Third Session
Thirtieth Parliament, 1977

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Thursday, November 24, 1977

Issue No. 1

First Proceedings on Bill C-3, intituled:

"An Act respecting the reorganization of Air Canada".

WITNESS:

(See back cover)

Troisième session de la
trentième législature, 1977

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le jeudi 24 novembre 1977

Fascicule nº 1

Premier fascicule concernant le bill C-3, intitulé:

«Loi portant réorganisation d'Air Canada».

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

25947—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin
Bonnell
Bourget
Cottreau
Denis
Eudes
*Flynn
Forsey
Graham
Haig
Langlois
Lucier
Macdonald
Marchand
McElman
Molgat
*Perrault
Petten
Riley
Smith (*Colchester*)
Smith
(*Queens-Shelburne*)
Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin
Bonnell
Bourget
Cottreau
Denis
Eudes
*Flynn
Forsey
Graham
Haig
Langlois
Lucier
Macdonald
Marchand
McElman
Molgat
*Perrault
Petten
Riley
Smith (*Colchester*)
Smith
(*Queens-Shelburne*)
Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, November 23, 1977.

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator McElman, seconded by the Honourable Senator Bosa, for the second reading of the Bill C-3, intituled: "An Act respecting the reorganization of Air Canada".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

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

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 23 novembre, 1977.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur McElman, appuyé par l'honorable sénateur Bosa, tendant à la deuxième lecture du Bill C-3, intitulé: «Loi portant réorganisation d'Air Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur McElman propose, appuyé par l'honorable sénateur Bosa, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 24, 1977
(1)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*), presiding.

Present: The Honourable Senators Smith (*Colchester*) (*Chairman*), Bourget, Denis, Eudes, Flynn, Graham, Haig, Langlois, Macdonald, McElman and Smith (*Queens-Shelburne*). (11)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Bell, Buckwold and Fournier (*Madawaska-Restigouche*). (3)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to consider Bill C-3, intituled: "An Act respecting the reorganization of Air Canada".

Witness: Mr. James T. Lyon, Acting General Counsel for the Department of Finance and the Treasury Board. (Formerly Assistant Deputy Minister, Policy and Liaison, Department of Transport).

Mr. Lyon made an opening statement and answered the questions put to him by the Committee.

At 11:10 a.m., the Committee proceeded to the consideration of its next Order of Business *in camera*.

At 11:25 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chairman.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 24 NOVEMBRE 1977
(1)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Smith (*Colchester*) (*président*), Bourget, Denis, Eudes, Flynn, Graham, Haig, Langlois, Macdonald, McElman et Smith (*Queens-Shelburne*). (11)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Bell, Buckwold et Fournier (*Madawaska-Restigouche*). (3)

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

Le Comité entreprend l'étude du bill C-3, intitulé: «Loi portant réorganisation d'Air Canada».

Témoin: M. James T. Lyon, avocat-conseil général du ministère des Finances et du Conseil du Trésor. (Ancien sous-ministre adjoint, Politique et liaison, ministère des Transports).

M. Lyon fait une déclaration préliminaire et répond aux questions qui lui sont posées par le Comité.

A 11 h 10, le Comité entreprend l'étude de ses prochains travaux à huis clos.

A 11 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. A. Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, November 24, 1977

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting the reorganization of Air Canada, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith, (*Chairman*) in the Chair.

Senator Langlois: Mr. Chairman, perhaps I could say a word before we proceed.

Honourable senators, I would like to underline the fact that we have a new chairman this morning. Mr. Chairman, on behalf of my colleagues I would like to wish you well, sir, in your new functions.

The Chairman: Thank you very much, Senator Langlois. Perhaps I might be permitted just a word or two in that regard.

I certainly want to thank the committee for electing me to this post and this honour. I appreciate it very much indeed. I regret greatly that Senator Haig has felt it necessary to resign from this post. He presided over the committee during its consideration of a great many problems, some of them very difficult, and did so very successfully. I hope I will be able to do as well.

I want to thank Senator Bourget for the very, very helpful things he has done to help me learn how to set about this task, and to make some of the arrangements that have to be made. He has been invaluable. I look forward with his help, with the guidance of the steering committee and with the assistance of the committee itself to getting through what looks like a very substantial volume of work during this session, if what now seems to be the probability as to legislation becomes in fact a reality.

I think perhaps I might say that the internal economy committee approved a small budget for us, amounting to a total of $25,000. This will have to be renewed, or rather, we will have to make a renewed request with regard to it, on or before the April 1.

I should also say that I have been informed that there is a limited number of copies of the Air Canada inquiry report by Mr. Justice Estey available, and if anyone would like to obtain a copy this can be done by speaking to Mrs. Pritchard. To the extent that they last she will be glad to distribute them.

I wonder if the committee would mind, after the witness has finished this morning, remaining for a few minutes so that we can have some discussion as to what we are going to do next, and when and how.

I see Senator Bourget has just come in, and perhaps I could repeat what I said, namely, how grateful I am to him for the assistance he has given me in initiating me into the duties of this new task. I want to express very warmly my appreciation for what he has done.

Senator Bourget: Thank you, Mr. Chairman. It has been a pleasure to help you.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 24 novembre 1977

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-3, portant réorganisation d'Air Canada, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, permettez-moi de dire un mot avant d'ouvrir la séance.

Honorables sénateurs, j'aimerais souligner le fait que nous avons un nouveau président ce matin. Monsieur le président, au nom de mes collègues, je voudrais vous souhaiter bonne chance dans l'accomplissement de vos nouvelles fonctions.

Le président: Merci beaucoup sénateur Langlois. Permettez-moi de dire un ou deux mots à ce sujet.

Je veux certes remercier le Comité de m'avoir élu à ce poste et de m'avoir fait cet honneur, je vous en sais réellement gré. Je regrette beaucoup que le sénateur Haig ait jugé nécessaire de démissionner. Il a présidé le Comité alors que celui-ci étudiait de nombreux problèmes, certains très difficiles et il s'est toujours bien acquitté de sa tâche. J'espère que je réussirai aussi bien que lui.

Je veux remercier le sénateur Bourget de l'aide qu'il m'a apportée dans le travail que j'avais à faire et dans la prise de certaines mesures nécessaires. Ses services sont inestimables. J'espère qu'il continuera à m'aider, que le Comité de direction me guidera et que le Comité lui-même m'aidera à passer au travers de ce qui semble être une charge de travail très importante, si toutes les lois proposées sont bel et bien adoptées.

Je pourrais peut-être ajouter que le comité de la régie interne a approuvé à notre intention un petit budget, qui s'élève à $25,000. Ce budget doit être renouvelé, ou plutôt, nous devrons présenter une nouvelle demande à ce sujet, le premier avril ou avant cette date.

Je devrais également ajouter qu'on m'a fait savoir qu'il n'y avait qu'un nombre limité d'exemplaires du Rapport de l'enquête sur Air Canada préparé par le juge Estey; si quelqu'un désirait en obtenir un exemplaire, il pourrait s'adresser à Mme Pritchard. Elle s'empressera d'en distribuer dans la mesure de ses ressources.

Je me demande si le Comité accepterait, après le départ du témoin de ce matin, de rester quelques minutes de plus afin de discuter de ce que nous ferons ensuite, à quel moment et de quelle façon nous nous y prendrons.

Je constate que le sénateur Bourget vient tout juste d'arriver et je pourrais peut-être répéter ce que j'ai déjà dit, à savoir combien je lui suis reconnaissant de l'aide qu'il m'a apportée afin de m'initier aux fonctions de ma nouvelle tâche. Je tiens à lui exprimer toute ma gratitude.

Le sénateur Bourget: Merci, monsieur le président. Je suis heureux de vous être utile.

[*Text*]

The Chairman: Thank you.

Now, this morning we have one witness, Mr. James T. Lyon, who is Acting General Counsel for the Department of Finance, and the Treasury Board, but who was formerly Assistant Deputy Minister, Policy and Liaison, in the Department of Transport. I now ask Mr. Lyon if he would be kind enough to come forward. I do not have room for all his reference books on the table, but I invite him to bring those which he thinks he will find most use for.

Mr. Lyon would like to say something to us by way of explanation before we begin to ask him questions, and if that is satisfactory to the committee, I will now invite Mr. Lyon to tell us what he thinks he would like before us to begin with.

Mr. James T. Lyon, Acting General Counsel, Department of Finance and the Treasury Board (Formerly Assistant Deputy Minister, Policy and Liaison, Department of Transport): Mr. Chairman, honourable senators, it seemed to me, as I read the debate on second reading in the Senate, that Senator McElman, in his introductory speech, and in his closing speech, has covered largely, just as in the other place the ministers and others had covered largely, the basic reasons for the introduction of the bill. Perhaps, rather than go over old ground again, it might be better to say what I hope will be a few introductory words on what appears to have given the Senate the greatest trouble, namely, clause 6(2) of the bill.

I know that many senators are themselves lawyers, and I hope that they will bear with me if I go into an area of law which is somewhat difficult, and with which they may well be much more familiar than I; I think it is advisable to do so for the benefit of those senators who are not lawyers.

We tried, in drafting this bill, to make it as brief as possible, to cut out any verbiage, and to make it hang together as an organic whole, so to speak. One consequence of this is that the things we have provided have been clearly seen by the senators.

The particular area of law I would like to talk about is called the *ultra vires* doctrine. This is a doctrine which has existed from about the middle of the nineteenth century in the context of corporate law, both in the United Kingdom and in Canada. I launch into it with some trepidation because two of the current Canadian authors on the subject, in effect, tell the reader that it is very, very difficult, and if I may I would like to give two quotations from these works.

The first quotation is from a standard text on the Ontario Business Corporations Act by a Mr. Samuel Lavine. Mr. Lavine, in introducing his study, says that the doctrines of *ultra vires* and constructive notice, and the principles governing the capacities and the powers of a corporation, are probably the most abstruse and least understood principles of corporate law. He then goes on to say that when he was a student virtually the whole of his course on corporate law, which he followed at the University of Toronto, was taken up in a discussion of these matters.

[*Traduction*]

Le président: Merci.

Nous avons ce matin comme témoin, James T. Lyon, qui occupe par interim le poste d'avocat-conseil général du ministère des Finances et du Conseil du Trésor, anciennement sous-ministre adjoint, Politique et liaison du ministère des Transports. Je pris M. Lyon de bien vouloir s'approcher. Comme nous n'avons pas suffisamment de place sur la table pour tous ses livres de référence, je l'invite à apporter ceux qu'il juge les plus utiles.

M. Lyon aimerais nous expliquer quelque chose avant que nous commencions à lui poser des questions et, si le Comité est d'accord, j'invite M. Lyon à nous dire ce qu'il pense vouloir nous présenter pour commencer.

M. James T. Lyon, avocat-conseil général intérimaire, ministère des Finances et du Conseil du trésor (ancien sous-ministre adjoint, Politique et liaison, ministère des Transports): Monsieur le président, honorables sénateurs. Il me semblait, lorsque j'ai lu le compte rendu des débats en deuxième lecture au Sénat, que le sénateur McElman, dans son discours d'introduction, et dans son discours de clôture avait traité largement, tout comme l'avaient fait les ministres et députés de l'autre endroit, de la raison fondamentale de l'élaboration et de la présentation du bill à ce stade-ci. J'ai pensé que plutôt que de remâcher les mêmes choses, il vaudrait peut-être mieux que je dise ce que j'espère être quelques mots de présentation sur ce qui semble avoir causé le plus de difficulté au Sénat, je veux parler du paragraphe 6(2) du projet de loi.

Je sais qu'un bon nombre de sénateurs sont des avocats, et j'espère qu'ils feront preuve de patience si je me hasarde dans un domaine juridique quelque peu difficile, mais qu'ils connaissent probablement mieux que moi; j'aimerais toutefois le faire et je crois qu'il est souhaitable de le faire pour les sénateurs qui ne sont pas avocats.

Nous avons essayé, en rédigeant ce projet de loi, de l'abréger au tant que possible, d'éliminer tout le verbiage inutile, afin d'en faire un tout organique, pour ainsi dire. Les sénateurs ont ainsi pu discerner les éléments que nous y avons prévus.

Le domaine particulier de droit dont j'aimerais vous entretenir est appelé la doctrine des *ultra vires*. Cette doctrine aurait pris naissance au cours de la moitié du XIXe siècle dans le domaine du droit commercial, tant au Royaume-Uni qu'au Canada. J'hésite à me lancer sur ce sujet parce que deux des auteurs canadiens actuels qui s'intéressent à cette question, disent en effet aux lecteurs qu'il s'agit d'un domaine extrêmement difficile et j'aimerais, si cela est possible, donner deux citations de ces ouvrages.

La première citation est tirée d'un texte courant de M. Samuel Lavine sur la *Ontario Business Corporations Act*. Dans son introduction, l'auteur déclare que les doctrines des *ultra vires* et de la connaissance présumée, et les principes régissant les compétences et les pouvoirs d'une société, sont probablement les principes les plus obscurs et les moins compris du droit commercial. Il poursuit en disant que lorsqu'il était étudiant à l'Université de Toronto presque tout ses cours de droit commercial étaient constitués de discussions sur ces questions.

[*Text*]

A similar thought is echoed by Professor Ziegel in his *Studies on Canadian Company Law*, where he says that few doctrines in Anglo-Canadian corporate law have led a more tenacious life or caused as much confusion as the doctrine of *ultra vires*.

It is therefore not surprising that this matter has given difficulty to the Senate as it flows in this context from clause 6(2) of the bill. I think, to understand clause 6(2) of the bill, I have to talk a little bit about the law of *ultra vires*. I may add, in passing, that Mr. Justice Estey treated of it in his report on Air Canada, so I will come back to it when I speak, later, of the Estey report.

The first question I thought I should try to answer is, what is *ultra vires*? Companies incorporated in certain, particular ways, and I will touch again on the different ways later, have no powers outside the powers that are given by statute.

In Palmer's *Company Law*, which is a leading English text on the subject—and the text is relevant both there and in Canada so far as the actual doctrine itself is concerned where it applies—says that a company incorporated in a certain way cannot act as a legal person outside the powers defined in the objects clause of the memorandum of the company.

Senator Bourget: And this applies to crown corporations also? I am not a lawyer.

Mr. Lyon: Yes it does, inded. It does to some and not to others, but it will apply to Air Canada, if this bill becomes law, in a modified way. It does, at the moment, apply very strongly to Air Canada under the present Air Canada Act.

Now, the difficulty with *ultra vires* is this: if a company does something which is beyond its powers—that is all that *ultra vires* means; it is just a shorthand Latinism, a legal expression of saying "beyond its powers"—it is null and void. Not even, and there is judicial precedent for this, a unanimous resolution or approval of the shareholders can cure the defect. They do not have the power to do it, very simply.

The doctrine was created for two reasons. It was that it would protect investors in a company, and it was thought that it would protect creditors of a company. The protection to investors would lie in the fact that they would know, before they put their money up, what it was going to be used for, and so the company could not spend it in unauthorized ways. As Professor Gower says, the purpose of the *ultra vires* rule was to ensure:

> that an investor in a gold mining company did not find himself holding shares in a fried-fish shop, and to give those allowed credit in a limited company some assurance that its assets would not be dissipated in unauthorized enterprises.

Now, that was the statement of the piety or good intention which led to the development of the doctrine.

However, situations arose in which it was not very clear and so, over the years, there grew to be long, long, long objects

[*Traduction*]

Dans son étude sur la législation des sociétés canadiennes, le professeur Ziegel partage la même opinion lorsqu'il déclare que peu de principes en droit anglo-canadien des corporations ont mené une vie plus tenace ou causé autant de confusion que le principe *ultra vires*.

Il n'est donc pas surprenant que cette question ait posé des problèmes au Sénat puisqu'elle se rapporte à ce contexte et provient du paragraphe 6(2) du projet de loi. Je crois, que pour vous permettre de comprendre le paragraphe 6(2) du projet de loi je dois parler un peu du droit *ultra vires*. Je peux ajouter, en passant, que le juge Estey en a parlé dans on rapport sur Air Canada; j'y reviendrai donc lorsque je parlerai du rapport Estey.

La première question à laquelle, à mon avis, je dois essayer de répondre est la suivante: qu'est-ce que le principe *ultra vires*? Les sociétés incorporées, de certaines façons particuliers, et je parlerai de ces diverses façons plus tard, n'ont aucun pouvoir à part ceux qui leur sont conférés par statut.

Dans le *Company Law* de Palmer, un ouvrage anglais important sur le sujet, le texte est le même tant en Angleterre qu'au Canada du moins en ce qui conerne le véritable document, lorsqu'il s'applique, stipule qu'une société incorporée ne peut d'une certaine façon agir en tant que personne morale et outrepasser les pouvoirs définis dans l'article concernant les pouvoirs de la société.

Le sénateur Bourget: Et cela s'applique aux sociétés de la Couronne? Je ne suis pas avocat.

M. Lyon: Oui cela s'applique en effet à certaines sociétés et pas à d'autres, mais cela s'appliquera à Air Canada si le bill est adopté après avoir été modifié. Cela s'applique très fortement à Air Canada en vertu des dispositions de la loi actuelle.

Si une société agit au-delà de ses pouvoirs, c'est-à-dire qu'elle est ultra vires, il s'agit d'une expression latine utilisée dans le language juridique pour dire «au-delà de ses pouvoirs», tous ses actes sont considérés nuls et non avenus. A cet égard, et il existe déjà un précédent juridique, même une résolution ou approbation unanime des actionnaires ne pourrait éliminer l'imperfection. Ils n'ont tout simplement pas le pouvoir de le faire.

On a créé cette doctrine pour deux raisons. Elle devait protéger les investisseurs d'une société, et on a jugé qu'elle en protégerait aussi les créanciers. Cette protection signifie qu'avant de prêter l'argent, les investisseurs connaissaient l'usage auquel il était destiné, et la société ne pourrait le dépenser de façon non autorisée. Comme M. Gower le dit, la règle ultra vires vise à s'assurer:

> que celui qui investit dans une société d'exploitation de mines d'or ne se retrouve pas détenteur d'actions d'un restaurant qui vend du poisson frit, et que le crédit accordé à une société limitée n'est pas investi dans des entreprises non autorisées.

C'est la déclaration bien intentionnée qui a conduit à l'élaboration de la doctrine.

Il y a cependant eu des cas où la situation n'était pas très clair. Ainsi, avec le temps, il y a eu dans les statuts de la

[*Text*]

clauses in which the draftsmen for the company tried to think of everything they could conceivably want to do in the future and write it in, not always with total success.

The consequence to the person dealing with the company, if it did act *ultra vires*, was to give him no legal remedy against the company.

In the U.K. and to some extent in Canada, a person dealing with the company is taken to have notice of the company's powers but, in fact, it was not always so. Therefore, over many years—in the U.K. in the mid forties, in Ontario in the mid sixties and on the federal scene in the late sixties and early seventies—the unsatisfactory consequence of the doctrine of *ultra vires* led to intended changes in the law. These followed, to some extent, a famous Ontario case of 1916, and that case is called *Bonanza Creek Gold Mining Company Limited v. Rex*, (1916) 1 A.C., 566, which went to the Judicial Committee of the Privy Council. This held that an Ontario corporation, incorporated by letters patent, under statutory régime has the capacity and powers of a natural person and is subject only to the restrictions imposed by the incorporating act itself.

I think Senator van Roggen had some difficulty with the expression "capacity and powers" or "capacities and activities". These reflect the current words or the words as they now exist in the Canada Business Corporations Act which, in turn, reflect back to this *Bonanza Creek* case.

Following the *Bonanza Creek* case, there were changes in statutory provisions for those companies not incorporated under letters patent, which had the effect of liberalizing the things the company could do. That is, they eroded to a greater or lesser extent, the doctrine of *ultra vires*. This is a case in which the law has, I think, recognized the facts of life.

Commerce becomes very complicated; people do not always have knowledge of what is going on in another company; they act in good faith; they make commitments and, if by a legal technicality, it turns out they do not have a remedy, the ill consequences fall on the innocent party.

The practice to which I have referred of having long, long objects clauses also removed what had been originally seen as a protection to the investor because they could name almost anything and indeed there were some cases in which people in fact tried to put in "general objects" clauses which embraced virtually everything.

The *Bonanza Creek* case, where it applies in Canada, really reintroduced into the law what had been the case many, many years before.

If I may go back to 1612, we find the old English reports holding that, as regards outsiders, a company should have full powers of an individual—in our law today we use the words "natural person"—so that the position would be regained which existed between the decision in *Sutton's Hospital* case in 1612 and the coming into operation of the company legisla-

[*Traduction*]

société de très longs articles sur l'objet social de cette dernière. Les avocats-conseils de la société ont essayé d'introduire dans les statuts tout ce qu'on voudrait éventuellement faire. Mais ce ne fut pas un succès total.

En effet, si la société agissait ultra vires, la personne avec laquelle elle faisait affaire n'avait plus de recours légal contre elle.

Au Royaume-Uni, et dans une certaine mesure au Canada, une personne faisant affaire avec la société est censée connaître les pouvoirs de cette dernière, mais en fait, il n'en a pas toujours été ainsi. Par conséquent, au Royaune-Uni vers le milieu des années 40, en Ontario vers le milieu des années 60 et sur la scène fédérale à la fin des années 60 et au début des années 70, les conséquences négatives de la doctrine ultra vires ont conduit à des projets de modification de la loi. Ces modifications, dans une certaine mesure, la suite d'une affaire célèbre qu'a connu l'Ontario en 1916, soit l'affaire *Bonanza Creek Gold Mining Company Limited* contre Le Roi, 1916, 1 C.A., 566, qui a été jugée par un comité judiciaire du conseil privé. Cette cause portait qu'une société ontarienne constituée par lettres patentes, en vertu du régime statutaire, a la capacité et les pouvoirs d'une personne physique, et est assujettie uniquement aux restrictions imposées par la Loi sur la constitution en société.

Je pense que le sénateur van Roggen avait de la difficulté à comprendre le sens de «capacité et pouvoirs» ou de «capacités et activités». Ces expressions reflètent la formulation actuelle de la Loi canadienne sur les corporations commerciales, qui reflète elle-même l'affaire Bonanza Creek.

C'est à la suite de cette affaire que des modifications ont été apportées aux dispositions statutaires visant les sociétés non constituées par lettres patentes. Ces modifications ont eu pour effet de libéraliser les choses que la compagnie pouvaient faire. Elles ont affaibli plus ou moins la doctrine ultra vires. C'est une affaire dans laquelle la loi a, je pense, reconnu les réalités de la vie.

Le commerce devient très compliqué. Les gens ne savent pas toujours ce qui se passe dans une autre société. Ils agissent de bonne foi, prennent des engagements, et si, par une subtilité juridique, il s'avère qu'il n'ont pas de recours, ce sont les innocents qui paient.

La pratique dont j'ai parlé, qui consistait à rédiger des articles démesurément longs sur les objectifs, a également supprimé ce qu'on considérait au début comme une protection pour l'investisseur, parce qu'il pouvait désigner presque n'importe quoi, ce que certains ont parfois essayé de faire, effectivement.

L'affaire Bonanza Creek a, dans la mesure où elle s'applique au Canada, véritablement réintroduit dans la loi ce qui s'y trouvait longtemps auparavant.

Les vieux rapports anglais de 1612 stipulent que, pour ce qui est des étrangers, une société a tous les pouvoirs d'une personne. Dans notre législation actuelle, nous utilisons les termes «personne physique». Ainsi, on retrouverait la position qui existait entre le jugement rendu dans l'affaire Suttons Hospital

[*Text*]

tion of the nineteenth century which is where I began speaking.

To try to sum up this very complicated area of law as it affects Air Canada, under the present Air Canada Act if the company wants to do something, it has to look at section 13, and if it finds listed in section 13 what it wishes to do, then it can do it legally; if it does not, it cannot.

Section 13 is quite specific but, to the extent that it is specific, of course, it excludes things that are not there set out.

When Mr. Justice Estey made his report on Air Canada and had his investigation, the federal corporate law of Canada was the Canada Corporations Act. The Canada Corporations Act was really one of the last of the old régime statutes which had existed from the mid-nineteenth century until the present time. One of the radical changes introduced by the Canada Business Corporations Act, which was proclaimed, I think in December of 1975, a few months after Mr. Justice Estey's commission had concluded its hearings, was the concept of the "natural person" which, as we have seen, had existed centuries before. This does not totally, the way it is expressed in the Canada Business Corporations Act and in the Ontario Business Corporations Act, cut out the doctrine of *ultra vires*. Its effect is to cut it out entirely so far as is necessary to protect third parties dealing with the company. It is vestigially retained, both under section 16 of the Ontario Business Corporations Act, and I think it is either section 15 or section 16 of the Canada Business Corporations Act, to ensure that the directors of a company do not misbehave vis-à-vis the shareholders.

The shareholder, technically, in Air Canada right now is Canadian National Railways and, as Bill C-3 is drafted, will become, technically, the Minister of Transport in trust for Her Majesty. In fact, or it may be argued that in fact, the Governor in Council, on behalf of the Canadian people, is a convenient—more than convenient—a "weighty" person in whom to repose certain discretion not so much in a capacity as a delegated legislator but in a capacity which would normally be held in a company by the shareholders. Under section 140 of the Canada Business Corporations Act, for example, it is possible to have a unanimous shareholders' agreement which can limit what the company can do. There are different schools of thought on this, but to my mind it is not really suitable in the circumstances of a unitary shareholder to speak of "unanimous" shareholders' agreement. But it is in that capacity that we envisaged the Governor in Council acting when clause 6(2) was drafted.

In clause 6(1), what we tried to do was to frame, very broadly, the objects, to use the old terminology, of the company so they would not, in doing legitimate things that an airline has to do, find themselves trapped by narrow wording; and I think we achieved it. We have expressed pretty broadly what the company can do. At the same time as we drafted the bill, we recognized that we are not totally clairvoyant, and that something may happen in ten or fifteen years that we have not thought about right now and which the company might legitimately be required to do. In fact, it could be argued that this

[*Traduction*]

en 1612, et l'entrée en vigueur de la loi sur les sociétés du XIXe siècle, dont j'ai d'abord parlé.

Pour résumer cette question de droit très complexe, et dans la mesure où elle vise Air Canada, si la société veut faire quelque chose, elle doit d'abord consulter l'article 13 de l'actuelle loi d'Air Canada. Si on y mentionne ce qu'elle veut faire, elle peut légalement agir. Sinon, elle ne le peut.

L'article 13 est très précis mais, pour cette raison même, il exclue évidemment certains éléments.

Lorsque M. le juge Estey a fait ses enquêtes et son rapport sur Air Canada, la loi fédérale visant les sociétés était la Loi canadienne sur les corporations. Celle-ci était vraiment l'une des dernières lois du vieux régime qui ait existé depuis le milieu du 19e siècle jusqu'à ce jour. L'une des principales modifications apportées à la Loi canadienne sur les corporations commerciales, qui a été proclamée, je pense, en décembre 1975, soit quelques mois après que la Commission d'enquête de M. le juge Estey a terminé ses audiences, c'est l'introduction du concept de personne physique qui, comme nous l'avons vu, existait il y a des siècles. Cette notion, comme elle est exprimée dans les lois canadiennes et ontariennes sur les corporations commerciales, ne supprime pas la doctrine *ultra vires*. Elle la remplace entièrement, dans la mesure où il est nécessaire de protéger les tierces parties transigeant avec la société. Elle constitue un vestige qu'on conserve, aux termes de l'article 16 de la Loi ontarienne sur les corporations commerciales, et, je pense, de l'article 52 ou 16 de son équivalent canadien, en vue de veiller à ce que les administrateurs d'une société ne lèsent pas les actionnaires par leurs agissements.

D'un point de vue technique, l'actionnaire d'Air Canada est actuellement le CN, mais il deviendra, aux termes du libellé du Bill C-3, le Ministre des Transports au nom de Sa Majesté. On peut dire qu'en fait, le Gouverneur en Conseil, au nom de la population canadienne, est la personne tout indiquée à laquelle accorder certains pouvoirs discrétionnaires; il ne s'agit pas de capacité de législateur délégué, mais de cette capacité qu'auraient normalement les actionnaires d'une société. Aux termes de l'article 140 de la Loi canadienne sur les corporations commerciales, par exemple, il est possible d'avoir l'accord unanime des actionnaires, lequel limite les agissements de la société. Cela peut être jugé satisfaisant—il y a différentes écoles de pensées à cet égard. Mais à mon avis, il n'est pas vraiment approprié, dans le cas d'un actionnaire unitaire, de parler d'accord unanime des actionnaires. Mais c'est par rapport à cette capacité que nous avons envisagé les agissements du Gouverneur en Conseil lorsque le paragraphe 6(2) a été rédigé.

Pour ce qui est du paragraphe 6(1), ce que nous avons essayé de faire, c'est d'encadrer de façon très large les objectifs de la société, en utilisant la vieille terminologie de cette dernière pour qu'en prenant les mesures légitimes qu'une compagnie aérienne doit prendre, elle ne se retrouve pas prise au piège par une formation étroite. Je pense que nous y sommes arrivés. Nous vous avons expliqué de façon assez générale les pouvoirs de la société. Par ailleurs, au moment de rédiger le projet de loi, nous avons bien reconnu que nous ne pouvions pas être doués de seconde vue et qu'il se pouvait fort

[*Text*]

has already happened in the past. The company was incorporated in 1937, with narrow objects, at a time when airlines puddle-jumped across Canada. They had a landing strip every hundred miles and they did not have international operations. There were no trans-Atlantic flights. Airlines were not into packaged tours. They were not into charters. They were not in many of the things that are currently commonplace in the airline industry. Later, other companies were. Other companies, whether in the United States or in the U.K., could change the objects in their objects clause by going through a procedure provided for in various companies' acts. Air Canada, by virtue of its statutory nature, could not, without going back to Parliament.

It is not for me to make any judgment as to the legitimacy or not of the things they did or whether they should have done them. I think that is dealt with in some detail by Mr. Justice Estey. The point is, in legal principle, even though a thing might make eminent good sense, they sometimes could not do it, given section 13 of the current act. Faced with this, we talked about various possibilities. We could, for example, have recommended incorporation of Air Canada as a normal company under the Canada Business Corporations Act, and there were some who argued that that is indeed what should be done. If we did that, or if we had done that, the company would have come under section 15. This is quite sure. Section 15(1) dealing with the capacity of a corporation says:

> (1) A corporation has the capacity and, subject to this Act, the rights, powers and privileges of a natural person.

That would have meant, in effect, that total discretion to amend the company's spheres of business would have vested in the directors. That was one end of the spectrum. The other end of the spectrum would have been, let us say, to take the old section 13 and made it longer but more specific in a way which the Cohen Committee in England in the mid-1940s, the Lawrence Committee in Ontario in the mid-1960s and the studies in the federal government in the late 1960s and early 1970s had found very unsatisfactory. It seemed to be unanimous around the world that the old system was no longer a good one, so we tried to find something in between. We tried not to give all power to the company, but to discipline or rather control the company. We gave them as broad powers as we could under clause 6(1). We thought that perhaps the day would come when they should be able to do something else. It might be something to do with electronic communications or reservations. I do not know. It is because we do not know that we have to think about something in the future—a safety-valve, if you will. Instead of giving to the directors the power to change, we recommended that the power to change be there not vested in the shareholder, but in the person of the Governor in Council. By doing so, we limited what the company would othewise have had as an unfettered discretion under section 15(1) of the Canada Business Corporations Act.

[*Traduction*]

bien qu'il se passe quelque chose, dans dix ou quinze ans, qu'il nous était impossible de prévoir et qui pourrait être, en toute justice, exigé de la société. On peut même dire que ce genre de situation s'est déjà produit dans le passé. La société a été incorporé en 1937 et ses ojbectifs étaient très limités, les lignes aériennes jouant alors plus ou moins à saute mouton à travers le pays. Elles avaient une piste d'atterrissage à tous les 100 milles, mais aucune activité internationale. Il n'y avait pas de vols trans-Atlantiques; les lignes aériennes n'offraient pas de voyages «tout compris»; et on ne connaissait pas encore les vols nolisés. Elles ne s'intéressaient pas à bien des choses qui sont devenues monnaie courante dans l'industrie aérienne actuelle. Mais d'autres sociétés s'y intéressaient. Que ce soit aux États-Unis ou en Grande-Bretagne, les autres sociétés pouvaient modifier l'article concernant leurs objectifs en ayant recours à une procédure prévue dans les lois des diverses sociétés. Cependant, Air Canada, de par sa nature statutaire, ne pouvait procéder de la même façon sans faire appel du Parlement.

Il ne m'appartient pas de juger de la légalité de ce qu'ils ont fait, ni de déterminer s'ils auraient dû le faire. Je pense que M. le juge Estey en parle en plus de détails. La question est que, conformément au principe juridique, même si ce qu'ils voulaient faire était raisonnable, ils ne le pouvaient pas, en vertu de l'article 13 de la loi en vigueur. Face à ce problème, nous avons discuté des diverses possibilités. Nous aurions pu, par exemple, recommander qu'Air Canada soit constitué en corporation comme une société normale en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Et certains affirment que c'est ce que nous aurions dû faire. Mais si nous l'avions fait, la société aurait alors été assujettie à l'article 15. Cela est très manifeste. L'alinéa 1 de cet article stipule:

> (1) La société a, sous réserve de la présente loi, la capacité d'une personne physique.

Cela aurait signifié que les directeurs de la société auraient eu tous les pouvoirs en ce qui concerne l'administration. C'était un extrême. L'autre extrême aurait été d'allonger l'ancien article 13 tout en le précissant, d'une façon que n'avait pas trouvée très satisfaisante le comité Cohen, en Angleterre vers le milieu des années 1940; le comité Lawrence, en Ontario vers le milieu des années 1960; et les études du gouvernement fédéral vers la fin des années 1960 et le début des années 1970. On semble convenir à l'unanimité partout au monde que l'ancien système n'était pas très approprié et c'est pourquoi nous avons essayé d'en élaborer un qui se situe entre ces deux extrêmes. Mais si nous avons fait des efforts dans ce sens, ce n'était pas dans le but de nous plier aux vœux de la société, mais plutôt pour la discipliner ou la contrôler. Nous lui avons délégué autant de pouvoirs que nous le pouvions en vertu de l'article 6(1). Nous avons pensé que le moment viendrait sûrement où elle pourrait agir autrement. Peut être s'agira-t-il de communication ou de réservation électronique, je ne sais pas. Et c'est parce que nous sommes incapables de le savoir d'avance que nous devons prévoir un peu l'avenir—enfin, une soupape d'échappement, si vous voulez. Au lieu d'habiliter les directeurs à effectuer des modifications, nous avons recommandé que ce pouvoir soit délégué aux actionnaires, en la personne du gouverneur en conseil. Nous limitions ainsi les

[*Text*]

Senator Grosart and Senator Smith (Colchester), the Chairman, were right in their reading of clause 6(2), and they expressed reservations about it. That is what it says. If I might digress for a moment, when I first came to Canada, I once had occasion to disagree with my boss and I thought, "How will I tell him?" I said to him, "In Scotland, when we wish to disagree with our boss, we say, With respect, I disagree." He said, "that is not what we do in Canada. In Canada we say, With great respect." So today I speak, Mr. Chairman, with the "greatest" respect. I think that the danger foreseen is exaggerated, that in fact 6(2) gives a check. It does not allow unfettered discretion to the company—discretion that it would have if it were incorporated under the Canada Business Corporations Act.

Perhaps I have spoken too long on a quite complicated subject, but I would be very happy to do my best to answer questions.

Senator Langlois: Mr. Chairman, one question. Could you not have achieved your purpose by wording this subclause in the negative?

Mr. Lyon: We thought about that. This sub-clause is the result of many compromises, Mr. Chairman, but we did think about that. By wording it in the negative we would be saying that you cannot do certain things. But that is the law already. That is the constitutional position of a company incorporated by special act. So we would be simply repeating what is the law and not giving to the Governor in Council the power he would need in the future, if such an eventuality arises.

Senator Flynn: Mr. Chairman, if I understand the thesis that is being expressed, the Governor in Council is considered to be the shareholder of Air Canada and, therefore, you want the Governor in Council to have the same powers as the shareholders would have to ask for supplementary letters patent, if they want to extend the powers of the corporation. But, may I, "with great respect" disagree.

Senator Graham: Even greater.

Senator Flynn: I do not like to assimilate the Governor in Council here to the shareholders. You say that the Minister of Transport holds the shares in trust for the government. I would say that the government here holds the shares in trust for Parliament, which is the supreme authority, and since you are asking Parliament to do that, you ask Parliament to abdicate any control over that possibility of extending the powers of Air Canada outside the normal scope of the bill. I think that is where our objections lie.

[*Traduction*]

pouvoirs discrétionnaires absolus qui auraient été conférés à la société en vertu de l'article 15(1) de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

Le sénateur Grosart et le président, le sénateur Smith (Colchester), avaient raison d'interpréter l'article 6(2) comme ils l'ont fait et ils ont fait quelques réserves. C'est bien ce qu'il y est stipulé. Je vais sortir du sujet un instant pour vous raconter que lorsque j'étais nouvellement arrivé au Canada, j'ai eu l'occasion de ne pas être d'accord avec mon chef et je me suis demandé comment j'allais le lui dire. Je lui ai dit: «En Écosse, lorsque nous ne sommes pas d'accord avec le chef, nous lui disons: avec le respect qui vous est dû, je ne suis pas d'accord.» Il m'a répondu: «Ce n'est pas ce que nous faisons au Canada. Ici, nous disons: avec le grand respect qui vous est dû.» Alors aujourd'hui, monsieur le président, je parle avec «le plus grand respect». Je pense qu'on exagère un peu ce risque et qu'en fait, l'article 6(2) impose une limite. Il ne confère pas de pouvoir absolu à la société—pouvoir qu'elle aurait si elle était constituée en corporation en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

J'ai peut-être parlé trop longuement d'un sujet assez compliqué, mais je ferai mon possible pour répondre aux questions.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, j'aimerais poser une question. Est-ce que vous ne réaliseriez pas votre but en rédigeant cet alinéa à la forme négative?

M. Lyon: Nous y avons songé. Ce libellé est le résultat de nombreux compromis, monsieur le président, et nous avions envisagé cette possibilité. Mais si nous l'avions mis à la forme négative, cela aurait équivalu à dire: «Compte tenu de cet excès de pouvoir qui fait déjà force de loi». C'est comme si nous disions, vous ne pouvez pas le faire, mais c'est la loi. «Vous ne pouvez pas le faire». C'est la position constitutionnelle d'une société constituée en corporation en vertu d'une loi spéciale. Alors nous ne ferions que répéter cette loi sans donner au gouverneur en conseil le pouvoir dont il pourrait avoir éventuellement besoin, si une telle éventualité se présentait.

Le sénateur Flynn: Monsieur le président, de la façon dont je comprends la thèse qu'on vient d'exposer, le gouverneur en conseil est considéré comme étant actionnaire d'Air Canada et par conséquent, vous voulez qu'il ait les mêmes pouvoirs que des actionnaires ordinaires pour ce qui est de demander les lettres patentes supplémentaires nécessaires s'ils veulent élargir les pouvoirs de la corporation. Mais personnellement, laissez-moi dire que je ne suis pas d'accord et «avec le plus grand respect».

Le sénateur Graham: Et vous pouvez même en rajouter.

Le sénateur Flynn: Je n'aime pas qu'on assimile le gouverneur en conseil aux actionnaires. Vous dites que le ministre des Transports détient une action en fiducie pour le gouvernement. D'après moi, le gouvernement détient les actions en fiducie pour le Parlement qui représente l'autorité suprême et puisque vous vous adressez au Parlement, vous lui demandez d'abdiquer tout contrôle sur la possibilité d'élargir les pouvoirs d'Air Canada, en dehors de la portée normale du projet de loi. J'ai

[*Text*]

Mr. Lyon: Mr. Chairman, I understand exactly what the senator is saying. If I might just turn, to support the senator again, to the Estey Report. In his final recommendation and conclusion on page 286, paragraph 14(*b*), Mr. Justice Estey says that:

> The corporate powers and objects should be reconstituted in the statute so as to reflect the facts of a modern airline undertaking and consideration should be given to adding such powers and objects as in the competitive airline industry are properly and regularly invoked by airlines. However, it is not recommended that the corporation be given the general status of a commercial corporation so that the nature of the undertaking can change and expand without recourse to Parliament.

And I think that is the point the senator is making. When Mr. Justice Estey reached this conclusion, and I have checked the dates, the underlying corporate law was the old Canada Corporations Act which did not provide for the things open to a company now under the Canada Business Corporations Act. The language used by Mr. Justice Estey includes the words "powers and objects" which words are consistent with the old law. He does say "without recourse to Parliament," but between the time he wrote this and the time we prepared the draft bill, the underlying law which had been found unsatisfactory had been changed to give, as it were, total power or total discretion subject to the statute itself to the directors and shareholders of the company. The words "without recourse to Parliament" indeed are there in the Estey report, but I think the argument could be advanced that in this particular instance they could be interpreted to mean the Governor in Council. Now, I say this is expecting all manner of reservations.

In questions of commercial need, the parliamentary time to go back to Parliament itself might not be there. We have had to wait 40 years so far to introduce this bill.

Senator Flynn: That problem could be solved by a one-dollar item in the estimates.

Mr. Lyon: The Speaker of the other place has thoughts about one-dollar items in the estimates.

Senator Flynn: I think in the end the question should be put to Parliament as to whether it wants to give the Governor in Council this power, and the answer is up to Parliament to decide on. This is the way the question should be envisaged, and as far as I am concerned I am not prepared to give unlimited power to the Governor in Council to operate this airline. That is my point.

Mr. Lyon: I understand exactly what the honourable senator is saying, and we thought about that in the substantive discussions that led to the drafting of this legislation. I find it very interesting that in the *Debates of the Senate* for November 10,

[*Traduction*]

bien l'impression que c'est à cette question que nous nous opposons.

M. Lyon: Monsieur le président, je comprends exactement ce que veux dire l'honorable sénateur. Permettez-moi de me reporter au rapport Estey, pour appuyer encore une fois les déclarations du sénateur. Dans sa recommandation finale, et sa conclusion, qu'on retrouve au paragraphe 14b) de la page 302, le juge Estey dit ce qui suit:

> «Les pouvoirs et objets de la Société devraient être redéfinis dans la Loi de façon à ce qu'il y soit tenu compte du style de gestion et du mode d'exploitation d'une compagnie aérienne moderne et il faudrait penser à y ajouter ces pouvoirs et objets que les compagnies aériennes invoquent à bon droit et régulièrement dans l'industrie libre. Cependant, nous ne recommandons pas que la Société reçoive le statut général de société commerciale ordinaire; en effet, on risquerait alors de voir l'entreprise étendre ses activités ou en modifier la nature sans en référer au Parlement.»

Je crois que c'est là ce que veut dire le sénateur. Au moment où le juge Estey a formulé cette conclusion, et j'ai vérifié les dates, l'ancienne Loi sur les corporations canadiennes était en vigueur, et elle ne permettait pas aux sociétés d'agir comme elles peuvent le faire maintenant en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Le juge Estey parle entre autres de «pouvoirs et objets», mots qui s'accordent bien avec l'ancienne loi. Il dit aussi: «sans en référer au Parlement», mais à l'époque où il a rédigé ce passage, et à l'époque où nous avons préparé le projet de loi, la loi concernée qui avait été jugée inappropriée, et modifiée, pour accorder aux administrateurs et aux actionnaires de la société un pouvoir discrétionnaire total, sous réserve du statut lui-même. Les mots «sans en référer au Parlement» sont bien dans le Estey report, mais je crois que dans ce cas précis, on pourrait dire qu'il s'agit ici du gouverneur en conseil. Je dis toutefois cela sous toute réserve.

Pour ce qui est des questions de besoin commercial, je dirais qu'il n'est peut-être pas toujours possible de s'en référer au Parlement. Nous avons dû attendre 40 ans pour présenter à nouveau ce projet de loi.

Le sénateur Flynn: Ce problème pourrait être résolu par un poste de $1 inclus dans le budget.

M. Lyon: L'orateur de l'autre endroit a certaines idées sur les postes de $1 inclus au budget.

Le sénateur Flynn: Je crois que finalement, cette question pourrait être soumise au Parlement, pour qu'il décide s'il veut accorder ce pouvoir au gouverneur en conseil. Je crois que c'est ainsi qu'on devrait traiter de la question et, personnellement, je ne suis pas disposé à accorder des pouvoirs illimités au gouverneur en conseil quant à l'exploitation de cette ligne aérienne. C'est ce que je veux dire.

M. Lyon: Je comprends exactement ce que veut dire l'honorable sénateur, et nous avons réfléchi à cette question lors de nos discussions approfondies qui ont mené à la rédaction de cette loi. Je trouve très intéressant que dans les procès-verbaux

[*Text*]

the date on which the Air Canada bill was discussed, there was also discussed the amendments to the Canada Business Corporations Act, and, by a happy coincidence, so to speak, Senator Lang in his remarks said:

> The objectives of modernizing our federal corporate law, of creating a modern piece of legislation to increase the uniformity of laws across Canada, are being achieved through that act.

He was referring to the Canada Business Corporations Act. Now I wonder, if we had gone along the lines advocated by those who wanted a simple incorporation under the Canada Business Corporations Act, if this particular point would have come so clearly to the notice of the other place and the Senate. In fact, had we gone that route or had we proposed going that route, no check would have been there, whereas now there is a check.

Senator Flynn: But it would have been a problem trying to incorporate Air Canada under the ordinary procedure for a normal commercial operation. Parliament never accepted the idea that the CNR or any corporation like that could operate as an ordinary commercial corporation. I am very pleased to know the reason it is there; I think I can follow the trend of your thoughts, but on the other hand, since you come to Parliament, you have to face the consequences.

The Chairman: May I ask Mr. Lyon if it would be possible to incorporate under the Business Corporations Act without first repealing the existing Air Canada legislation?

Mr. Lyon: No, the one would have to be repealed before the other could be enacted.

The Chairman: So that Parliament would have had to be informed of the intention to incorporate under the Business Corporations Act in any event.

Mr. Lyon: Yes.

The Chairman: And would have had the choice of permitting or refusing.

Mr. Lyon: Yes.

Senator Flynn: That is the point. The whole country owns the shares of Air Canada.

The Chairman: Honourable senators, two senators have notified me that they by constraints of time have to leave rather early, and they are Senators Graham and Macdonald.

I wonder if it would meet the approval of the committee if I were to call upon them first to pose whatever questions they may have.

Hon. Senators: Agreed.

Senator Graham: Honourable senators, I presume I can speak for the senior senator from Cape Breton when I speak of some of the difficulties we have in reaching our homeland because of coordination of air schedules and so on. But I

[*Traduction*]

des débats du Sénat du 10 novembre, date à laquelle on a discuté du projet de Loi constituant Air Canada, on ait aussi discuté des modifications apportées à la Loi sur les corporations commerciales canadiennes et que, pour ansi dire par une heureuse coïncidence, le sénateur Lang ait dit:

> «La nouvelle loi atteint donc deux objectifs, à savoir mettre à jour la loi sur les sociétés et faire passer une mesure législative favorisant l'uniformisation des lois au Canada.»

Il voulait parler de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Je me demande maintenant, si nous avions suivi les lignes directrices prônées par les partisans d'une simple constitution en société en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, si cet aspect précis se serait manifesté aussi clairement à l'autre endroit et au Sénat. En fait, si nous avions suivi cette voie, ou si nous avions proposé de le faire, il n'y aurait eu aucune vérification à cet égard, alors que maintenant il y en a une.

Le sénateur Flynn: Il aurait toutefois été difficile de tenter de constituer Air Canada en société en suivant la procédure applicable aux sociétés commerciales ordinaires. Le Parlement n'a jamais accepté l'idée que le CNR ou qu'une société semblable puisse fonctionner comme une société commerciale ordinaire. Je suis très heureux de savoir que c'est pour cette raison-là; je crois pouvoir suivre votre ligne de pensée, mais d'autre part, puisque vous êtes devant le Parlement, vous devez en assumer les conséquences.

Le président: Permettez-moi de demander à M. Lyon s'il ne serait pas possible qu'il y ait constitution en société en vertu de la Loi sur les corporations commerciales sans tout d'abord abroger la Loi constituant Air Canada actuellement en vigueur?

M. Lyon: Non, il faudrait tout d'abord abroger cette dernière avant que l'autre ne puisse entrer en vigueur.

Le président: Ainsi, le Parlement aurait dû être avisé de l'intention de constitution en société en vertu de la Loi sur les corporations commerciales.

M. Lyon: Oui.

Le président: Et aurait eu la possibilité d'accepter ou de refuser.

M. Lyon: Oui.

Le sénateur Flynn: Justement. C'est le pays tout entier qui détient les actions d'Air Canada.

Le président: Honorables sénateurs, les sénateurs Graham et Macdonald m'ont avisé qu'à cause de leur horaire serré, ils devraient quitter assez tôt.

Je me demande si le Comité accepterait qu'on accorde tout d'abord la parole à ces deux sénateurs.

Des voix: Accepté.

Le sénateur Graham: Honorables sénateurs, je crois pouvoir parler au nom du sénateur du Cap-Breton, lorsque je dit qu'il nous est difficile de retourner chez nous à cause des correspondances des vols, etc. Je crois toutefois comprendre qu'aujourd-

[*Text*]

understand that today that we are dealing with the technicalities of the bill, and we will have a further opportunity to deal with Air Canada officials themselves possibly next week. So I want to refer to one other clause in the bill, clause 17.(6.1) which I do not find to be consistent with the rest of the bill. It may even be an affront to a very vital and vibrant part of Parliament, namely the Senate. The preceding clause, that is clause 17.(6) reads:

> The Corporation shall, within three months after the termination of each year, transmit to the Minister a report approved by the Board on the activities of the Corporation for that year, including financial statements prepared under subsection (4) and the auditors' report thereon, and the Minister shall cause such report to be laid before Parliament within fifteen days after receipt thereof or, if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting.

In all other preceding clauses there have been direct references to the overall umbrella of Parliament.

Then in clause 17(6.1) it says:

> (6.1) Every report tabled under this section stands permanently referred to any Committee of the House of Commons established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

I am wondering if I could ask the witness through you, Mr. Chairman, why, for instance, the Standing Senate Committee on Transport and Communications was left out of that particular reference.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, I can accept the burden of all the other remarks I made, but with regard to this particular one, no. This subclause was introduced in the other place as an amendment in the committee. It is not part of the original fabric of the bill.

Senator Graham: Would you not agree that perhaps it requires a further amendment?

Mr. Lyon: I think that is a matter of policy, Mr. Chairman, on which I am really not qualified to speak.

The Chairman: I think perhaps we might excuse this witness in that regard. Perhaps some others might be prepared to deal with it. I think, however, it is a very vital question.

Senator Graham: May I then ask our learned law clerk, through you, Mr. Chairman, what his opinion on this particular clause is.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: In this case I think the policy behind that clause would have been formulated by the committee that proposed the amendment, so that I do not know that the Air Canada officials would be in a position, really, to comment on it. I think it is really a question of this committee deciding on the matter as a question of procedure.

[*Traduction*]

'hui nous traiterons des questions à caractère technique du projet de loi, et que nous aurons la possibilité de discuter ultérieurement, avec les fonctionnaires d'Air Canada—peut-être même la semaine prochaine. Je voudrais donc discuter d'un autre article du présent projet de loi, soit du paragraphe 17(6.1), qui me semble incompatible avec le reste de ce projet de loi. Il s'agit peut-être même d'une insulte à un groupe vital et actif du Parlement, soit le Sénat. Le paragraphe qui précède, soit le paragraphe 17(6) dit ce qui suit:

> «La société doit, dans les trois mois suivant la fin de chaque année, adresser au Ministre un rapport approuvé par le conseil, sur les activités de la société pendant l'année en question, y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4) et le rapport du vérificateur y afférent. Le Ministre doit faire déposer devant le Parlement un exemplaire de ce rapport dans les quinze jours de sa réception ou, si le Parlement ne siège pas, dans les quinze premiers jours de la séance subséquente.»

Toutes les autres dispositions précédentes stipulent que le rapport doit être déposé devant le Parlement.

Mais le paragraphe 17(6.1) stipule ceci:

> (6.1) Tout rapport déposé en vertu du présent article est automatiquement déféré à un comité de la Chambre des communes chargé d'examiner les questions relatives aux transports.

Je me demande si je peux demander au témoin par votre intermédiaire, monsieur le président, s'il sait pourquoi le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a été exclu de cette disposition.

M. Lyon: Monsieur le président, j'accepte volontiers la responsabilité des autres remarques que j'ai faites mais je ne peux pas accepter celle-là. Ce sous-alinéa fait partie des modifications qu'a déposées le Comité de la Chambre des communes. Il ne fait pas partie du projet de loi initial.

Le sénateur Graham: Ne pensez-vous pas qu'une autre modification soit nécessaire?

M. Lyon: Je pense que c'est une question de principe, monsieur le président, sur laquelle je ne suis pas qualifié pour me prononcer.

Le président: Nous pourrions peut-être excuser ce témoin tout au moins en ce qui concerne cette question. D'autres pourraient peut-être la traiter car je crois qu'elle est très importante.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, pourrais-je alors demander à notre secrétaire légiste, qui est très compétent, son opinion à ce sujet.

M. R. L. du Plessis, C.R., secrétaire légiste et conseiller parlementaire: Dans ce cas, j'aurais pensé que le principe dont s'inspire cette disposition aurait été formulé par le Comité qui a proposé la modification, si bien que je ne sais pas si les agents d'Air Canada sont vraiment en mesure d'en parler. A mon avis, cette question devrait être posée au Comité.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Lyon informs me that he believes he knows the reasoning which led the committee to make this change. I think this would be a suitable piece of information for him to give us.

Mr. Lyon: Purely as a point of information, Mr. Chairman, I might say that I was at the committee hearing in the other place when this was introduced by a member of the committee. It was not part of the original text of the bill. I think I am correctly stating the arguments adduced in its favour when I say that the committee felt that many years had elapsed between the opportunity they had at that time to interview senior officials of Air Canada, and the last time they had had that same opportunity. The reason they wanted this in was to get an annual discussion, face to face, with the senior officials of Air Canada.

Senator Bourget: This was done in the past. I remember that every year in the forties, we had before the committee of transport and communications of the other place all the officials of the CNR, and Air Canada too. Since I have left the House I do not know exactly what happens.

The Chairman: It has deteriorated since then, no doubt.

Senator McElman: If I may, Mr. Chairman, as I recall it at that time a special referral was required on each occasion.

Senator Bourget: Yes, I think it was.

Senator McElman: The only other opportunity this committee of the Senate had was when the capital bill of CNR, which included the capital requirements for Air Canada, came before our committee. That was the only occasion when we had the opportunity to discuss with the senior officials of Air Canada the operations of the airline into Cape Breton.

The Chairman: Well, it may be that those reasons would appeal to this committee as much as they did to the committee in the other place.

Senator McElman: I think Senator Graham has raised a very good point.

Senator Graham: I presume we will be able to deal with this particular clause at a later date.

The Chairman: Yes, subject to the will of the committee.

Senator Graham: I have one other question, Mr. Chairman. Perhaps Mr. Lyon could shed some light on the fact, which causes me some concern, aside from all the other concerns which I share with other members of the committee regarding the open-endedness of some of the clauses of the bill, that in no clause do I find a reference to serving the public, or the best interests of the public, or serving the regions of the country. Is it fair to ask the witness if he has any interpretation of why such a reference was left out of the bill?

Mr. Lyon: Yes, Mr. Chairman. I will do my best to answer that. A company such as Air Canada has many functions to fulfil. This particular company, Air Canada itself, has, as has been discussed both in the other place and in second reading in

[*Traduction*]

Le président: M. Lyon me dit qu'il croit savoir ce qui a amené le Comité à proposer cette modification. Je pense qu'il pourrait nous en faire part.

M. Lyon: A titre de renseignements, monsieur le président, je vous dirai que j'assistais à la séance du Comité de la Chambre des communes lorsque cette modification a été proposée par un de ses membres. Cela ne faisait pas partie du texte initial du projet de loi. Je crois invoquer correctement les arguments qui ont amené ce changement en disant que le Comité avait l'impression que bon nombre d'années s'étaient écoulées entre la première et la dernière fois ou il avait eu l'occasion d'interviewer les cadres supérieurs d'Air Canada. Il voulait insérer cette disposition dans le projet de loi pour pouvoir discuter chaque année avec les cadres supérieurs d'Air Canada.

Le sénateur Bourget: C'est ce qui se faisait autrefois. Je me souviens que dans les années 40 tous les cadres du CN et d'Air Canada comparaissaient chaque année devant le Comité des transports et des communications de la Chambre des communes. Je ne sais pas ce qui se passe exactement maintenant que j'ai quitté la Chambre.

Le président: La situation s'est sûrement dégradée.

Le sénateur McElman: Avec votre permission, monsieur le président, je crois me souvenir qu'à cette époque, une prise de contact spéciale était nécessaire à chaque fois.

Le sénateur Bourget: Oui, je crois.

Le sénateur McElman: La seule autre occasion que nous ayons eue s'est présentée lorsque nous avons étudié le projet de loi sur financement du CN qui comprenait également les besoins en capital d'Air Canada. C'était la seule fois où nous avons eu l'occasion de discuter avec les cadres supérieurs d'Air Canada des activités de la compagnie à Cap Breton.

Le président: Ces raisons pourraient s'appliquer autant à ce comité qu'au Comité de la Chambre des communes.

Le sénateur McElman: Je pense que le sénateur Graham a soulevé un point intéressant.

Le sénateur Graham: Je suppose que nous pourrons étudier cette disposition particulière à une date ultérieure.

Le président: Oui, cela dépend du Comité.

Le sénateur Graham: J'ai une autre question à poser, monsieur le président. Outre les préoccupations que je partage avec les autres membres du comité en ce qui concerne le caractère non limitatif de certaines des dispositions du projet de loi, un autre point me préoccupe et je pourrais peut-être demander à M. Lyon de l'éclaircir. Jamais il n'est question dans le bill de service public de l'inérêt public ou de desservir les diverses régions. Puis-je demander au témoin s'il sait pourquoi le projet de loi n'en fait pas mention?

M. Lyon: Oui, monsieur le président. Je ferai de mon mieux pour répondre à cette question. Une société telle qu'Air Canada a de nombreuses fonctions à remplir. Air Canada a été placée, comme on l'a dit à la Chambre des communes et lors

[*Text*]

the Senate, been under the umbrella of Canadian National Railways, under a very unusual debt-to-equity financial structure. It is sought, as one of the reasons for the change in the corporate structure planned by the bill, to enable the company to go into the market to raise finances, and not necessarily depend on either Canadian National Railways or the federal treasury to raise money. To that end some people argue, both in the other place and in the informal discussions beforehand, that there should be a statement of profitability item in the bill. This, it was argued by some, would increase the marketability both in Canada and abroad of Air Canada's securities. As against that, in committee in the other place there were those who argued that there should be a statement of social service, a statement that regions of the country should be served, and so on and so forth.

In the original bill, as we had drafted it, we did not specifically advert to either of these concepts, believing that "less is more"; that if you do not say it, you have not tied your hands. The statement with regard to the contemplation of profit was introduced in committee in the other place, and again was not part of the original fabric of the bill.

My own view is that the more you say in a bill the more you may regret it later on when you try to do something which is quite legitimate, but you find you have tied your hands. Therefore, "say the minimum that you have to." By saying the minimum, in other words, you can try to make a profit, you can serve the public in various regions, but you do not have to say it. That is the duty of the board.

Senator Graham: That bothers me a great deal, Mr. Chairman. It seems to me that if that is the case, unless we include some sort of reference to the public interest, we might as well have Air Canada competing directly in the private market with CP Air and all the rest of the airlines. That is the point I want to make.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, I think Senator Graham is referring to clause 7(1.1), and that was an amendment introduced in committee. That was not part of the original bill.

Senator Langlois: What is the effect of the amendment?

Mr. Lyon: I will read the clause, if I may. Clause 7(1.1) says:

> (1.1) In discharging its responsibilities under this Act, the Board shall have due regard to sound business principles, and in particular the contemplation of profit.

The intention that lay behind that, or so it was expressed in committee in the other place, was to assure the lending market that they would get their money back if they did lend to the company. It was thought that this would make the securities of Air Canada more readily marketable.

Senator Graham: Just one other question, Mr. Chairman. I recognize that these are matters of policy, of course. Was any consideration given, in drafting the bill, particularly with

[*Traduction*]

de la deuxième lecture du Sénat, sous la protection du CN aux termes de disposition financières très inhabituelles. Pour modifier la structure comerciale de la société, le projet de loi étudie les moyens de permettre à Air Canada de chercher des capitaux directement sur le marché afin de ne plus dépendre ni du CN ni du Trésor public. A cette fin, certaines personnes soutiennent, à la fois à l'autre endroit et au cours des discussions en privé avant la séance, que le bill devrait renfermer une disposition prévoyant la rentabilité. Certains ont soutenu qu'une telle disposition contribuerait à accroître la facilité d'écoulement des valeurs mobilières d'Air Canada, au Canada et à l'étranger. En revanche, aux séances du comité de l'autre endroit, certains députés ont soutenu qu'il devrait y avoir une disposition prévoyant qu'un service social est assuré, que des régions de notre pays doivent être desservies ainsi de suite.

Dans le bill initial, comme nous l'avions rédigé, nous ne nous sommes pas conformés à l'un ou l'autre de ces principes, pensant que «moins est plus avantageux»; qu'en ne stipulant pas, on ne s'engage à rien. La notion de profit a été introduite par le comité de l'autre endroit, et elle ne faisait pas partie du libellé initial du bill.

A mon avis, plus on en dit dans un bill, plus on s'expose à le regretter plus tard, lorsqu'on essaie de faire quelque chose de tout à fait légitime et que l'on constate que l'on a les mains liées. Par conséquent, insérez le minimum de dispositions nécessaires. Autrement dit, vous pouvez essayer de réaliser un bénéfice, vous pouvez desservir diverses régions, mais vous n'êtes pas tenu de le stipuler, il appartient au conseil de le faire.

Le sénateur Graham: Cela me préoccupe énormément, monsieur le président. Il me semble que, si tel est le cas, à moins que nous ne mentionnions l'intérêt du public, Air Canada pourrait tout aussi bien soutenir directeme la concurrence sur le marché privé, avec CP air et toutes les autres compagnies aériennes. C'est l'argument que je veux présenter.

M. Lyon: Monsieur le président, je pense que le sénateur Graham veut parler du paragraphe 7(1.1), et il s'agit d'une modification apportée par un comité. Elle ne figurait pas dans le bill initial.

Le sénateur Langlois: Quelle est l'incidence de cette modification?

M. Lyon: Je lirai l'article du bill, si vous le permettez. Il est stipulé au paragraphe 7(1.1) du bill:

> (1.1) En exerçant les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi, le conseil doit respecter les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit.

L'objectif de cette disposition, ou c'est la raison donnée par le comité de l'autre endroit, est de donner aux sociétés de prêts l'assurance qu'elles seraient remboursées, si elle accordaient des prêts à Air Canada. On a pensé que cette assurance permettrait de vendre plus facilement les valeurs mobilières d'Air Canada.

Le sénateur Graham: Une dernière question, monsieur le président. Bien entendu, je reconnais qu'il s'agit de questions de politique. Au cours de la rédaction du bill, a-t-on envisagé,

[*Text*]

regard to the 13 directors plus the chairman and the president, to providing for specific regional representation.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, honourable senators, we gave consideration to a whole range of factors that might be expresed in this section for appointing directors. The practice had been, in this corporation and in other crown corporations, to give regional representation, and again, we thought that the power and practice being there, it was not necessary, explicitly to express it. We thought about other factors too and we tried some drafts, but they did not really look very good. You begin to itemize the qualities you are going to seek in a director, and it can be a very long list or a very short list, and you can carry it to an extreme and it looks a little bit ridiculous. I agree the point of regional representation is not a ridiculous aspect; in fact, there is regional representation in virtually all of the large crown corporations.

Senator Graham: I think that those of us in the various regions of the country are interested in ensuring the continuity of that practice.

Senator Macdonald: Can we go back to subsection (2)? Do I understand you correctly that the position is this: under this clause you set forth the powers of the corporation and, under subsection (3), you also give that corporation the power to act as a natural person and you only wish to have subsection (2) there in case something comes up in the future, not foreseen at the present time, where the corporation may need some extra power, and is *ultra vires*? Is that correct?

Mr. Lyon: Yes, sir.

Senator Macdonald: To do that, though, you give them extraordinarily wide powers to take care of it.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, not really. In fact, the powers are less than those available under the standard business law, the Canada Business Corporations Act.

The Chairman: I think what Senator Macdonald may be pointing out is that the powers given to the Governor in Council are greater than those customarily thought fit by Parliament to give the Governor in Council.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, yes, if you are regarding the Governor in Council, in this particular light, in its capacity as the head of the country under the constitution in place of Her Majesty.

Senator Macdonald: I am thinking of the Governor in Council. You mean the Governor of Canada.

Mr. Lyon: Yes. The reason for referring to the Governor in Council is that rather than give the discretion to one minister, it was thought that the Governor in Council would take the advice of the entire council in making a decision, and this was

[*Traduction*]

particulièrement en ce qui concerne les 13 administrateurs, le président du conseil et le président de la société, de prévoir dans le bill la représentation régionale précise?

M. Lyon: Monsieur le président, honorables sénateurs, nous avons tenu compte d'une foule de facteurs qui pourraient être exprimés dans le présent article sur la nomination des administrateurs. Au sein de la présente société et d'autres sociétés d'État, habituellement on donne la représentation régionale et là encore, nous avons pensé que le pouvoir étant conféré et cette pratique ayant été suivie, il était inutile de l'exprimer explicitement. Nous avons pensé à d'autres facteurs également et nous avons essayé de rédiger quelques projets, mais ils ne semblaient pas réellement satisfaisants. Vous commencez à citer les qualités que vous recherchez chez un administrateur, et il peut s'agir d'une très longue liste ou d'une très courte liste, et vous pouvez le pousser à l'extrême et elle semble un peu ridicule. J'admets que la représentation régionale n'est pas un aspect ridicule, en fait, la représentation régionale intervient dans toutes les sociétés d'État importantes.

Le sénateur Graham: Je pense que ceux d'entre nous qui sont originaires des diverses régions du Canada veulent assurer le maintien de cette pratique.

Le sénateur Macdonald (Cape Breton): Pouvons-nous nous reporter au paragraphe 2? Ais-je bien compris que la situation est la suivante: dans le présent article du bill vous stipulez les pouvoirs de la société et, aux termes du paragraphe 3, vous accordez également à la société le pouvoir d'arrêter des mesures par personne, et vous ne désirez insérer le paragraphe 2 qu'au cas où il se produirait à l'avenir quelque chose d'imprévu, que la société pourrait avoir besoin de pouvoirs supplémentaires qui dépassent le cadre de ses pouvoirs effectifs. Est-ce exact?

M. Lyon: Oui, Monsieur.

Le sénateur Macdonald (Cape Breton): Toutefois, pour faire face à une telle situation, vous lui conférez des pouvoirs extrêmement étendus.

M. Lyon: Pas tellement, Monsieur le président. En fait, ces pouvoirs sont moins étendus que ceux que prévoit la loi qui régit normalement les sociétés commerciales, notamment la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

Le président: Le sénateur Macdonald fait, je crois, ressortir, que les pouvoirs conférés au Gouverneur en Conseil sont plus étendus que ceux que la Parlement juge habituellement utiles de lui conférer.

M. Lyon: Oui, monsieur le président. Si vous considérez le Gouverneur en Conseil sous un aspect particulier, dans ses fonctions en tant que chef du pays aux termes de la Constitution, le représentant de Sa Majesté.

Le sénateur Macdonald (Cape Breton): Je pense au Gouverneur en Conseil. Vous voulez dire le Gouverneur général du Canada.

M. Lyon: Oui. La raison pour laquelle on a pensé au Gouverneur en Conseil, c'est que plutôt que de conférer ce pouvoir discrétionnaire à un ministre, on a estimé que le Gouverneur en Conseil consulterait le Conseil avant de pren-

[*Text*]

intended, again, as an added check on what could otherwise have been the discretion given to a single minister.

Senator Macdonald: Do you know of any other statute that contains such a provision?

Mr. Lyon: Mr. Chairman, this was a question which I could see exercised the interest of the senators in second reading, and the answer is no. The reason the answer is no is that there never has been a crown corporation incorporated by special act where the basic corporate law which is introduced is the Canada Business Corporations Act. The last one, as I recall, was Petro-Canada and Petro-Canada came under the Canada Corporations Act. There is an entirely different fundamental legal philosophy imposed by the Canada Business Corporations Act from that imposed by the Canada Corporations Act, and that is why we have this subclause. No, there is no precedent so far as I know, and that is the reason.

Senator Macdonald: I am taking perhaps more interest in the schedules than in the actual setup of powers of corporation.

The Chairman: Senators, I thank you for giving Senators Macdonald and Graham an opportunity to ask the questions on their minds before they have to leave. Now, would you please ask such questions as occur to you.

Senator McElman: Mr. Chairman, if I can comment on the discussion that took place arising out of Senator Graham's questions. Section 7(1.1) says:

> . . . the Board shall have due regard to sound business principles, and in particular the contemplation of profit.

Could I ask the witness, does this, quite aside from the fact of the marketability of the paper of the company on the market, really place any legal requirements upon the board that are not already there?

Mr. Lyon: Mr. Chairman, in my view, it does not really do very much to the statute at all. They do have to act in accordance with sound principles in their capacity as directors. Their duties are spelled out in the Canada Business Corporations Act in particular terms, so it does not add very much. It is intended, I understand, to give some comfort to investors. It does have a precedent. Words of similar import are present in the Canada Development Corporation Act.

Senator McElman: Under that act, the members of the board are required to act in the interest of the shareholders?

Mr. Lyon: Yes.

Senator McElman: The interest of the shareholders will encompass not only the use of sound business principles and the contemplation of profit, but the interest of the shareholders will also require equal consideration of service within the nation.

Mr. Lyon: In my view, yes. This does not place a mandatory overriding constraint on the corporation, whereby they could

[*Traduction*]

dre une décision, et il s'agit d'un frein supplémentaire au pouvoir discrétionnaire qui, par ailleurs, aurait été conféré à un certain ministre.

Le sénateur Macdonald (Cape Breton): Connaissez-vous une autre loi qui renferme une telle disposition?

M. Lyon: Monsieur le président, je me rends compte qu'à la deuxième lecture, les sénateurs se sont intéressés à cette question, et ma réponse est négative. Elle est négative, parce qu'aucune société D'État n'a été constituée en société au moment où la loi qui s'applique fondamentalement est la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Petro-Canada a été la dernière à être constituée en société et elle était assujettie à la Loi sur les corporations canadiennes. La Loi sur les corporations commerciales canadiennes adopte une optique juridique fondamentale totalement différente de celle qui est imposée par la Loi sur les corporations canadiennes, et c'est pourquoi nous nous retrouvons devant la situation actuelle. Non, il n'y aa pas de précédent, pour autant que je sache, et vous en avez la raison.

Le sénateur MacDonald (Cap Breton): Je m'intéresse peut-être plus aux annexes qu'à la composition réelle des pouvoirs d'une société.

Le président: Sénateurs, je vous remercie de donner aux sénateurs Macdonald et Graham l'occasion de poser leurs questions avant de partir. Maintenant, veuillez poser les vôtres—

Le sénateur McElman: Monsieur le président, j'aimerais commenter la discussion qu'ont suscitée les questions du sénateur Graham. Le paragraphe 7(1.1) se lit comme suit:

> «. . . le conseil doit respecter les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit.»

Pourrais-je demander aux témoins si, mise à part la valeur marchande du document de la société sur le marché, on impose ainsi réellement de nouvelles exigences juridiques au conseil?

M. Lyon: Monsieur le président, à mon avis, la loi elle-même n'est pas tellement en cause—les directeurs doivent respecter les règles de saine gestion. Leurs fonctions sont minutieusement définies dans la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, de sorte qu'on n'ajoute pas grand chose ici. On veut, si je comprends bien, réconforter en quelque sorte les financiers. On y trouve un précédent du même acabit. Un libellé semblable apparaît dans la Loi sur la Corporation de développement du Canada.

Le sénateur McElman: En vertu de cette loi, les membres du conseil doivent agir dans l'intérêt des actionnaires?

M. Lyon: Oui.

Le sénateur McElman: Dans l'intérêt des actionnaires, il faudra non seulement respecter les règles de saine gestion commerciale, dont la recherche de profits, mais exiger également une considération égale du service au sein de la nation.

M. Lyon: Oui, à mon avis. On ne force pas irrémédiablement la corporation, certainement pas de façon dont je com-

[*Text*]

neglect every unprofitable route and concentrate only on profitable routes.

Senator McElman: Is it not also true that the national transportation policy as set forth in the National Transportation Act applies with respect to Air Canada as well?

Mr. Lyon: Mr. Chairman, yes.

Senator McElman: And that is a legal binding requirement upon the directors of Air Canada at the same time, is it not?

Mr. Lyon: Mr. Chairman, it does set out the climate within which companies should act, the extent to which there is a binding legal relationship between, in, I think, section 3 of the National Transportation Act. I would have to look at it more specifically before I could give you an opinion.

Senator McElman: It seems rather broad. That, of course, is the structure within which the Governor in Council has to act in expressing national transportation policy.

Mr. Lyon: Yes, it is. I might add something to this point that Senator McElman is making. It also has a bearing on clause 6(2) which we spent so much time on, and that is the power of directive given under, I think, clause 8 of this bill. It is perfectly within the powers of the Governor in Council under clause 8 to give a general directive that regions of the country are to be adequately served and so on.

Senator McElman: That ties as well into section 9 which refers specifically to section 3 of the National Transportation Act which covers national transportation policy.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, yes, that is quite right.

Senator McElman: So, there is a tie-in there, making it possible for the Governor in Council to direct the necessary role of Air Canada within the policy.

Mr. Lyon: Yes.

Senator McElman: I might say, Mr. Chairman, that in being required to do some reading in connection with the sponsoring of this bill, that the thought occurred to me that in broadcasting we require CBC to do certain things that none of the private broadcasters are required to do, and one of those, specifically in the Broadcasting Act, is that CBC will contribute to the unity of the nation. That same requirement is not imposed upon private broadcasters, and the reason I became aware of the national transportation policy under the National Transportation Act was that I was, at one point, going to suggest that we should place a requiment for service in this act upon Air Canada to compensate for the injection of that clause in the other place on profit building and so on, and I came to the conclusion that because of the existing legislation really was not necessary.

The Chairman: Thank you, Senator McElman. Are there some other questions, senators?

Senator McElman: Could the witness elaborate a bit on what he had to say about the subheading of "Capacities and

[*Traduction*]

prends le texte, à laisser de côté toutes les voies sans issues afin de se concentrer uniquement sur celles où les profits sont assurés.

Le sénateur McElman: N'est-il pas vrai que la politique nationale en matière de transports établie par la Loi nationale sur les transports s'applique à Air Canada également.

M. Lyon: Oui, monsieur le président.

Le sénateur McElman: Et qu'elle est exécutoire pour les directeurs d'Air Canada également?

M. Lyon: Monsieur le président, elle définit le climat dans lequel les sociétés devraient agir, la mesure dans laquelle il existe une relation juridique exécutoire entre l'article 3, de la Loi nationale sur les transports, je crois, et celui-ci. Il faudra que j'y regarde de plus près avant de pouvoir vous donner ce renseignement.

Le sénateur McElman: Cette disposition semble plutôt vague. Il s'agit bien entendu de la structure que doit respecter le gouverneur en conseil lorsqu'il énonce une politique nationale des transports.

M. Lyon: En effet. J'aimerais poursuivre la pensée du sénateur McElman. Cette disposition se répercute également sur le paragraphe 6(2) auquel nous avons consacré tant de temps, soit au pouvoir d'émettre des directives qui est donné par l'article 8 du bill, je crois. Il entre parfaitement dans les pouvoirs du gouverneur en conseil, en vertu de l'article 8, de donner comme directive générale notamment que les régions du pays doivent être adéquatement desservies. Oui.

Le sénateur McElman: La disposition touche aussi l'article 9 qui renvoie précisément à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports relatif à la politique nationale des transports.

M. Lyon: Oui, monsieur le président, c'est tout à fait exact.

Le sénateur McElman: Par conséquent, il est donc implicitement possible que le gouverneur en conseil dirige le rôle essentiel d'Air Canada par cette politique.

M. Lyon: Oui.

Le sénateur McElman: Je veux, monsieur le président, vous faire part d'une certaine réflexion, inspirée par les lectures que j'ai dû faire pour parrainer ce bill. Dans le domaine de la radiodiffusion, nous imposons à Radio-Canada des exigences dont sont exemptés tous les autres radiodiffuseurs privés et, notamment dans la Loi sur la radiodiffusion, nous lui demandons de contribuer à l'unité nationale. Les radiodiffuseurs privés en sont dispensés. Si je me suis intéressé à la politique nationale des transports énoncée dans la Loi nationale sur les transports, c'est parce que j'allais proposer d'insérer dans cette loi une exigence relative au service assuré par Air Canada. Je voulais ainsi compenser l'effet de l'article conçu dans l'autre endroit relativement à la constitution de profits, etc, mais je suis arrivé à la conclusion que la loi actuelle et son application rendait cette initiative inutile.

Le président: Merci, sénateur McElman. Y a-t-il d'autres questions, sénateurs?

Le sénateur McElman: Le témoin pourrait-il préciser ses propos au sujet de la rubrique «capacité et attributions» par

[*Text*]

Activities" rather than objects. I would like the record to be clear on that, since the question was raised in the house. It has been the practice up to this point that a bill set forth its objects and now there is the new terminology of "Capacities and Activities."

Mr. Lyon: Mr. Chairman, under what I might call the old regime—the Canada Corporations Act and the U.K. Companies Acts—there were at least two key clauses. The first was the objects clause and the second was the powers. The objects set out what you wanted to do and the powers set out the powers you had to do it.

When you move from that to the concept of a natural person, you are really trying to take a legal fiction, which is a company—a company is a legal fiction—and make it as if it were an individual. An individual does not have a list of objects and a list of powers. He can do, within the general law, what he wants to do. That is what the evolving corporate law is moving towards under the Canada Business Corporations Act, for example. So the words "objects" and "powers" have really become passé, and when one speaks of "Capacities and Activities," one is using words to describe something quite different from what was earlier described as objects and powers.

Senator McElman: Then this will be the terminology of the future in legislation, I take it.

Mr. Lyon: We had some trouble ourselves with "activities" in the drafting. As I recall, this is one of those compromises that we too sometimes have to reach as we put something forward. "Capacities" is certainly the terminology used in the Canada Business Corporations Act. "Activities" was meant to flesh out the word "Capacity."

Mr. du Plessis: Would you not agree, Mr. Lyon that the objects are really contained in the descriptions of the activities?

Mr. Lyon: In a sense, that is right. This is realy a hybrid between the old regime and the new regime. We try to say, "Look, there are some things you can't do." There are some disciplines the government is going to have on the directors. But we are going to try to move towards the more liberal, new regime, which gives greater protection to third parties dealing with the corporation, which allows management reasonable discretion, et cetera. I think "activities" is a good point. It really does more or less set out the objects.

Senator Langlois: Mr. Chairman, since we are, in a way, changing the vocabulary of legislation of this kind, would it not have been preferable to define these new words in the interpretation clause?

Mr. Lyon: I think, Mr Chairman, we might have lost more than we would have gained by doing that. The words are already used in the Canada Business Corporations Act.

Senator Langlois: They are not defined anywhere.

[*Traduction*]

opposition à «objets». J'aimerais que ce point soit bien clair car la question a déjà été soulevée. Les rédacteurs avaient jusqu'à maintenant comme principe d'inclure dans les bills la mention de l'objet visé et maintenant ils adoptent une nouvelle terminologie, en l'occurrence «capacité et attributions».

M. Lyon: Monsieur le président, dans ce que je pourrais appeler l'ancien régime—la Loi sur les corporations canadiennes et la loi anglaise sur les compagnies—il y avait deux articles clés. Le premier était l'article ayant trait à l'objet et le deuxième était celui qui touchait les pouvoirs. Les objets représentaient les tâches à accomplir et les pouvoirs, les moyens disponibles pour y arriver.

Lorsque vous passez ensuite au concept de la personne naturelle, vous essayez en fait de créer une convention juridique—ce qui est une société—et de faire comme s'il s'agissait d'un particulier. Ce dernier n'est pas limité par une liste d'objets et une liste de pouvoirs. Il peut, tant en respectant les dispositions générales de la loi, agir à sa guise. Voilà, par exemple, l'orientation que semble prendre la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Les notions d'«objects» et de «powers» sont désormais choses du passé, et les mots «capacities» et «activities» semblent décrire des réalités tout à fait différentes de ce qu'on entendait jadis par «objects» et «powers».

Le sénateur McElman: Par conséquent, dois-je comprendre que ces mots feront désormais partie de la terminologie des lois?

M. Lyon: Le terme «capacities» nous a posé certains problèmes lors de la rédaction. Si j'ai bonne mémoire, le choix de ce mot fait partie des compromis qu'il faut parfois faire quand on propose des changements. Le mot «capacities» est certainement celui qui apparaît dans la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Le mot «activities» devait servir à illustrer le mot «capacities».

M. du Plessis: D'après vous, le mot «objects» est-il vraiment sous-entendu dans le mot «capacities»?

M. Lyon: D'une certaine façon, oui. En réalité, il s'agit d'une amalgamation de l'ancien et du nouveau régime. Notre intention était d'insister sur les choses qu'on ne peut faire. Nous confions certaines responsabilités aux directeurs. Nous avons tenté de donner plus de souplesse au nouveau régime, c'est-à-dire de mieux protéger les tiers qui font affaire à cette société, tout en laissant à ses directeurs un certain pouvoir de décision. A mon avis, l'introduction de la notion d'«activities» marque un bon pas. Elle sert vraiment à établir les objectifs.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, étant donné que nous apportons certaines modifications au vocabulaire de ce genre de loi, ne serait-il pas préférable de définir ces nouveaux termes dans la disposition qui traite de l'interprétation?

M. Lyon: A mon avis, monsieur le président, nous aurions eu beaucoup plus à perdre ainsi. Ces mots sont déjà utilisés dans la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

Le sénateur Langlois: Ils ne sont définis nulle part.

[*Text*]

Mr. du Plessis: To which words are you referring?

Senator Langlois: "Capacities and Activities."

Mr. du Plessis: These words would have their normal grammatical meaning, and you would simply refer to the dictionary and take them in their normal dictionary sense. I do not think they need to be specially defined.

Mr. Lyon: Sometimes it is necessary to define a word in a statute for a particular purpose. But when you do, you are left with the definition you made, and if it is too narrow for something that under the normal dictionary meaning would be quite legitimate, you find yourself stopped from doing that thing.

Senator Langlois: We are in fact replacing what we used to use, "objects" and "powers." We are replacing these two words by "Capacities and Activities." That is what we are doing in fact.

Mr. du Plessis: Yes. If you look at some of the specific activities, you could describe them as objects. One of the objects is to "establish and operate the business of an air carrier". Another object is to "buy, sell, lease, construct or otherwise acquire . . . aircraft, hotels and other accommodation, . . . ". I think it is really just a question of what word you want to use—"objects" or "activities." I think the objects are clearly implied in the list of activities.

Senator Langlois: You do not mean to say that "objects" is equivalent to "capacities" in the ordinary sense of the meaning of the two words.

Mr. Lyon: I think Mr. du Plessis is right when he analogizes "activities" to "objects." But we did not want to use the word "objects" because this is a word which is a term of custom and usage in an entirely different legislative scheme—an entirely different scheme for organizing companies, that is the Canada Corporations Act scheme. Here we are moving, or the country moved two years ago, to an entirely new philosophy, so the old terms have gone. That is why we did not want to use them here. Although it is a fine point, they are different.

The Chairman: It would seem to me, Mr. Lyon, and I am just asking you if this is correct, that really the philosophy of drafting we find in this bill is one to give powers as wide as possible, rather than to define powers within the narrow limits that parliaments have been accustomed to in dealing with such legislation.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, yes, but with a limitation.

The Chairman: Thank you. Are there more questions?

May I just ask you, My. Lyon, to look at clause 8 on page 6 under the heading, "Directions." It is a short clause, and it reads:

> 8. The Corporation shall, in the exercise of its capacities and the carrying out of its activities, comply with

[*Traduction*]

M. du Plessis: De quels mots parlez-vous?

M. Langlois: Des mots «capacities» et «activities».

M. du Plessis: Ces mots garderaient leur sens grammatical normal et l'on n'aurait qu'à consulter le dictionnaire et à les employer dans leur sens courant. A mon avis, il est inutile de préciser davantage.

M. Lyon: Il est parfois essentiel de définir un mot employé dans une loi qui a une fin précise. Quand on le fait, toutefois, la définition qu'on donne devient un carcan, et si celle-ci est trop restreinte pour l'utilisation qu'on en fait, même si elle est tout à fait justifiée dans un dictionnaire, on hésite à prendre cette décision.

Le sénateur Langlois: En réalité, nous remplaçons aujourd'hui les mots «objects» et «powers» que nous utilisions couramment jadis. Nous remplaçons ces deux mots par «capacities» et «activities». C'est ce que nous faisons en réalité.

M. du Plessis: Oui. Si vous examinez certaines des attributions («activities») décrites, vous constaterez qu'elles sont de véritables objets («objects»). Dans le cas qui nous occupe, l'objet consiste à établir la compagnie aérienne et à en administrer les affaires. Cet objet consiste à acheter, à vendre, à donner à bail, à construire ou à autrement acquérir . . . des aéronefs, des hôtels et d'autres installations.» A mon avis, c'est simplement une question de choix des mots «objects» ou «activities». Selon moi, les objets sont clairement sous-entendus dans la liste des attributions.

Le sénateur Langlois: Vous ne voulez pas prétendre que le mot «objects» a la même signification que le mot «capacities» dans leurs sens courants respectifs.

M. Lyon: A mon avis, M. du Plessis a raison lorsqu'il voit une analogie entre les mots «activities» et «objects». Mais nous ne voulions pas utiliser le mot «objects» parce que ce mot fait partie du vocabulaire courant et usuel employé dans tout une autre catégorie de lois, comme celle qui traite de l'organisation de sociétés commerciales, c'est-à-dire la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Nous adoptons, ou plus exactement notre pays a adopté il y a deux ans, une philosophie tout à fait nouvelle, qui fait disparaître l'ancienne terminologie. Voilà pourquoi nous ne voulons pas utiliser ces termes ici. Même si la distinction est subtile, elle est réelle.

Le président: Il me semble, Monsieur Lyon, et corrigez-moi si j'ai tort, que la nouvelle philosophie des rédacteurs de ce bill tente vraiment d'élargir les pouvoirs le plus possible, plutôt que de s'en tenir aux limites restrictives que les parlements ont toujours été habitués à fixer dans ce genre de loi.

M. Lyon: Monsieur le président, vous avez raison, mais jusqu'à un certain point.

Le président: Merci. Y a-t-il d'autres questions?

Puis-je vous demander, Monsieur Lyon, de vous reporter à l'article 8 qui figure en page 6 et qui est intitulé «Directives». Ce court article dit ceci:

> 8. La société doit, dans l'exercice de sa capacité et de ses attributions, se conformer aux directive écrites d'ordre général que lui donne le gouverneur en conseil.

[*Text*]

directions of a general nature given to it in writing by the Governor in Council.

Is there any limit in the clause or anywhere in the bill that limits the powers of the Governor in Council to give directions of a general nature?

Mr. Lyon: Mr. Chairman, no, there is not a limitation, and if I might give a word of explanation, this is intended to be, much along the lines of clause 6(2), a provision for those circumstances that we cannot foresee. If there should be, for example, a national emergency, and it became necessary to supply an area of the country which had been struck by an earthquake or some other natural disaster, then the Governor in Council might well use this power to direct Air Canada, even though it was going to lose a lot of money on the transaction or on the undertaking, to fulfil the need. That is the kind of reason it is there.

Senator Denis: Then why do you not put in "special nature" instead of "general nature" in that case?

Mr. Lyon: This point was widely discussed both in this context and in the context of other bills, and it was thought that if one said "of a specific or special nature" then the door would be open to the Governor in Council to interfere with the day-to-day management of the company as by saying "You will have to buy typewriters only of a certain manufacture or automobiles of a certain manufacture." And so the word "general" is intended to lead to policy directives, and not day-to-day interference with management.

Mr. du Plessis: Well, if there was a particular national emergency, and I think you gave that as an example, how would you refer to that in a general way?

Mr. Lyon: As I say, we have had debates amongst ourselves as to how best to phrase this, and how to prepare this kind of clause, and the answer is "with difficulty". It has been a question of balancing the need not to give either the impression of or in fact the power to interfere day by day, while on the other hand giving the power to do what was necessary. I think one would have to go to some of our legislative drafting friends to find some way of putting it. But I am sure it could be put adequately if necessary.

Mr. du Plessis: Could you tell me if the words "of a general nature" were added in an amendment proposed by the minister or was it an amendment proposed in the committee of the other place?

Mr. Lyon: It was a government amendment, and it follows the words which I think appear in the Petro-Canada Act and some other statutes.

Senator McElman: Mr. Chairman, when the bill was initially introduced, it read very simply that they must comply with directions approved in writing by the Governor in Council, and the minister in his remarks in the other place said that it was one of the purposes of the act to ensure that Air Canada would

[*Traduction*]

Cet article, ou une autre disposition du bill, comporte-t-il certaines restrictions qui limitent les pouvoirs du gouverneur en conseil de donner des directives d'ordre général?

M. Lyon: Non, monsieur le président, ce bill ne comporte pas de telle restriction. Permettez-moi de vous expliquer pourquoi. Nous avons agi ainsi pour nous conformer davantage au paragraphe (2) établi en fonction de certaines circonstances imprévisibles. S'il y avait, par exemple, urgence nationale, et qu'il devenait nécessaire de secourir une région du pays qui aurait été frappée par un tremblement de terre ou par une autre catastrophe naturelle, le gouverneur en conseil, pourrait alors se servir de ce pouvoir pour ordonner à Air Canada de faire le nécessaire, même si l'opération devait lui occasionner de fortes pertes. C'est une des raisons.

Le sénateur Denis: Dans ce cas, pourquoi ne parlez-vous pas «d'ordre spécial» au lieu «d'ordre général»?

M. Lyon: Cette question a été longuement étudiée tant en ce qui concerne ce projet de loi que d'autres, et nous en sommes venus à la conclusion que si l'on utilisait l'expression «d'ordre spécial» le gouverneur en conseil aurait alors toute la latitude voulue pour interrompre le fonctionnement de la société en lui disant par exemple: «Vous allez maintenant acheter des machines à écrire de ce fabricant ou des voitures de tel autre fabricant». Ainsi, l'expression «d'ordre général» vise des directives formulées dans le cadre de grandes orientations et non pas l'interruption du fonctionnement de la société.

M. du Plessis: S'il survenait à l'échelle nationale une situation d'urgence, et je pense que vous avez cité ce cas en exemple, comment la concilieriez-vous avec cette directive d'ordre général?

M. Lyon: Comme je le dis, nous nous sommes longuement penchés sur la question de la formulation et du mode de présentation de ce genre de disposition, et il faut avouer que c'est une question difficile. Il s'agit d'en arriver à un équilibre entre, d'une part, la nécessité de ne donner ni l'illusion du pouvoir ni le pouvoir réel de s'immiscer dans les affaires courantes de la société, et d'autre part, celle de conférer le pouvoir de faire ce qui s'impose. Je pense qu'il faut alors faire appel à un de nos collègues rédacteurs pour trouver une façon de présenter la chose. Je suis certain que, s'il le faut, on y parviendra.

M. du Plessis: Pouvez-vous me dire si l'expression «d'ordre général» a été ajoutée par un amendement proposé par le ministre ou s'il s'agit simplement d'une modification proposée par un comité de l'autre endroit?

M. Lyon: Il s'agit d'une modification du gouvernement. Elle est apparentée à une expression qu'on trouve, je pense, dans la Loi sur la Société Petro-Canada ou dans une autre loi.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, quand le projet de loi a été déposé, on prévoyait tout simplement que la société devait se soumettre aux directives portant l'approbation écrite du gouverneur en conseil, et dans les observations qu'il a présentées dans l'autre endroit, le ministre a déclaré que l'un

[*Text*]

have the clear right to operate the day-to-day activities of the airline without interference, and it was felt that leaving it simply as "directions" it could permit of continuous interference by an administration in the day-to-day activities, as described by the witness. He said that when the bill was referred to committee the government would propose an amendment to include the words "of a general nature" so it would be restricted to policy matters and things such as the witness raised, such as a natural disaster.

I would simply add that this too is the provision which would permit the Governor in Council to say to Air Canada "Northern Ontario has lost its regional airline; they have gone to the wall; and it is imperative that that region of the country be served and so Air Canada will serve that region of the country." It ties it into clause 91 so that in such direction of a policy nature the airline will be compensated for the losses involved. Is that an accurate interpretation, Mr. Lyon?

Mr. Lyon: Yes, it is.

The Chairman: Our clerk points out to me that in the Petro-Canada Act the clause which I think might be compared to this one reads as follows:

> In the exercise of its powers, the Corporation shall comply with such policy directions as may from time to time be given to it in writing by the Governor in Council.

Which on first blush to me at least would seem to be perfectly adequate to give the powers that have been discussed this morning as being desirable, but at the same time to restrain the Governor in Council from giving anything except the kind of matters referred to in the section.

Mr. Lyon: The words are not exactly the same, but they are analogous.

The Chairman: If you use the same words then you would achieve the intent that was in the minds of the government and the draftsmen.

Mr. Lyon: I do not think there is a substantial difference between the words there.

The Chairman: Perhaps I should have let you look at them.

Mr. Lyon: I remember now. We took out the word "policy" from this draft bill which does appear in the other, and our reasoning there was the question "What is policy?" And that I think is the question that Senator Graham raised, i.e., the extent to which you might get into detail. These are all words which are open to interpretation, and we thought that in this context the words we have here better reflect the possible needs than the words in the Petro-Canada Act.

The Chairman: Would it be fair to say that the words we were talking about in the Petro-Canada Act do not give the

[*Traduction*]

des objectifs de la loi consistait à s'assurer que la société Air Canada avait le droit indéniable d'exploiter le réseau de transport aérien sans qu'on y fasse obstacle, et il a été conclu qu'en laissant tout simplement le titre «directives», elle risquait d'être continuellement gêné par l'administration dans le fonctionnement quotidien de l'entreprise, comme l'a affirmé le témoin. Il a déclaré qu'au moment où le projet de loi a été renvoyé au Comité, le gouvernement aurait proposé qu'une modification visant à inclure l'expression «d'ordre général», de façon à restreindre les directives aux grandes orientations et à des choses dont le témoin a fait mention, comme un cataclysme.

J'ajouterais simplement que cette disposition permettrait aussi au gouverneur en conseil de dire à Air Canada: «Le Nord de l'Ontario n'a plus de service aérien régional, il a tout perdu et il est urgent que cette partie du pays bénéficie à nouveau d'un service aérien, donc Air Canada le lui fournira.» Cela se trouve à l'article 91, si bien que si une directive de ce genre était émise, la société aérienne recevrait des indemnités pour compenser les pertes subies. Est-ce une interprétation juste, Monsieur Lyon?

M. Lyon: Elle est juste.

Le président: Le greffier me fait remarquer que dans la Loi sur la Société Petro-Canada, la disposition qui, à mon avis, pourrait s'y comparer est la suivante:

> (2) Dans l'exercice de ses pouvoirs, la Corporation se conforme aux instructions que le gouverneur en conseil lui communique par écrit.

La formulation qui, au premier abord du moins, me semble idéale pour conférer les pouvoirs dont nous avons dit ce matin qu'il était souhaitable de les accorder, mais permet aussi en même temps d'éviter que le gouverneur en conseil donne d'autres instructions que celles dont il est question dans l'article.

M. Lyon: Les mots ne sont pas exactement les mêmes, mais ils sont semblables.

Le président: Si vous reprenez les mêmes mots, vous parvenez aux fins que visaient le gouvernement et les rédacteurs.

M. Lyon: Je ne crois pas qu'il y ait de véritable différence entre ces formulations.

Le président: Je devrais peut-être vous donner l'occasion de les étudier.

M. Lyon: Je me rappelle maintenant. Nous avons supprimé le terme «*policy*» de ce projet de loi et il n'apparaît pas dans l'autre, et nous avions alors pensé que la question se résumait à savoir qu'entend-on par «*policy*»? Et il me semble que c'est la question que le sénateur Graham a soulevée, c'est-à-dire dans quelle mesure peut-on préciser? Tous ces mots peuvent être interprétés différemment, et il nous a semblé que dans ce contexte ceux que nous avons ici tiennent davantage compte des besoins éventuels que ceux qui se trouvent dans la Loi sur la Société Petro-Canada.

Le président: Pourrait-on dire que l'expression contenue dans la Loi sur la Société Petro-Canada ne donne pas au

[*Text*]

Governor in Council unrestricted power to give directions about anything at all, whereas clause 8 in the Air Canada bill does give the Governor in Council power to give directions of a general nature about anything that one can conceive of.

Mr. Lyon: I think the words in clause 8 could be read more in the context of an operating company like Air Canada which provides a service and would allow him to do what you are suggesting—to give general directives to do something.

The Chairman: The words of clause 8 would certainly allow the Governor in Council as much power as is allowed by the words in the Petro-Canada Act, but my question to you is this; would not the words in clause 8 of the Air Canada bill also give the Governor in Council power to do any additional thing that he might decide in his wisdom he would like to do.

Mr. Lyon: I think, Mr. Chairman, the words in clause 8 could be interpreted to do more than is in section 7.(2) of the Petro Canada Act, but I think the words "general nature" do qualify unfettered giving of directions and I do not think he could give the direction to do just anything he liked.

The Chairman: That is still a pretty broad spectrum.

Mr. du Plessis: But it has to be looked at in the context of the bill and the direction given would have to be consistent with the powers that Air Canada has in the bill.

The Chairman: But when you combine the powers of the Governor in Council as suggested in clause 6.(2):

> The Governor in Council may, by order, authorize the Corporation to engage in or carry on any activities not otherwise authorized by this Act.

And the power to give directions of a general nature in the carrying out of Air Canada's activities—that gives a very wide scope indeed.

Mr. du Plessis: It still has to be within the context of the general intent of the bill. I do not think you could, for instance, go beyond the scope of the bill and authorize Air Canada to engage in some of the activities mentioned in the debate on second reading, but which are obviously unrelated to the business of operating an air line. I have in front of me a text entitled "The Composition of Legislation," by Elmer A. Driedger in which a general rule of interpretation of statutes is stated as follows:

> Where alternative constructions are open, the one to be chosen is the one that will be consistent with the Act as a whole; and an alternative that produces uncertainty, friction or confusion should be rejected.

Senator Bourget: Should we not mention it in clause 6.(2), or the other one, as long as it is related to the powers of the corporation?

Mr. Lyon: That is already there, in clause 8:

> 8. The Corporation shall, in the exercise of its capacities and the carrying out of its activities, comply . . .

[*Traduction*]

gouverneur en conseil le pouvoir absolu de donner des instructions à tout propos, alors que l'article 8 du projet de loi sur la réorganisation de la société Air Canada lui confère le pouvoir de donner des directives d'ordre général à tout propos.

M. Lyon: Je pense que la formulation de l'article 8 concerne davantage une société d'exploitation comme Air Canada, qui offre un service, pour lui permettre de faire ce que vous proposez, à savoir de donner les directives d'ordre général pour faire quelque chose.

Le président: Les mots de l'article 8 conférerait au gouverneur en conseil autant de pouvoir qu'il lui en est reconnu par la formulation contenue dans la Loi sur la Société Petro-Canada, mais la question que je vous pose est celle-ci: est-ce que la formulation de l'article 8 du projet de loi sur la réorganisation de la société Air Canada ne donnerait pas aussi au gouverneur en conseil le droit de faire toute chose qu'il pourrait juger bon de faire.

M. Lyon: Je pense, monsieur le président, que les mots contenus à l'article 8 pourraient être interprétés de façon à lui reconnaître une plus grande latitude que dans l'article 7(2) de la loi sur la Société Petro-Canada, mais je pense que l'expression «d'ordre général» se rapporte à un pouvoir illimité de donner des directives mais je ne pense pas qu'il puisse donner la directive permettant de faire tout ce qu'on veut.

Le président: C'est encore une marge assez importante.

M. du Plessis: Mais il faut le considérer dans l'optique du projet de loi et la directive donnée devrait être conforme aux pouvoirs que confère le projet de loi à la société Air Canada.

Le président: Mais quand vous ajoutez au pouvoir du gouverneur en conseil, défini au paragraphe de l'article 6(2):

> (2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres *attributions* que *celles* autorisé*es* par la présente loi.

Celui de donner des directives d'ordre général en vue de l'exécution des fonctions de la société Air Canada, il faut reconnaître que la marge de manœuvre est très large.

M. du Plessis: Mais il faut que ce soit toujours dans le cadre général du projet de loi. Ainsi, je ne pense pas qu'il soit possible d'autoriser Air Canada à s'engager dans certaines des activités mentionnées au cours du débat de deuxième lecture, mais qui sont évidemment sans aucun lien avec l'exploitation d'une ligne aérienne. J'ai devant moi un texte intitulé «*The Composition of Legislation*», par Elmer A. Driedger, qui donne une règle générale pour l'interprétation des lois:

> En cas d'interprétations contradictoires, il faut choisir celle qui est conforme à la loi prise comme un tout, et rejeter celle qui entraîne des incertitudes, des conflits ou une confusion.

Le sénateur Bourget: Ne devrait-on pas le mentionner au paragraphe 6(2) ou à l'autre, dans la mesure où cela concerne les attributions de la société?

M. Lyon: C'est déjà là, à l'article 8:

> 8. La société doit, dans l'exercice de sa capacité et de ses attributions se conformer . . .

[*Text*]

That refers back to clause 6(1), which is what it is supposed to be doing.

Senator McElman: There is quite a difference in direction, I submit, Mr. Chairman, between clause 6 and clause 8. Clause 6 is provided with the intent of requiring Air Canada, if it should hope or wish to broaden its activities, to come to the governor in council, and so we have one way on that street: they are coming to the governor in council seeking authority to do something. Then we go to a two-way street with clause 8, which deals with the situation where the governor in council wants something done. I suggest that there has to be a provision of this nature, and it has to be broad, and it has to be general, in order that government can govern. For example, it was mentioned by the witness that if it were not specified by means of directions of a general nature the government could, say, direct Air Canada to buy only Remington typewriters; but that would not be possible under this clause. If, however, the government decided as a matter of national policy—and God forbid that they should ever do so—that its department and agencies should buy only typewriters or other equipment built in Canada, they could so direct, because it would be a direction of a general nature rather than one involving specifically buying Remington typewriters. It is probably a very poor example to give, but I think it does illustrate the point that government must be permitted to govern.

The Chairman: Well, I suppose we are now getting into the realm of argument, are we not, which is perhaps not appropriate for you and me to address to the witness.

Senator McElman: Yes you are quite right, Mr. Chairman, but I thought it would be useful to point out that the directions of clause 6 and clause 8 are quite opposite to each other.

The Chairman: I think I should agree with that statement.

Now, is there any other question any honourable senator would wish to ask this witness?

Senator McElman: There is one other question that was raised in the debate in the Senate that perhaps this witness could usefully comment on. This concerned the authority to purchase the shares and paper of other corporations, and the fact that this would have to be approved, if it went to a given length, such as a length where they would require control, or whether they would be put in a subsidiary position. It is a matter of the authority to sell such shares and paper, for which, again, the authority of the governor in council is required.

Is this an unusual provision? It applies, I know, to CNR. Is it a general provision that Petro-Can and others would have as well?

Mr. Lyon: Mr. Chairman, Senator McElman, as I understand it, is speaking of two things: One is the power to acquire minority interests and the other is the power to acquire subsidiaries. Is that the distinction?

[*Traduction*]

Cela renvoie au paragraphe 6(1), qui prévoit ce qu'elle est censée faire.

Le sénateur McElman: Monsieur le Président, il y a me semble-t-il une différence d'orientation très marquée entre les articles 6 et 8. L'article 6 a pour objet d'exiger qu'Air Canada, s'adresse au gouverneur en conseil, au cas où elle souhaiterait étendre ses activités et nous avons donc une voie à sens unique où la société demande au gouverneur en conseil l'autorisation de faire quelque chose. A l'article 8, nous avons deux choix possibles, le gouverneur en conseil voulant que quelque chose soit fait. Selon moi, il faut qu'il y ait une disposition de cette nature, elle doit être vague et générale pour que le gouvernement puisse gouverner. Par exemple, le témoin a souligné que si les directives n'étaient pas prévues de manière générale, le gouvernement pourrait par exemple exiger qu'Air Canada n'achète que des machines à écrire de type Remington, ce qui serait impossible en vertu de cette disposition. Si toutefois le gouvernement décide, question de politique nationale—et espérons que ce ne sera jamais le cas—que ses ministères et organismes ne doivent plus acheter que des machines à écrire ou tout autre équipement de fabrication canadienne, il pourrait le faire, parce qu'il s'agirait d'une directive d'ordre général, puisqu'elle n'exigerait pas l'acquisition exclusive de machines à écrire Remington, par exemple. Ce n'est pas un très bon exemple, mais je pense qu'il illustre bien la question, à savoir qu'on doit laisser le gouvernement libre de gouverner.

Le président: Eh bien, il me semble que nous tombons maintenant dans le domaine de l'argumentation et il ne convient peut-être pas que vous et moi nous adressions ainsi au témoin.

Le sénateur McElman: Oui, vous avez raison, monsieur le président, mais je pensais qu'il y aurait peut-être lieu de signaler que les dispositions de l'article 6 et de l'article 8 sont l'opposé l'une de l'autre.

Le président: Je pense que je suis d'accord avec vous.

Ceci dit, les honorables sénateurs voudraient-ils poser d'autres questions à ce témoin?

Le sénateur McElman: Il y a bien une autre question qui a été soulevée au cours des débats au Sénat et à l'égard de laquelle il serait peut-être utile d'entendre les observations de notre témoin. Elle a trait au pouvoir d'acheter les actions et titres d'autres sociétés et au fait que ce genre de transactions doit être approuvé, si elle dépasse une certaine limite au delà de laquelle il serait nécessaire d'exercer un certain contrôle sur ces corporations ou si elles devenaient des filiales. Il s'agit d'une question de pouvoir qui a trait à la vente d'actions et de titres et encore une fois, l'autorisation du gouverneur en conseil est nécessaire dans ce cas.

Cette disposition sort-elle de l'ordinaire? Comme vous le savez, elle s'applique dans le cas des Chemins de fer nationaux. Est-ce qu'il s'agit d'une disposition générale à laquelle Petro-Can ou d'autres sociétés pourraient être assujetties?

M. Lyon: Monsieur le président, le sénateur McElman semble parler de deux choses bien différentes: l'une porte sur le pouvoir d'acquérir des intérêts minoritaires et l'autre sur le pouvoir d'acquérir des filiales. Est-ce bien là la différence?

[*Text*]

Senator McElman: Well, there are those two aspects of it.

Mr. Lyon: To explain why the minority interest provision is there, I should say that we had considerable discussion with the company as to what they do, and it seems that they and all other airlines are in things like partnership arrangements, or they have minority interests in companies which, will in a European airport maintain a stock of spare parts. It makes eminent good sense for seven or eight airlines which operate the same same equipment not to operate seven or eight depots around the world each for itself. That is the minority situation. For that sort of thing we have not provided that goveror in council approval be necessary. If the company wishes to get into a new endeavour by means of independent corporate vehicles, however, then again it was thought that there should be a check on this. It was considered that there should not be untrammelled proliferation of subsidiaries, which would be one or two levels removed from the scrutiny of Parliament to which the company should be subject. That is why clause 6(4) limits the power of the company to get into subsidiaries. it is not exactly the same as, but it is analogous to the old section 18 in the Air Canada Act, which gave power to the company to approach the governor in council for authority to incorporate subsidiaries.

Senator Langlois: Mr. Chairman, is Mr. Lyon the only witness we are to hear this morning? I have a meeting of the internal economy committee at 11. I want to see that your budget is approved.

The Chairman: He is the only witness. I was going to ask the members of the committee if they would remain after the witness and his associates are excused to discuss what course we should follow thereafter.

Senator Langlois: May I be excused at this time, Mr. Chairman?

The Chairman: Of course.

Senator Bell: Mr. Chairman, I have a question. I am not sure that this is the witness it should be directed to, but may I ask it?

The Chairman: Certainly.

Senator Bell: Senator McElman, in second reading, pointed out that Air Canada would cease to have the protected position that it has had up to now. It is now grown up, apparently, and will operate on the basis of two basic criteria: good business practice, and open competition with a clear eye to profitability.

What I am wondering about with regard to this particular bill, and looking at the over-all transportation policy in the country, is this: Air Canada is now going to go out and be profitable and so on, and yet we all know, or should recognize, that the government has to play a large role in route alloca-

[*Traduction*]

Le sénateur McElman: Oui, en effet, il y a ces deux aspects de l'affaire.

M. Lyon: Pour vous fournir une explication sur la présence de la disposition portant sur les participations minoritaires, je devrais vous dire que nous avons eu de nombreuses discussions avec la société au sujet de ses activités et il semble qu'Air Canada ainsi que toutes les autres compagnies aériennes aient signé des contrats d'association, ou ont acquis des participations minoritaires dans des sociétés qui, par exemple, détiennent dans un aéroport européen un stock de pièces détachées. On comprendra d'ailleurs facilement que sept ou huit compagnies aériennes qui exploitent le même matériel ne soient pas obligées d'avoir chacune sept ou huit dépôts à travers le monde entier. Voilà pour les participations minoritaires. A ce sujet, l'accord du gouverneur en conseil n'est pas nécessaire. Si la société désire se lancer dans de nouvelles activités en créant des sociétés indépendantes là encore nous avons pensé que cette situation devrait être soumise à un contrôle. Nous avons jugé bon de ne pas laisser les filiales proliférer librement car un ou deux échelons intermédiaires leur permettraient d'échapper au contrôle du Parlement auquel la société serait assujettie. C'est la raison pour laquelle le paragraphe 6(4) limite pour celle-ci le pouvoir de créer des filiales. Ce paragraphe n'est pas exactement similaire, mais est analogue à l'ancien article 18 de la Loi constituant Air Canada qui autorisait la société à demander au gouverneur en conseil l'autorisation de constituer des filiales en sociétés commerciales.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, M. Lyon est-il le seul témoin à comparaître ce matin? Je dois assister à une réunion du comité de la régie intérieure à 11 heures et je voudrais faire tout mon possible pour que votre budget soit approuvé.

Le président: Il est le seul témoin. J'allais prier les membres du comité de bien vouloir rester après son départ et celui de ses collaborateurs pour discuter de la marche à suivre.

Le sénateur Langlois: Pourrais-je alors partir, monsieur le président?

Le président: Bien entendu.

Le sénateur Bell: Monsieur le président, je voudrais poser une question. Je ne suis pas sûr que le témoin puisse y répondre, mais puis-je la poser?

Le président: Certainement.

Le sénateur Bell: Lors de la deuxième lecture, le sénateur McElman a fait remarquer qu'Air Canada ne devrait plus être protégée comme elle l'a été jusqu'à présent. Elle peut maintenant apparemment se débrouiller toute seule et devra être exploitée en fonction de deux critères fondamentaux: une bonne gestion commerciale et la libre concurrence tout en assurant une certaine rentabilité.

En examinant l'ensemble de la politique des transports de ce pays, je me pose la question suivante à propos de ce projet de loi: Air Canada va devenir autonome, rentable et ainsi de suite, et cependant nous savons tous, ou nous devrions reconnaître, que les pouvoirs publics jouent un rôle important dans

[*Text*]

tions, both internationally and domestically. Is Air Canada going to be, through this bill, would you say, put in the position of a favoured child with regard to route allocations, as compared, say, to CP Air which does not have the same favourite child relationship, even though Air Canada is going to be grown up? I am somewhat concerned about the protection afforded Air Canada by this bill, while other airlines that are earning money for Canada are treated to some extent as orphan children. Can you reassure me at all on that? Are you the right witness to put the question to?

Mr. Lyon: I am happy to be able to reassure the senator on that point, Mr. Chairman. Clause 24 of the bill does two things: it repeals the present Air Canada Act and also repeals subsection 16(7) of the Aeronautics Act.

I will read subsection 16(7), in which the word "Commission" refers to the Canadian Transport Commission. The subsection is a follows:

> (7) The Commission shall upon application grant to Air Canada a licence to operate a commercial air service under such terms and subject to such conditions as will enable Air Canada to perform any agreement made, under section 14 or 23 of the Air Canada Act, between the Minister of Transport and Air Canada or between the Minister of Transport and any corporation created under section 18 of that Act.

There were agreements—indeed there are agreements—between the government and Air Canada. At the moment it is called the Air Canada Contract. Pursuant to this the discretion of the Canadian Transport Commission to allocate or withhold a route is removed from the CTC. Right now, if a route is included in the Air Canada Agreement, Air Canada gets it. In this, they are, at present, in a favoured position compared with all the other airlines.

Section 16(7) is repealed by the Air Canada bill, Bill C-3.

Air Canada will, under the Interpretation Act, retain those routes it now has. It will not lose them automatically when this section is repealed. However, in all future cases when it applies for any route, be it domestic or international, it will be subject to the same need to justify the application before the CTC as does any other Canadian air carrier.

Senator Bell: Thank you, that is a very good explanation. As a straight government business job work-up, much negotiation has to go on with governments of other countries, that is, the political sector, rather than the Air Transportation Committee or Transport Commission. Will this situation still prevail?

Mr. Lyon: Mr. Chairman, the senator is quite right. This does not interfere in any way with the structure of government for negotiating bilateral air agreements between Canada and the other countries to which it flies. This is still a matter for negotiation at government level.

[*Traduction*]

l'attribution des lignes internationales et intérieures. La société Air Canada va-t-elle, grâce à ce projet de loi, être favorisé en ce qui concerne l'attribution des lignes aériennes par rapport, par exemple, à la société CP Air qui ne bénéficiera pas du même traitement même si Air Canada doit devenir autonome? Je m'inquiète quelque peu de la protection dont elle bénéficiera grâce à ce projet de loi alors que les autres compagnies aériennes qui, elles, sont rentables seront traités dans une certaine mesure comme des orphelins. Pouvez-vous me rassurer à ce propos? Êtes-vous en mesure de répondre à cette question?

M. Lyon: Monsieur le président, je suis heureux de pouvoir rassurer le sénateur à cet égard. L'article 24 du présent projet de loi agit de deux façons: il abroge l'actuelle Loi constituant Air Canada et le paragraphe 16(7) de la Loi sur l'aéronautique.

Permettez-moi de vous lire le paragraphe 16(7), dans lequel le mot «commission» se rapporte à la Commission canadienne des transports. Le paragraphe dit ce qui suit:

> (7) La Commission doit, sur demande, accorder à Air Canada un permis pour exploiter un service commercial aérien, aux termes et sous réserve des conditions qui permettront à Air Canada d'exécuter tout contrat passé sous le régime des articles 14 ou 23 de la *Loi constituant Air Canada*, entre le ministre des Transports et Air Canada, ou entre le ministre des Transports et toute corporation établie en vertu de l'article 18 de ladite loi.

Il y a eu des ententes—en fait il existe des ententes—entre le gouvernement et Air Canada, ententes que l'on nomme actuellement le Contrat d'Air Canada, en vertu desquelles la Commission canadienne des transports n'est plus habilitée à accorder ou à refuser une route aérienne. Actuellement, si une route est inclue dans la Loi constituant Air Canada, elle revient à Air Canada. En ce sens, Air Canada est actuellement favorisé par rapport aux autres lignes aériennes.

Le projet de loi sur Air Canada, le bill C-3 abroge le paragraphe 16(7) de la Loi.

En vertu de la Loi d'interprétation, Air Canada conservera les routes qu'elle a actuellement. Elle ne les perdra pas automatiquement lorsque cet article sera abrogé. Toutefois, à l'avenir, lorsqu'elle présentera une demande d'obtention de routes, qu'il s'agisse d'une route canadienne ou internationale, elle devra, tout comme les autres transporteurs aériens canadiens, justifier cette demande devant

Le sénateur Bell: Je vous remercie beaucoup, c'était là une très bonne explication. Comme le gouvernement doit entretenir ses relations commerciales, il doit y avoir de nombreuses négociations avec les gouvernements d'autres pays, c'est-à-dire que tout l'aspect politique, et non pas simplement le Comité des transports aériens ou la Commission canadienne entre en jeu. En sera-t-il encore ainsi?

M. Lyon: Monsieur le président, le sénateur a raison. Cela ne modifie en rien la structure gouvernementale quant aux négociations d'ententes aériennes bilatérales entre le Canada et les autres pays où se rendent les avions canadiens. Il s'agit encore d'une question de négociations gouvernementales.

[*Text*]

The second or third stage is the allocation of routes to the designated carrier of each nation that flies to and from the other country.

Senator McElman: Is it not a fact that Air Canada will have to apply as any other carrier to CTC for routes, and those things that CTC govern? Is it not a fact there still is a protective measure that can be taken by government, in that the Governor in Council can strike down a ruling of the CTC?

Mr. Lyon: Yes. Under the National Transportation Act there are several appeal routes, one to the minister under section 25, and one to the Governor in Council under section 64 of the National Transportation Act. This allows the Governor in Council to vary or rescind any order, decision, ruling, or regulation of the commission. It is quite a complicated and detailed section. I have not refreshed my memory on this. But, yes, there are grounds of appeal to the Governor in Council.

Senator McElman: The point I was endeavouring to get to was, in the unlikely event that CTC made a bad decision, if such a bad decision were felt to have been made in competition before the CTC, and it was felt, by the government that it was in the national interest that the national airline service a given route that it had not been given, could it strike down the decision of the CTC and cause the process to start all over again?

Mr. Lyon: I am just trying to think back on my fairly limited experience in that area. I think the answer is, yes, there are provisions in the act for appeals on law to the federal court. I would want to think about that again before I give a hard opinion on it; but yes, there is ground for appeal under the National Transportation Act to the Governor in Council.

Senator Bell: As a supplementary to that, sometimes the commission fails to give a ruling, as in the case of Pacific Western Airlines' acquisition by the government of Alberta which caused, as you will remember, quite a problem.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, as I recall the circumstances there, the CTC delayed in giving its ruling until the federal court or the Supreme Court had ruled on the constitutionality of the purchase of the shares in PWA by the Province of Alberta. I think they were saying, "Look, until this preliminary question has been decided, it is fruitless for us to go ahead with our own consideration."

Senator Haig: Was it not a question of whether a province could buy into an airline?

Mr. Lyon: Yes.

Senator Haig: It was not a question of the decision between PWA and the government, it was whether a government could buy into an airline?

[*Traduction*]

La deuxième ou troisième étape est l'attribution de routes aux transporteurs choisis de chaque pays qui se rendent dans tel autre pays.

Le sénateur McElman: N'est-il pas exact qu'Air Canada devra, comme tous les autres transporteurs, soumettre une demande à la CCT, pour obtenir certaines routes ainsi que d'autres autorisations qui relèvent de la CCT? N'est-il pas exact que le gouvernement peut toujours adopter une mesure protectrice, c'est-à-dire permettre au gouverneur en conseil de casser une décision de la CCT?

M. Lyon: C'est exact, monsieur le président. La Loi nationale sur les transports prévoit plusieurs modalités d'appel, dont l'une au Ministre en vertu de l'article 25 et l'autre au gouverneur en conseil en vertu de l'article 64. Cette dernière permet au gouverneur en conseil de modifier ou de rescinder une ordonnance, une décision ou un règlement de la Commission. Cette procédure est passablement compliquée et longue. Je ne me souviens plus trop des détails. J'admets toutefois qu'il existe effectivement des possibilités d'appel au gouverneur en conseil.

Le sénateur McElman: Je voulais en venir à ceci; dans l'éventualité improbable où le CCT rendrait une mauvaise décision, si l'on jugeait que celle-ci avait été rendue pour des raisons de concurrence, et que le gouvernement estimait qu'il en va de l'intérêt national que le transporteur aérien utilise une autre route que celle qui lui a été accordée, le gouvernement pourrait-il casser la décision de la CCT et ordonner qu'on reprenne l'affaire?

M. Lyon: Je tente justement de ressasser les souvenirs de l'expérience plutôt limitée que j'ai dans ce domaine. Je répondrai qu'effectivement, la Loi prévoit qu'on peut interjeter appel à la Cour fédérale. J'aimerais y repenser pour pouvoir vous donner une opinion fondée; mais je crois qu'effectivement, la Loi nationale sur les transports prévoit qu'on peut interjeter appel au gouverneur en conseil.

Le sénateur Bell: Question supplémentaire, monsieur le président. Est-il exact que parfois la Commisson évite de se prononcer, comme ce fut le cas dans l'affaire de l'acquisition par le gouvernement de l'Alberta de la *Pacific Western Airlines* (PWA) qui a occasionné, comme vous vous le rappellerez, pas mal de problèmes.

M. Lyon: Monsieur le président, si j'ai bonne mémoire, la CCT avait reporté s a décision jusqu'à ce que la Cour fédérale ou la Cour suprême ait statué sur la constitutionnalité de l'achat, par la province de l'Alberta, des actions de la *PWA*. L'argument était que, en l'absence de cette décision préliminaire, il était inutile de poursuivre l'affaire.

Le sénateur Haig: Ne s'agissait-il pas de savoir si une province pouvait acheter une compagnie d'aviation?

M. Lyon: Exactement.

Le sénateur Haig: La question ne reposait pas tellement sur la décision qui liait la *PWA* et le gouvernement; il s'agissait plutôt de décider si un gouvernement pouvait acheter une compagnie d'aviation, n'est-ce pas?

[*Text*]

Mr. Lyon: That is correct, and until that was decided, CTC's problems really were subsidiary. Is that satisfactory?

Senator Bell: Yes.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Lyon, for your assistance, and I wish to thank you and your associates for coming. We found your evidence very helpful although I would not give you any guarantee that the whole committee accepts the same view as you do. In any event, you put your evidence before us very clearly and once again, thank you very much.

Now, honourable senators, perhaps we could continue for just a few minutes *in camera*.

Hon. Senators: Agreed.

Committee adjourned.

[*Traduction*]

M. Lyon: C'est exact, et tant que cette décision n'a pas été rendue, le problème de la CCT est demeuré vraiment subsidiaire. Êtes-vous satisfait de la réponse?

Le sénateur Bell: Oui.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Lyon, de l'aide que vous nous avez apportée. Je désire remercier également vos associés de leur présence. Votre témoignage nous a été très utile, même si je ne puis vous garantir que tous les membres du Comité souscrivent à votre point de vue. De toute façon, vous nous avez exprimé très clairement votre opinion et, à nouveau, je vous en remercie beaucoup.

Maintenant, honorables sénateurs, peut-être pourrions-nous poursuivre à huis clos pendant quelques instants.

Des voix: D'accord.

Le Comité suspend ses travaux.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE L. SMITH

Thursday, December 1, 1977

Issue No. 2

Second Proceedings on Bill C-3, intituled:

"An Act respecting the reorganization of Air Canada"

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE L. SMITH

Le jeudi 1er décembre 1977

Fascicule n° 2

Deuxièmes délibérations sur le Bill C-3, intitulé:

"Loi concernant la réorganisation d'Air Canada"

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

WITNESS—TÉMOIN

Mr. James T. Lyon, Acting General Counsel for the Department of Finance and the Treasury Board. (Formerly Assistant Deputy Minister, Policy and Liaison, Department of Transport.)

M. James T. Lyon, avocat-conseil général du ministère des Finances et du Conseil du Trésor. (Ancien sous-ministre adjoint, Politique et liaison, ministère des Transports.)

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Thursday, December 1, 1977

Issue No. 2

Second Proceedings on Bill C-3, intituled:

"An Act respecting the reorganization of Air Canada".

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trentième législature, 1977

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le jeudi 1er décembre, 1977

Fascicule nº 2

Deuxième fascicule concernant le bill C-3, intitulé:

«Loi portant réorganisation d'Air Canada».

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

25948—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	Marchand
Cottreau	McElman
Denis	Molgat
Eudes	*Perrault
*Flynn	Petten
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	Marchand
Cottreau	McElman
Denis	Molgat
Eudes	*Perrault
*Flynn	Petten
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, November 23, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator McElman, seconded by the Honourable Senator Bosa, for the second reading of the Bill C-3, intituled: "An Act respecting the reorganization of Air Canada".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

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

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 23 novembre, 1977:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur McElman, appuyé par l'honorable sénateur Bosa, tendant à la deuxième lecture du Bill C-3, intitulé: «Loi portant réorganisation d'Air Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur McElman propose, appuyé par l'honorable sénateur Bosa, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 1, 1977
(4)

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*), presiding.

Present: The Honourable Senators Bonnell, Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Forsey, Graham, Grosart, Langlois, Macdonald, Marchand, McElman, Molgat, Petten, Riley, Smith (*Colchester*), and Smith (*Queens-Shelburne*). (17)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Bell, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hays and Walker. (4)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed its consideration of Bill C-3, intituled: "An Act respecting the reorganization of Air Canada".

Witnesses:

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer;

Mr. L. Cameron DesBois, Q.C., Secretary of the Company;

Mr. J. P. Israll, Director, Scheduling;

Mr. Trevor M. Tripp, Manager, Management Information Services.

Mr. Taylor made an opening statement.

The witnesses answered the questions put to them by the Committee.

Arising out of discussion of clause 6(2) of the Bill, it was *Agreed* that the Committee reconsider this clause at a later time, following further explanation thereof.

At 12:30 p.m., the Committee adjourned until Thursday next, December 8, 1977, at 9:30 a.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Mrs. A. Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 1er DÉCEMBRE 1977
(4)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Forsey, Graham, Grosart, Langlois, Macdonald, Marchand, McElman, Molgat, Petten, Riley, Smith (*Colchester*) et Smith (*Queens-Shelburne*). (17)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Bell, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hays et Walker. (4)

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

Le Comité reprend l'étude du Bill C-3, intitulé: «Loi portant réorganisation d'Air Canada».

Témoins:

De la Société Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président, directeur général;

M. L. Cameron DesBois, c.r., secrétaire général;

M. J. P. Israll, directeur—Horaires;

M. Trevor M. Tripp, chef des services d'information, Marketing.

M. Taylor fait une déclaration préliminaire.

Les témoins répondent aux questions qui leur sont posées par les membres du Comité.

Par suite de la discussion du paragraphe 6(2) du bill, *il est convenu* que le Comité étudie à nouveau ce paragraphe à une date ultérieure, après avoir obtenu d'autres explications pertinentes.

A 12 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 8 décembre 1977, à 9 h 30.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, December 1, 1977

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting the reorganization of Air Canada, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are here this morning to continue our study of Bill C-3, respecting the reorganization of Air Canada. With us is Mr. Claude Taylor, President and Chief Executive Officer. I shall ask Mr. Taylor to introduce his colleagues.

Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer, Air Canada: Thank you, Mr. Chairman. I have with me this morning: Mr. L. C. DesBois, Q.C., the corporate secretary of the company; Mr. Jack Israll, director of scheduling, representing the operating side of the airline; and Mr. Trevor Tripp, one of our financial managers, representing the finance branch.

The Chairman: Do you wish to make an opening statement?

Mr. Taylor: I would simply like to state at the outset, Mr. Chairman, that this is the first time I have had an opportunity to appear before a Senate committee in my present capacity. I did appear before honourable senators some three years ago in another capacity, and I am delighted to be back before you this morning.

I recognize that my invitation has to do with Bill C-3, an act respecting the reorganization of Air Canada. We, of course, are looking forward to passage of this particular piece of legislation. At the same time, I am prepared to deal with subjects other than the bill itself, and I look forward to trying to answer honourable senators' questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. It would be helpful if you could begin by outlining the present capital structure of Air Canada and what you consider its mandate to be.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman. The present capital structure is made up of equity capital that was put into the company by the Government of Canada, through the Canadian National Railways, in the amount of $5 million back in 1937. The balance of the equity in the company since that time has all been by debt instruments of one form or another, either directly, by promissory note or government loans, or through the CNR. We now have a capital structure that is in the order of 95 to 98 per cent debt instruments, and the original $5 million in equity. That is the present financial structure of Air Canada.

The mandate of Air Canada, as our board interprets it, is to provide safe, efficient air service within and outside of Canada. We believe that over the years we have, by and large, done that. Being the largest Canadian commercial airline, we have made a substantial contribution to the technology development of aviation in Canada, on which other airlines have been able to build and prosper. Commercial aviation in Canada now

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 1er décembre 1977

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le bill C-3 portant sur la réorganisation d'Air Canada s'est réuni ce matin à 9 heures 30 pour étudier le bill.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous allons poursuivre ce matin notre étude du bill C-3 qui porte sur la réorganisation d'Air Canada. Nous accueillons M. Claude Taylor, président-directeur général de cette société. Je demanderais à M. Taylor de présenter ses collègues.

M. Claude I. Taylor, président-directeur général d'Air Canada: Merci, monsieur le président. Je suis accompagné aujourd'hui, de M. L. C. DesBois, c.r., secrétaire général de la société; de M. Jack Israll, directeur du service des horaires, qui parlera au nom des services des opérations de la compagnie aérienne et de M. Trevor Tripp, un de nos directeurs financiers, qui lui se fera le porte-parole de la direction des finances.

Le président: Voulez-vous faire une déclaration préliminaire?

M. Taylor: Monsieur le président, j'aimerais simplement dire, au tout début, que c'est la première fois que je comparais devant un comité sénatorial depuis ma nomination au poste de président. Il y a quelque trois ans, j'ai témoigné devant les honorables sénateurs lorsque je détenais un autre poste et je suis heureux de vous retrouver.

Je sais que cette invitation m'a été lancée dans le cadre de votre étude du bill C-3, touchant la réorganisation d'Air Canada. Bien entendu, nous anticipons l'adoption de cette loi. De plus, tandis que je suis là, je suis tout à fait disposé à discuter également d'autres sujets et j'espère être en mesure de répondre aux questions des honorables sénateurs.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Je crois qu'il serait utile de commencer par un exposé de la structure financière actuelle d'Air Canada et de son mandat, tels que vous les concevez.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. La structure financière actuelle comprend un capital-actions se chiffrant à $5 millions versés à la société par le gouvernement du Canada par l'entremise du Canadien National en 1937. Depuis ce temps, le capital-actions de la société s'est maintenu grâce à des titres de créance d'une forme ou d'une autre, soit directement des billets à ordre ou des prêts gouvernementaux, soit par l'entremise du CN. Nous avons maintenant une structure financière composée de titres de créance dans une proportion de 95 à 98% et les $5 millions en capital-actions engagés en 1937. Voilà la situation financière actuelle d'Air Canada.

Quant au mandat d'Air Canada, tel que notre conseil l'interprète, il consiste à fournir un service aérien efficace et sûr au Canada et à l'étranger. Dans l'ensemble, nous croyons qu'au cours des années nous avons respecté notre mandat. A titre de société aérienne la plus importante au Canada, nous avons largement contribué au développement de la technologie de l'aviation dans notre pays, ce qui a permis à d'autres compa-

[*Text*]

consists of a great number of airlines. We tend to refer to the fact that there are eight major airlines, made up of Air Canada, CP Air, five regional carriers, and Wardair—Wardair being the largest charter carrier. In addition to that, there is a host of third level airlines and private charter operators, operating particularly in the north and in the remote areas.

Air Canada represents approximately 60 to 65 per cent of total commercial aviation in Canada, whether measured on passenger miles, passengers carried, or however one might wish to measure it.

In terms of global comparisons, Air Canada is somewhere between the eighth and tenth largest commercial airline in the Free World. The reason I say somewhere between eighth and tenth is a matter of whether or not it is calculated on the basis of the number of passengers carried or the number of passenger miles flown, or the ton kilometer miles. Depending on which measure you use, Air Canada is in the top 10 airlines of the world.

In recent years, we have been working very closely with the five regional airlines of Canada, to try to integrate their services with ours in such a way that the communities that we both serve would receive improved transportation, and the communities that we do not serve are linked with our mainline network by the regional carriers. We have yet some way to go in that area. It is not always easy, with airlines each having their own competitive position and somewhat independent status, still to remain somewhat competitive while providing integration; but we believe we are making major strides in that area. Nordair was the last regional air carrier to sign up as part of the Air Canada Reservec II automatic reservation system. All of the regional carriers, will, within the next two or three months, be participating in the Reservec II computerized reservation system. We now have the facility to have available on the computerized CRT set, which is the screen in front of the agent, the schedules of all of the carriers. This has not been achieved yet, but in the majority of instances will be achieved within the next year. One of the additional programs that we are now working towards—and this involves the five regional carriers, Air Canada and CP Air—is the melding, if you will, of one computerized reservation system among all of these carriers and the travel agents. This is something that will probably take another couple of years to achieve. In Canada approximately 50 per cent of our bookings are made through travel agents. Therefore, it is important that the travel agent be, in effect, an arm of the airline.

In addition to that, there is a great deal of integration in the technical, maintenance and servicing areas. There are further strides that can be made in these areas, and the industry is certainly devoting a considerable amount of time to bringing about as much integration as possible while maintaining—and I believe this to be important—that somewhat competitive spirit amongst the airlines, so that our individual people can be challenged to try to rise to perhaps a higher level of service than they would otherwise.

[*Traduction*]

gnies aériennes de se développer et de réussir. L'aviation commerciale au Canada comprend maintenant un grand nombre de compagnies aériennes. Nous disons habituellement qu'il existe huit grandes compagnies aériennes notamment Air Canada, CP Air, cinq lignes régionales et Wardair, cette dernière étant la plus importante compagnie aérienne offrant des vols nolisés. De plus, on compte un très grand nombre de compagnies aériennes au niveau des services et des transporteurs à la demande privée qui exploitent leur réseau surtout dans le Nord et dans les régions isolées.

Air Canada représente environ 60 à 65% de l'ensemble de l'aviation commerciale du Canada, quelle que soit la méthode de calcul utilisée: que ce soit en fonction des passagers/milles, du nombre de passagers transportés, ou de tout autre facteur.

Dans l'ensemble, Air Canada se situe entre la huitième et la dixième positions au classement des compagnies aériennes commerciales les plus importantes du monde libre. J'ai dit entre la huitième et la dixième, parce que cela dépend du mode de calcul: d'après le nombre de passagers transportés, le nombre de milles passager, ou le nombre de milles/tonne. Selon la mesure utilisée, Air Canada se classe parmi les dix plus grandes sociétés aériennes au monde.

Au cours des dernières années, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les cinq sociétés aériennes régionales du Canada, afin d'intégrer leurs services aux nôtres de façon à améliorer les services de transport dans les collectivités que nous desservons conjointement, et à relier celles que nous ne desservons pas, à notre réseau principal, grâce aux compagnies régionales. Il y a encore beaucoup à faire dans ce secteur. Il n'est pas toujours facile, les sociétés aériennes voulant maintenir leur situation de concurrence et une certaine indépendance, de demeurer quand même concurrentiels tout en s'intégrant; mais nous croyons avoir fait un grand pas dans cette direction. Nordair a été la dernière compagnie aérienne à adhérer au système de réservation automatique d'Air Canada «Reservec II». Au cours des deux ou trois mois à venir, toutes les compagnies aériennes régionales, participeront au système de réservation automatique «Reservec II». Nous avons maintenant la possibilité d'obtenir sur ordinateur les horaires de toutes les compagnies aériennes. L'installation n'est pas terminée, mais dans la majorité des cas elle le sera d'ici un an. Un des programmes supplémentaires sur lequel nous travaillons—et ceci intéresse les cinq compagnies de transport régionales, Air Canada et CP Air—consiste à établir un système de réservation automatique entre toutes ces sociétés et les agences de voyage. Ce projet ne sera probablement pas terminé avant deux ans environ. Au Canada, environ 50% de nos réservations sont faites par l'intermédiaire des agences de voyage. Par conséquent, il est important que l'agence de voyage, soit en effet reliée à la société aérienne.

En outre, on s'oriente vers une certaine intégration dans les secteurs technique, de l'entretien et des services. Il y a encore des progrès à faire dans ces secteurs, et l'industrie consacre certainement beaucoup de temps pour parvenir au maximum d'intégration tout en maintenant—et je crois que c'est important—cet esprit concurrentiel parmi les sociétés aériennes afin que le défi persiste et qu'elles essaient d'améliorer toujours le niveau des services.

[*Text*]

Internationally, there is considerable competition between Canadian airlines and foreign carriers and between CP and ourselves. We have been able to maintain over the year approximately 50 per cent of all of the international market travelling on Canadian airlines, and this is extremely important when we think of the balance of payments situation. It is not just that Canadians fly abroad, but when they do fly abroad it is important that they should fly as much as possible on Canadian carriers rather than on foreign carriers. CP and ourselves have been doing a good job in maintaining the Canadian presence in the international market.

Mr. Chairman, that is a broad outline of our mandate, as we see it, and I would be glad to go into it in more detail, as you desire.

The Chairman: Thank you very much. Would you give us the financial structure again, please?

Mr. Taylor: There is $5 million in equity and approximately $900 million in debt as well as retained earnings in the order of roughly $20 million at the end of last year.

The Chairman: Thank you.

Would you open the questioning, Senator Graham?

Senator Graham: Mr. Chairman, may I begin by echoing your words of welcome to Mr. Taylor and his group.

Mr. Taylor, your company has been in a deficit position for the past three years. Could you give us approximately what the debt sustained by the company was last year and for the two preceding years?

Mr. Taylor: Yes. We have had a deficit for the past three years. The deficit, prior to adjustment for tax provisions, was in the order of $20 million to $24 million per year.

Senator Graham: That was an average for the three years?

Mr. Taylor: No, each year.

Senator Graham: Is it fair to ask you, Mr. Taylor, what you anticipate your deficit or profit position will be by the end of 1977 for the year 1977?

Mr. Taylor: I would hesitate in giving the precise figure, but I will give you an approximate figure, because we have been reluctant to publish, in advance of the close of the year and the tabling of our report, just what it would be. We expect that we will have a major financial turnaround this year. I would expect that the profit, again before tax, will be somewhere in excess of $30 million for 1977.

We always express a word of caution, because the month of December is an important month in the close of our financial year. If we have a lot of bad operating weather, such as we have this morning, from the period of about December 15 on, then we can have a fairly disastrous month. If we have reasonably good operating weather, then we can have a good month.

[*Traduction*]

Il existe sur le plan international une grande concurrence entre les sociétés aériennes canadiennes et le sociétés étrangères, de même qu'entre CP et nous-mêmes. Nous avons réussi au cours de l'année à conserver environ 50% du marché international s'effectuant sur des lignes canadiennes et, cela est très important, compte tenu de la balance des paiements. Il n'y a pas uniquement le fait que les Canadiens voyagent à l'étranger, mais lorsqu'ils voyagent ils devraient autant que possible utiliser les services des sociétés canadiennes plutôt que ceux des sociétés étrangères. CP et nous-mêmes avons assez bien réussi à maintenir la présence canadienne sur le marché international.

Monsieur le président, voilà les grandes lignes de notre mandat tel que nous le concevons, et je serais heureux de vous en parler plus en détail si vous le désirez.

Le président: Je vous remercie. Pourriez-vous nous redonner la structure financière de la Société, s'il vous plaît?

M. Taylor: Nous avons 5 millions de dollars de capital souscrit et environ 900 millions de dollars de dettes de même que des bénéfices non répartis de l'ordre de 20 millions de dollars approximativement, à la fin de l'année dernière.

Le président: Je vous remercie.

Sénateur Graham, voulez-vous ouvrir la discussion?

Le sénateur Graham: Monsieur le président, puis-je tout d'abord souhaiter de nouveau la bienvenue à M. Taylor et au groupe qui l'accompagne.

M. Taylor, votre société a subi un déficit au cours des trois dernières années. Pourriez-vous nous dire approximativement quel était le montant de la dette de la société l'année dernière et les deux années précédentes?

M. Taylor: Oui. Nous avons accusé un déficit durant les trois dernières années. Le déficit antérieur aux rajustements fiscaux était de l'ordre de 20 à 24 millions de dollars par année.

Le sénateur Graham: Ceci représente une moyenne pour les trois ans?

M. Taylor: Non, chaque année.

Le sénateur Graham: Peut-on se permettre de vous demander, Monsieur Taylor, quel déficit vous prévoyez ou quel bénéfice vous envisagez à la fin de 1977, pour l'année 1977?

M. Taylor: Je ne peux vous donner de chiffres précis, mais je vous donnerai un chiffre approximatif; nous hésitons à publier ces chiffres avant la fin de l'année et avant d'avoir déposé notre rapport. Nous prévoyons un changement important cette année. Je dirais que les bénéfices avant impôts, s'élèveront à un peu plus de $30 millions pour l'année 1977.

Nous émettons toujours des réserves, décembre étant un mois important à la fin de notre année financière. Si à partir du 15 décembre, nous avons le même temps que ce matin, le mois pourrait être assez désastreux. Par contre, les affaires seront bonnes si le temps est clément.

[*Text*]

I would expect a major financial turnaround from the roughly $20 million loss of last year to something in the order of $30 million profit this year, and that is on the same capital structure we had last year. There is no change in capital structure.

Senator Denis: How do you explain that difference?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, there are a number of things that have happened this year within the airline. We have tightened up the airline considerably from a human resource point of view. We will have fewer people in the airline by the end of this year than we had three years ago, and the number is still declining. Incidentally, this year has not been a major growth year, but we will have flown, in terms of passenger miles, somewhere over 5 per cent more than we did last year. We will have done that with 11 fewer airplanes than we had last year, and the airplanes that we have not flown this year have been the older ones. They have been the less efficient airplanes, such as the Conway-powered DC-8s which were the original DC-8 fleet. At the time they were introduced in 1961 they were a very efficient airplane, but, as technology has moved on, those, now being 17 years of age, have become far less efficient than the ones we are flying today. So the airplanes we have taken out of the fleet have in fact been the least efficient. The improved result has occurred because of a combination of several factors. We have fewer airplanes and we have fewer people; we have, as honourable senators will remember, suspended four points in Europe that were a drain on our results: Moscow, Prague, Brussels and Vienna. We have not given up the franchise for those routes, but we have suspended them because of the decline in traffic. The Atlantic operation is now handled almost entirely with wide-bodied airplanes, which are really the only airplanes you can compete effectively with on the Atlantic run today. There are two routes which still have narrow-bodied airplanes on them, but one of those routes will be replaced by wide-bodied airplanes next year.

We have reconfigured certain airplanes. The DC-9 planes, which I am sure honourable senators fly on as much as on any other planes, which carry domestically about 50 per cent of all of the passengers who fly in a given day, have been reconfigured to one-class airplanes. It was becoming very costly to maintain the two classes with the front of the airplane empty, so we reconfigured that airplane.

The utilization of the most efficient airplanes, the wide-bodied 747 and 1011, has also been increased substantially. In addition to that, of course, there has been an increase in yield on all of the routes, internationally as well as domestically. That yield has been necessary and has largely been a pass-through of cost of fuel.

As you know, the cost of fuel has been increasing substantially and is going up on a predetermined basis every six months. There was an increase of $1 a barrel last July which, flowing through the pipeline, affected our industry about three

[*Traduction*]

Nous prévoyons un changement radical sur le place financier: l'an dernier, nous avons subi des pertes d'environ $20 millions tandis que cette année nous toucherons des bénéfices de l'ordre de $30 millions, même si la composition du capital n'a pas changé depuis l'an dernier. A ce chapter, il n'y a eu aucune modification.

Le sénateur Denis: Comment expliquez-vous cette différence?

M. Taylor: Monsieur le président, plusieurs événements se sont produits cette année au sein de notre compagnie aérienne. Nous avons considérablement réduit notre personnel. A la fin de l'année, nous compterons moins d'employés qu'il y a trois ans et la tendance semble vouloir se poursuivre. Incidemment, la compagnie n'a pas connu une croissance importante cette année, mais, en termes de milles-passagers, nous avons parcouru une distance de 5 p. 100 supérieure à celle de l'an dernier. Ces résultats ont été obtenus même si nous possédons onze avions de moins que l'an dernier, mais nos avions moins récents n'ont pas servi cette année. Je veux parler des modèles moins efficaces, comme les DC-8 à moteur Conway, qui constituaient notre premier parc de DC-8. Lorsqu'ils ont été mis sur le marché en 1961, ils étaient efficaces mais, avec les progrès de la technologie, ils sont devenus, 17 ans plus tard, beaucoup moins efficaces que les derniers modèles. C'est pourquoi les avions mis au rancart étaient en fait les moins efficaces. Plusieurs facteurs expliquent les progrès que nous avons réalisés. Nous avons moins d'avions, et moins de personnel; les honorables sénateurs se rappelleront que nous avons suspendu nos services dans quatre villes européennes qui nous faisaient perdre beaucoup d'argent, soit Moscou, Prague, Bruxelles et Vienne. Nous n'avons pas cédé les droits acquis sur ces routes mais nous avons suspendu momentanément en raison de la diminution du trafic. Sur les routes de l'Atlantique on utilise actuellement presque exclusivement des avions à fuselage large: ce sont les seuls avions à pouvoir entrer vraiment en compétition sur ces routes. On emploie encore les avions à fuselage étroit sur deux routes, mais les avions à fuselage large les remplaceront l'année prochaine sur l'une d'entre elles.

Nous avons réaménagé certains avions. Les avions DC-9 que les honorables sénateurs empruntent, j'en suis sûr, aussi souvent que les autres avions, et qui transportent quotidiennement, ici au pays, environ 50 p. 100 de tous les passagers, ont été transformés en avions à classe unique. Il était devenu fort coûteux de maintenir deux classes alors que la partie avant de l'avion était vide.

Les avions les plus efficaces, soit le 747 et le 10-11 à large fuselage ont été utilisés davantage. Bien sûr, toutes les routes internationales et canadiennes ont également commencé à rapporter davantage. Cette augmentation des revenus était nécessaire et a absorbé, dans une large mesure, le coût plus élevé du carburant.

Vous n'êtes pas sans ignorer que le prix du carburant a augmenté considérablement et qu'il grimpe tous les six mois selon une base préalablement établie. En juillet dernier, le prix du baril est monté d'un dollar; cette augmentation touchait le

[*Text*]

months later, but we did not take an increase for that fuel increase in September of this year.

However, we have not yet passed that fuel increase through, even though it will add about $3 million to our costs, in 1977.

In summary, there has been an increase in yield, an increase in aircraft productivity, through both more efficient utilization and a decrease in numbers of aircraft, and there has been a suspension of international routes, and a general tightening up of the schedules on what we call our North American-Caribbean routes, including the domestic. We have done this in the face of the Canadian economy being what it is.

Our load factor will probably be between 2 and 3 per cent higher than it was last year, but still not as high as it was in some of the early sixties. So there are some of the things that have contributed to the financial turnaround.

Senator Graham: Is the turnaround, Mr. Taylor, common to the industry itself? Do other airlines anticipate the kinds of turnaround Air Canada anticipates for 1977?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, there will be a turnaround in the industry generally this year, simply because, I would suggest, the management of all of the carriers have, by and large, had to face up to the same problems. The U.S. carriers have suspended a number of their international routes and have, in fact, done route trades between PanAm and TWA. So there has been a general turnaround. I would suggest to you that the turnaround has not been generally of the magnitude of the turnaround in Air Canada, though. The Canadian carriers, I believe, were all, by and large, in a deficit position last year, with perhaps one or two exceptions. It is my estimate, on the basis of conversations, that they will all be in a somewhat better position than they were last year, and some of them more so than others. But, generally, they have all taken the types of actions we have taken to increase aircraft utilization, to try to reduce costs and to try to achieve a higher productivity. What we are really after is to increase the productivity of all of our resources.

Senator Graham: Mr. Taylor, I am happy to see that you have here Mr. Israll, who is responsible for your scheduling. You have received correspondence from me on this and you have as well heard comments I have made with respect to the integration and co-ordination of scheduling between Air Canada and the regional carriers. On a recent occasion in the Senate I made specific reference to the co-ordination of scheduling between Air Canada and Eastern Provincial Airways. I am also concerned with the co-ordination of scheduling within your own system.

Mr. Chairman, with your indulgence I would like to give a couple of examples. For instance, if one were to leave Ottawa

[*Traduction*]

carburant dans le pipe-line, mais s'est répercutée sur notre industrie environ trois mois plus tard. Nous n'avons cependant pas haussé nos tarifs pour contrebalancer cette hausse, en septembre dernier.

Toutefois, nous n'avons pas encore adopté cette augmentation du carburant, quoiqu'elle élèvera nos frais d'environ $3 millions.

En résumé, il y a donc eu une augmentation du rendement et de la productivité des avions, grâce à une utilisation plus efficace et une diminution de leur nombre. Certains itinéraires internationaux ont été suspendus, et il y a eu un resserrement général des horaires sur les autres itinéraires, que nous appelons nos itinéraires Amérique du nord-Caraïbes, y compris les itinéraires nationaux. Nous avons réalisé cela en dépit de la situation de l'économie canadienne.

Notre facteur de charge sera probablement d'environ 2 à 3 p. 100 plus élevé que l'année dernière, mais il ne le sera toutefois pas autant qu'il l'était au début des années soixante. Ce sont donc là quelques-uns des éléments qui ont contribué au revirement financier.

Le sénateur Graham: Monsieur Taylor, ce revirement est-il commun à l'industrie elle-même? Les autres compagnies aériennes prévoient-elles pour 1977 le même genre de revirement qu'Air Canada?

M. Taylor: Monsieur le président, il y aura cette année un revirement dans l'industrie en général, à mon avis pour la simple raison que les administrations de toutes les compagnies de transport doivent à tout prendre faire face aux mêmes problèmes. Les transportateurs des États-Unis ont suspendu un certain nombre de leurs itinéraires internationaux et ont en fait réalisé des échanges d'itinéraires entre la PanAm et la TWA. Il y a donc eu un revirement général. Toutefois, je ne pense pas qu'il ait, en général, l'ampleur de celui qui intéresse Air Canada. Je crois que, dans l'ensemble, tous les transporteurs canadiens se trouvaient être dans une situation déficitaire l'année dernière, peut-être à une ou deux exceptions près. En me fondant sur des conversations, j'estime qu'ils seront tous dans une situation un peu meilleure que celle de l'année dernière, certains se trouvant être plus avantagés que d'autres. Dans l'ensemble, ils ont tous pris des mesures du genre de celles que nous avons prises pour augmenter l'utilisation des avions, essayer de diminuer les frais et accroître la productivité. Ce que nous cherchons vraiment, c'est d'augmenter la productivité de toutes nos ressources.

Le sénateur Graham: Monsieur Taylor, je suis heureux de voir que M. Israll, respondable de vos horaires, vous accompagne. Vous avez reçu de moi des lettres à ce sujet et vous avez également entendu les observations que j'ai formulées au sujet de l'intégration et de la coordination des horaires entre Air Canada et les transporteurs régionaux. J'ai eu récemment l'occasion de faire au Sénat une allusion précise à la coordination des horaires entre Air Canada et la Eastern Provincial Airways. Je suis également intéressé par la coordination des horaires au sein de votre propre système.

Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais donner quelques exemples. Si quelqu'un devait quitter Ottawa

[*Text*]

at 8.45 a.m. and fly directly to Halifax, arriving at 11.10 a.m., one would then wait to go to Sydney, Nova Scotia, some three hours and 15 minutes until 2.30 p.m. for a flight which takes approximately 40 minutes. I consider that to be an undue delay, an unnecessary delay.

However, that down time, as I call it, from three hours and 15 minutes could be cut to approximately two hours and five minutes, which I still consider to be too long, if one were to have the information that one could indeed catch an EPA flight at 1.15 p.m. out of Halifax to Sydney. But that information is not given you when you call the Air Canada office, and the Air Canada people in Ottawa deny that the EPA schedule is indeed in the computer or on the screen, as you call it.

There is one other example, Mr. Chairman, of the kind of what I call unnecessary duplication in services out of Sydney. I am talking about my own region, but I happen to know that there are other cases across the country with respect to regional services. Out of Sydney at 4 p.m. there is an EPA flight. It goes to Halifax, to Saint John, to Montreal, arriving at 6.05 p.m. Out of Sydney there is an Air Canada flight at 4.25 p.m., 25 minutes later, which goes to Halifax and Montreal, arriving at 6.10 p.m. That is the second Air Canada flight and only the second flight out of Sydney that day for Air Canada.

If you want to come to Ottawa, you have to wait until 8.15 p.m., about two hours and five minutes or two hours and 10 minutes. However, there are two Air Canada flights leaving Montreal for Ottawa, at 6.25 p.m. and 6.35 p.m., 10 minutes apart; but you are not permitted to book those flights if you are leaving Sydney, either on EPA or Air Canada, because you do not have sufficient time to make the connection. On the one hand you have 20 minutes, and on the other hand you have 30 minutes.

Mr. Chairman, I hope the president and the scheduling people will address themselves to that particular problem, among many others.

Mr. Taylor: Mr. Chairman and honourable senator, I rather expected that you and I might have a dialogue on the Atlantic Canada region. As I mentioned in my opening remarks, we still have some way to go in terms of the integration. I believe we will have achieved, Senator Graham, a very high degree of integration in Atlantic Canada by the schedule change in April, 1978.

It might be of interest to honourable senators to know that Atlantic Canada is now a separate Air Canada region. We have a vice-president there who represents the interests of that region and who has been working very diligently with the president of EPA—over the past few weeks, to bring about a much higher degree of integration between the two. By that time certainly the problem that the honourable senator raised about the agents both in EPA and Air Canada will be dealt with. The information is in the computer, but it is not yet displayed. However, it will be displayed for both the EPA and Air Canada offices by the end of April.

[*Traduction*]

à 8 h 45 et se rendre directement par avion à Halifax où il arriverait à 11 h 10 il lui faudrait alors attendre pour se rendre à Sydney, Nouvelle-Écosse, environ 3 h ¼, soit jusqu'à 14 h 30, pour un vol qui le transporterait en quelque 40 minutes. Je trouve que c'est un délai exagéré et inutile.

Toutefois, ce temps passé à terre, comme je l'appelle, pourrait être ramené de 3 h ¼ à environ 2 h 05, ce que je considère encore comme trop long, si l'on savait que l'on peut, en fait, prendre un avion de l'EPA à 13 h 15 au départ d'Halifax pour Sydney. Toutefois ce renseignement n'est pas fourni aux particuliers qui appellent le bureau d'Air Canada et les employés d'Air Canada à Ottawa nient que l'horaire de l'EPA se trouve en fait dans l'ordinateur ou apparaisse sur l'écran comme vous l'appelez.

Monsieur le président, il y a un autre exemple de ce que j'appelle un double emploi inutile des services au départ de Sydney. Je parle de ma propre région, mais je sais que la chose se produit ailleurs, au Canada, dans les services régionaux. Il y a un vol de l'EPA, au départ de Sydney à 16 heures. Il relie Halifax à St-Jean et Montréal, où il arrive à 18 h 05. Au départ de Sydney, il y a un vol d'Air Canada à 16 h 25, soit 25 minutes plus tard, qui relie Halifax et Montréal où il arrive à 18 h 10. Il s'agit là du deuxième vol d'Air Canada et seulement du deuxième vol au départ de Sydney, ce jour là, pour Air Canada.

Celui qui se rend à Ottawa doit attendre jusqu'à 20 h 15, soit environ 2 h 05, ou 2 h 10. Toutefois, il y a deux vols d'Air Canada qui quittent Montréal à destination d'Ottawa, l'un à 18 h 25 et l'autre à 18 h 35, soit à 10 minutes d'intervalle, mais vous n'êtes pas autorisé à réserver des places pour ces vols, si vous partez de Sydney par l'EPA ou Air Canada, parce que vous ne disposez pas de suffisamment de temps pour la correspondance. D'une part, vous disposez de 20 minutes et de l'autre, de 30 minutes.

Monsieur le président, j'espère que le président et les préposés aux horaires s'occuperont entre autres de ce problème particulier.

M. Taylor: Monsieur le président et honorables sénateurs, je m'attendais à ce que nous ayions un dialogue au sujet de la région atlantique. Comme je l'ai indiqué dans mes remarques d'ouverture, nous avons encore un certain chemin à parcourir en ce qui concerne l'intégration. Je crois, sénateur Graham, que nous avons réalisé un très haut niveau d'intégration dans le Canada atlantique, par le changement d'horaire d'avril 1978.

Il pourrait être intéressant pour les honorables sénateurs de savoir que le Canada atlantique constitue maintenant une région distincte d'Air Canada. Nous y avons maintenant un vice-président qui représente les intérêts de cette région et qui a travaillé avec beaucoup de diligence avec le président de l'EPA, au cours de ces dernières semaines, en vue d'établir en fait un niveau d'intégration beaucoup plus élevé entre les deux compagnies. D'ici là, il ne fait pas de doute que le problème soulevé par l'honorable sénateur, relativement aux agents de l'EPA et de Air Canada, aura été réglé. Le renseignement se trouve dans l'ordinateur, mais il n'est pas encore affiché. Toutefois, il le sera à la fin du mois d'avril aux bureaux de l'EPA et de Air Canada.

[*Text*]

In terms of the timing of the flight, I would be remiss if I did not acknowledge that the timing of frequencies and schedules is a very complex issue. It involves both the fact that there are only 24 hours in the day and that an airplane can fly only so many hours in a day; and what on the surface may appear on occasion to be a rather unreal schedule, is in fact the best compromise of a number of competing factors. I would be glad to have Mr. Israll act as a witness on any of the detail of this. Very often it is a problem of our own aircraft utilization but often it results from a problem of the utilization of the regional carriers' aircraft, in that he has to have the airplane at a certain place at a certain time for either overnighting or maintenance.

The kind of thing that you have raised, Senator Graham, is the kind of thing that we are working very hard to overcome. If I would comment further to the honourable senator with regard to the question of connections at connecting points: of course, we have to bear in mind the frequency of connections and the volume of traffic, and we try to make the more ideal connections to those points where the larger volume of connections are. We work down the scale. Where the minimum connections are is where we have to finally sacrifice something on a connection basis. Certainly, Senator Graham, from the standpoint of integration of schedules, by the summer schedule of 1978 both Mr. Miller at EPA and ouselves are dedicated to bringing about a greater integration of the timing in our schedule.

From the standpoint of making available information of the joint schedules, I can give you a commitment that it will be available in the offices of both airlines so that they will go down the list, very much the same as you would in an official airline guide. If at 8 o'clock there may be an Air Canada flight, and the next one is an EPA flight, that will show as second and Air Canada will show as third; and the connections will be shown to all of the flights.

This is the sort of integration about which I said earlier we have a way to go yet, but we are certainly dedicated to working with regional carriers to bring about as high a level of integration as possible. If you wish to direct any specific questions, other than those, to Mr. Israll, I will be glad to have him act as our witness.

Senator Graham: No, thank you. I have a number of questions, Mr. Chairman, but I know that there are others who wish to ask questions. I just wanted to make one comment. In all fairness, Mr. Linder your vice president for Atlantic Canada—a new man, who was appointed effective July 1—came to see me last Friday, and I was very impressed with his desire to improve the service.

Senator Hays: Mr. Chairman, I have a couple of questions. What percentage of your profit or loss, Mr. Taylor, would be attributed to the movement of freight; and, secondly, are you competitive with other carriers that carry freight ouside of Canada? for instance, if a company were to sell a product to

[*Traduction*]

En ce qui concerne la synchronisation des vols, je me montrerais négligeant, si je ne reconnaissais pas que la synchronisation des fréquences et des horaires est une question très complexe. Elle nous rappelle qu'il n'y a que 24 heures dans un jour et qu'un avion ne peut voler qu'un nombre donné d'heures par jour; ce qui à première vue pourrait sembler un horaire peu réaliste, est, en fait, le meilleur compromis entre des facteurs contradictoires. Je serai heureux que M. Israll témoigne de tous les détails de ce genre. Il y a très souvent des problèmes quant à l'utilisation de nos propres avions mais surtout du côté des transporteurs régionaux, du fait qu'il doit avoir un avion en un endroit donné, pour un temps déterminé, soit pour passer la nuit, soit pour l'entretien.

Les problèmes que vous avez soulevés, sénateur Graham, sont ceux que nous nous efforçons de résoudre. J'aimerais ajouter un mot au profit de l'honorable sénateur, quant aux correspondances au point de correspondance; je dois dire, que bien entendu, nous devons avoir à l'esprit la fréquence des correspondances et le volume du trafic. Nous nous efforçons d'établir les meilleures correspondances aux points où ces dernières sont les plus importantes. Nous descendons l'échelle. C'est là où les correspondances sont minimales que nous sacrifions finalement quelque chose. Sans aucun doute, sénateur Graham, du point de vue de l'intégration des horaires, je crois que, pour l'horaire de l'été 1978, M. Miller à l'EPA et nous-mêmes, nous efforçons d'établir une plus grande intégration de la synchronisation de nos horaires.

En ce qui concerne la possibilité de fournir des renseignements sur les horaires conjoints, je peux vous donner l'assurance que ces horaires seront disponibles dans les bureaux des deux compagnies, si bien qu'il suffira de consulter la liste, comme on pourrait le faire dans le guide officiel des compagnies aériennes. S'il y a un vol d'Air Canada à 8 heures, et que le vol suivant est un vol d'EPA, celui-ci apparaîtra en deuxième position et le vol d'Air Canada apparaîtra en troisième position; on verra également les correspondances pour tous les vols.

Voilà le genre d'intégration que nous devons nous fixer pour objectif même si nous en sommes encore loin, comme je l'ai dit précédemment, mais nous devons de toute évidence collaborer avec les transporteurs régionaux pour assurer l'intégration la plus complète possible. Si vous voulez poser des questions particulières autres que celle-ci à M. Israll, je serais heureux de le voir témoigner devant nous.

Le sénateur Graham: Non, merci. Je voudrais poser un certain nombre de questions, monsieur le Président, mais je sais que d'autres sénateurs veulent également en poser. Je voudrais simplement faire une remarque. Monsieur Linder, votre vice-président pour l'Atlantique, qui est entré en fonction le 1er juillet, est venu me voir vendredi dernier et je dois dire que j'ai été très impressionné par sa volonté d'améliorer le service.

Le sénateur Hays: Monsieur le président, je voudrais poser un certain nombre de questions. Monsieur Taylor, quel est le pourcentage des profits et des pertes qui serait attribuable au transport de marchandises? Deuxièmement, êtes-vous en position concurrentielle vis-à-vis des autres transporteurs pour les

[*Text*]

Iran, Japan or whatever, and you could not carry it as freight, are you able to prevent other carriers, if you are not competitive or do you interfere with other carriers, from carrying outside freight?

Mr. Taylor: Mr. Chairman and honourable senator, there is always a great debate within the airline about the profitability of our various products, of course, because it all depends on how one would want to allocate cost. Perhaps the best way to answer the profitability question is by saying that if you take the total freight including what combination airplanes and depending on how you allocate the cost of carrying freight in combination airplanes and total freight probably contributed very little, if any, to the loss, because a great deal of it is by-product, and the capacity was going to be flown in any event because the combination aircraft was being flown primarily for passengers. So very little of the loss we have had in the last three years, depending on how one would want to allocate that by product cost, would be attributable to freight. We have six freighter airplanes—DC-8's—that we use in what we call scheduled freight, which is on a schedule basis across the Atlantic, or transcontinentally across Canada, which carries express freight and mail, and those airplanes themselves are not profitable on their own. It is very hard to fly freight in this country, which is, by and large, directional, and make a profit on all freighter aircraft. It is a phenomenon throughout the industry that most people who are in combination airlines—passengers and freight—find it very hard to make a profit purely on the all-freighter aircraft. It is the by-product freight profit on the passenger aircraft that makes the whole product profitable.

On the question of rates, generally, our rates are always competitive. Certainly they are competitive within Canada, and, by and large, they are competitive outside Canada.

There are two types of freight that move outside of Canada—that is, freight on schedule services, and what we call freight charters. The larger independent movements, by and large, move on charter aircraft. We fly charters to Greece, Africa, Asia, et cetera. We have moved, for example electronic equipment for the telecommunications industry to Turkey, and we move a lot to Africa. We are moving cattle, as you know, almost all of the time.

With regard to the question of whether we stop other people operating, on occasion, the answer is yes. The Canadian industry has objected to the dumping of aircraft capacity in this country that foreign airlines were not permitted to operate in their own country, and we had an instance of that in the cattle market a few years ago, where one of the U.S. carriers was not permitted to operate in his own country at the rate that he was going to operate them out of this country. He happened to have the directional movement, and there was a great debate, as you may recall, about that. We offered to

[*Traduction*]

marchandises expédiées vers l'étranger? Par exemple, si une société veut vendre un produit en Iran, au Japon ou dans un autre pays, et que vous ne pouvez pas transporter cette marchandise, pouvez-vous empêcher les autres transporteurs de le faire, ou pouvez-vous intervenir auprès d'eux?

M. Taylor: La rentabilité de nos différentes activités fait toujours l'objet d'abondantes discussions dans notre société, car naturellement, tout dépend de la façon dont nous répartissons les coûts. La meilleure façon de répondre à la question de la rentabilité est de dire que si l'un prend le total des marchandises transportées, dans les avions qui combinent les passagers et les marchandises—en fonction de façon dont on répartit les coûts du transport entre les passagers qui occupent la partie supérieure de la carlingue et les marchandises qui occupent la partie inférieure, les marchandises n'engendrent éventuellement qu'une très faible perte, car il s'agit d'une activité connexe et de toute façon, il faut les transporter, même si l'avion est principalement réservé aux passagers. Donc, c'est une très faible partie des pertes subies au cours des trois dernières années que l'on pourrait attribuer au transport de marchandises, en fonction de la façon dont on répartit les coûts. Nous avons 6 avions-cargos—des DC-8—que nous utilisons dans ce que nous appelons le transport de marchandises à date fixe, qui est fondé sur des horaires pour les transports transatlantiques ou transcontinentaux à travers le Canada, pour le transport des marchandises et du courrier, et ces avions ne sont pas rentables en soi. Il est très difficile de transporter des marchandises dans ce pays, où les besoins vont en sens unique, tout en faisant des bénéfices sur les avions-cargo. Ce phénomène est général: la plupart des compagnies qui combinent le transport des passagers et celui des marchandises trouvent très difficile de réaliser des bénéfices grâce à des avions-cargos. Ce n'est que le transport des marchandises en tant qu'activité annexe sur les avions de transport de passagers qui assure la rentabilité de l'ensemble.

En ce qui concerne les tarifs, les nôtres sont toujours compétitifs. Ils le sont de façon certaine au Canada, et dans une large mesure, ils le sont également à l'étranger.

Il existe deux catégories de transport aérien de marchandises vers l'étranger: les vols réguliers et ce que nous appelons les avions-cargos nolisés. Les transports indépendants sont en grande partie assurés par les vols nolisés. Nous avons des vols nolisés vers la Grèce, l'Afrique, l'Asie, etc. Par exemple, nous transportons une grande quantité de matériel électronique pour l'industrie des télécommunications, notamment à destination de la Turquie et de l'Afrique. Comme vous le savez, nous transportons du bétail en quasi permanence.

Quant à savoir s'il nous arrive parfois d'empêcher nos concurrents de travailler, je réponds par l'affirmative. Les transporteurs aériens canadiens se sont opposés à ce que les compagnies aériennes étrangères augmentent la capacité de leurs avions, au Canada, par rapport aux capacités autorisées dans leur pays, et nous avons eu l'exemple du marché du bétail, il y a quelques années, où un transporteur américain s'est vu refuser le droit de pratiquer dans son propre pays les tarifs qu'il aurait pratiqués à l'étranger. Il bénéficiait de la conjoncture, et comme vous vous en souvenez, son cas à fait

[*Text*]

move it, and we have moved considerable numbers of those cattle since that time. That, Senator, I believe, is about the only instance I know of where the Canadian industry got involved with a foreign carrier. On occasion we have, in fact, had foreign charter carriers subcontracted to us to undertake movements when our capacity at a given time was not sufficient to do it.

Senator Hays: So you feel that you are competitive, and that people who are tendering at a lower rate than yours are dumping a service?

Mr. Taylor: Well, the one specific instance where I think that has become a bit of a cause célèbre was about three years ago. I believe that Air Canada was one of the first carriers to work with the Department of Agriculture to begin the movement of cattle, and once it got started in a small way, in fact what was happening, I believe —though I stand to be corrected—was that a great deal of the cattle that it was proposed to move were cattle from the United Stated moving across the border into Canada and being airlifted in Canada by U.S. aircraft that were not permitted to move the same cattle in their country.

Senator Hays: Thank you. I have another question now which is something like Senator Graham's question, and this is, you know, a personal thing with me. Why do you not have a non-stop flight from Calgary to Ottawa, when you have such a flight from Winnipeg to Ottawa? We board, as you know, a lot more in Calgary than they do in Edmonton or Halifax, or all of them put together almost, and yet we do not have a direct flight.

Mr. Taylor: Honourable senator, on a day like today there is bad news and good news. The good news is that with the beginning of the summer schedule there will be an Ottawa-Calgary non-stop flight.

Senator Marchand: Just when the Senate will have adjourned!

Senator Hays: Why did it take you so long?

Senator Grosart: Mr. Chairman, I have no general question, but I am interested in the bill.

The Chairman: Well, please go ahead.

Senator Grosart: I wonder if I could ask the president if Air Canada discussed with the drafters of this bill its various clauses in advance of its presentation to the House of Commons on first reading.

Mr. Taylor: Yes. There was considerable discussion at the various stages of the drafting of the bill, between the Ministry of Transport and the government officials, and officials of Air Canada.

Senator Grosart: Did you specifically ask for the inclusion of clause 6(2)?

Mr. Taylor: I would like to deal briefly with clause 6(2), and then I would, with the honourable senator's consent, ask Mr. DesBois, the corporate secretary, to comment on it.

[*Traduction*]

l'objet de nombreuses discussions. Nous nous sommes proposés pour transporter ces marchandises, et depuis cette époque, nous avons transporté une grande quantité de bétail. Voilà, sénateur, le seul cas dont je me souvienne où les transporteurs canadiens se sont impliqués auprès d'un transporteur étranger. A l'occasion, nous avons conclu des contrats de soustraitance avec des transporteurs étrangers pour assurer le transport de marchandises quand nous ne pouvions suffire à la tâche.

Le sénateur Hays: Vous pensez donc que vous êtes concurrentiel, et que ceux qui font des offres à tarifs inférieurs aux vôtres font, pour ainsi dire, du dumping.

M. Taylor: Eh bien l'exemple particulier auquel je pense et qui est devenu assez célèbre s'est produit il y a environ trois ans. Il me semble qu'Air Canada était l'un des premiers transporteurs à collaborer avec le ministère de l'Agriculture au début du transport du bétail, et assez rapidement,—vous me corrigerez si je me trompe—on a constaté qu'une grande partie du bétail à transporter était du bétail américain à destination du Canada; il était pris en charge par des transporteurs américains qui n'auraient pas été autorisés à effectuer un tel transport dans leur pays.

Le sénateur Hays: Merci. Je voudrais poser une autre question assez analogue à celle du sénateur Graham, mais qui concerne un point qui m'est personnel. Pourquoi n'avez-vous pas de vol quotidien entre Calgary et Ottawa, alors que vous en avez un entre Winnipeg et Ottawa? Comme vous le savez, la clientèle de Calgary est beaucoup plus importante que celle d'Edmonton ou d'Halifax, ou de ces deux villes réunies, et cependant, nous n'avons aucun vol direct.

M. Taylor: Honorable sénateur, nous avons aujourd'hui de bonnes et de mauvaises nouvelles. Au titre des bonnes nouvelles, dès le début des horaires d'été, il y aura un vol direct entre Ottawa et Calgary.

Le sénateur Marchand: Le Sénat aura alors ajourné.

Le sénateur Hays: Pourquoi vous a-t-il fallu tant de temps?

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, je n'ai pas de question particulière, mais je m'intéresse au projet de loi.

Le président: Eh bien, allez-y.

Le sénateur Grosart: Pourrais-je demander au président si Air Canada a discuté avec les rédacteurs du projet de loi des différentes dispositions qu'il contient avant qu'il ne soit présenté en première lecture à la Chambre des communes.

M. Taylor: Oui. Il y a eu d'abondantes discussions aux différentes phases de la rédaction du projet de loi entre le ministre des Transports, les représentants du gouvernement et ceux d'Air Canada.

Le sénateur Grosart: Avez-vous demandé expressément que le paragraphe 6(2) soit inclus au projet de loi?

M. Taylor: Je voudrais aborder rapidement le paragraphe 6(2), et si les honorables sénateurs m'y autorisent, j'aimerais demander à M. DesBois, secrétaire de notre société, de faire quelques commentaires.

[*Text*]

Senator Grosart: I was not asking for comment; I was just asking a question.

The Chairman: Perhaps we should read clause 6(2) into the record.

Senator Grosart: Yes. Clause 6(2) has a marginal note, "Approval of additional activities," and reads as follows:

> (2) The Governor in Council may, by order, authorize the Corporation to engage in or carry on any activities not otherwise authorized by this Act.

My question is: Did Air Canada specifically request that that clause, as worded, be included in the bill?

Mr. Taylor: I will have to go back into the period during which the bill was being drafted. When the bill was going through its initial stages of drafting—and this goes back some considerable time—we were engaged in some debate within our own management, as well as with the departmental officials and with outside corporate lawyers, as to whether it would be a special act, or whether we would have an act that would be drawn, in fact, from the new Canada Business Corporations Act; and the powers that would be granted to the corporation would depend on which route we were to pursue.

I can confirm to the honourable senator that at one point it was management's view that we should draw our powers from the new Canada Business Corporations Act, in terms of the powers of a natural person; so at that point, as we were debating that issue, a clause such as this would not be required. As the drafting process evolved, as we all understood the situation better from our respective point of view, and as it became clear that we were going to be dealing with a special act in which our powers in fact would be drawn from the act itself, it was our view that we would need to include a clause such as 6(2) in the light of the fact that we were now dealing with a special act corporation.

Senator Grosart: Did it not occur to you at that time that an act under the Canada Business Corporations Act would not be appropriate to a company such as yours?

Mr. Taylor: This is what I meant when I referred to the fact that as the process of determining the kind of act that would be most appropriate to Air Canada evolved, we came to the conclusion, which we shared with the others who were engaged in drafting the bill, that a special act was probably more appropriate to a crown corporation than an act under the Canada Business Corporations Act.

Senator Grosart: Did you consider that in many cases where the public interest is involved, the activities and capacities, or the powers and objectives—whichever phrase you like—given to companies are very often restricted when it is a question of the activities that they engage in outside those specified in the statute?

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Je ne demande pas de commentaire, j'ai simplement posé une question.

Le président: Peut-être faudrait-il donner lecture du paragraphe 6(2) pour le compte rendu.

Le sénateur Grosart: Oui. L'article 6(2) comporte une note marginale sur «l'élargissement des attributions de la société» et est libellé comme suit:

> (2) le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres attributions que celles autorisées par la présente loi.

Je demandais si Air Canada a expressément demandé que cet article, dans sa version actuelle, soit incorporé au bill?

M. Taylor: Monsieur le président, honorable sénateur, il me faut, revenir au moment de la rédaction du bill. Lorsque le bill en était aux premières étapes de rédaction—et cela remonte à assez loin—nous nous demandions, dans notre propre direction, et avec les hauts fonctionnaires du ministère et les avocats de l'extérieur, spécialistes en droit commercial, s'il s'agirait d'une loi spéciale, ou si nous aurions plutôt une loi que découlerait, en réalité, de la nouvelle Loi sur les corporations commerciales canadiennes; et les pouvoirs qui seraient accordés à la société dépendraient de la ligne de conduite que nous adopterions.

Je peux confirmer à l'honorable sénateur qu'à un certain moment la direction estimait que nous devrions naturellement tirer nos pouvoirs de la nouvelle Loi sur les corporations commerciales canadiennes, en tant que personne physique; au moment, ou nous débattions cette question, un article comme celui-ci n'aurait pas été nécessaire. À mesure que progressait la rédaction du bill, que nous comprenions tous mieux la situation et qu'il devenait clair que nous aurions affaire à une loi spéciale, dont nos pouvoirs seraient effectivement tirés, nous étions d'avis qu'il nous faudrait inclure un article comme le 6(2) puisqu'il s'agissait maintenant d'une corporation relevant d'une loi spéciale.

Le sénateur Grosart: Ne vous est-il pas alors venu l'idée qu'une loi en application de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes ne conviendrait pas à une société comme la vôtre?

M. Taylor: Monsieur le président, honorable sénateur, c'est ce que je voulais dire, lorsque j'ai mentionné qu'au moment où nous cherchions à déterminer le type de loi qui serait le plus approprié pour Air-Canada, nous en sommes venus à la conclusion, conclusion d'ailleurs partagée par les autres qui ont participé à la rédaction du bill, qu'une loi spéciale était probablement plus appropriée à une Société de la Couronne qu'une loi en application de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

Le sénateur Grosart: Estimez-vous que dans la plupart des cas où l'intérêt du public est en jeu, les activités et les capacités, ou les pouvoirs et objectifs—selon votre préférence—accordés aux sociétés, sont très souvent restreints, lorsqu'il s'agit d'activités que la loi ne précise pas.

[*Text*]

Mr. Taylor: Yes, we were quite aware that being a special act corporation, a crown corporation under a special act, we could not expect, or desire to have, the broadest possible powers that might come under the Canada Business Corporations Act, and the powers of a natural person. We respect the fact that we are a crown corporation, that we have obligations, if you will, that are perhaps greater, in some cases, than other corporations' obligations, the powers or activities need to be more clearly defined. It would be my view that that is the approach taken in this act. We have various levels of checks and balances in that the Board of Directors, and the management operating under this act have very specific obligations to perform activities that have been outlined. Therefore, we do not have in this act the very broad powers that we would draw from the Canada Business Corporations Act.

Senator Grosart: I think we can all admit that, and I am glad to hear you say it was your feeling that the CBCA route would be quite inappropriate in the circumstances. The reference I made earlier is to the fact that companies, such as trust companies, are not permitted to do what you are asking to do because of the very element of public interest.

You are asking for the power, under clause 6(2), as I understand it, to apply to the Governor in Council to authorize you to engage in or carry on any activities not authorized by the act. We have been told that this is absolutely unprecedented in Canadian corporation law. Do you consider that your situation is so unique that you need an unprecedented approach to the drafting of the bill?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, this is one of the first special acts written since the new CBCA came into force. In that sense, it is one of the first, if not the first, to be written and drafted in the present form because we are dealing with a new environment in corporate law. I would not suggest, honourable senator, that we are unique. What the drafters of the bill, the management of Air Canada involved with the drafters, and the Board of Directors were attempting to achieve was a modern statute that would stand the test of time in the light of the overall new business corporation law.

Senator Grosart: Having told the committee that you would not go the Canada Business Corporation Act way, what has the change in that law to do with your situation? You agree you had to go by way of act of Parliament to reorganize your company. Once you say that, what difference does it make what the CBCA permits? I do not see that it has anything to do with it. You are going this way and surely we should question whether these are the right powers and activities to be given to a company regardless of what any other company is given, because, as I was pointing out, not all companies can go the Canada Business Corporations Act way; a trust company cannot go that way; a bank cannot go that way.

[*Traduction*]

M. Taylor: Monsieur le président, honorables sénateurs, oui, nous nous rendions bien compte que puisqu'il s'agissait d'une société exigeant une loi spéciale, une société de la Couronne relevant d'une loi spéciale, nous ne pouvions nous attendre à obtenir les pouvoirs la plus étendus que pourraient conférer la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, et les pouvoirs d'une personne physique. Nous admettons que nous sommes une société de la Couronne, que nous avons des obligations qui, si vous voulez, l'emportent peut-être en importance, dans certains cas, sur celles d'autres sociétés, et que les pouvoirs ou activités doivent être plus clairement définis. Je croirais qu'il s'agit de l'approche qui a été adopté dans cette loi. Nous avons les divers niveaux de poids et mesures, en ce que le conseil d'administration et la direction, agissant aux termes de cette loi ont des obligations très précises en ce qui concerne les activités qui ont été mentionnées. Voilà donc pourquoi nous n'avons pas, dans cette loi, les pouvoirs très étendus que nous conférerait la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

Le sénateur Grosart: Je crois que nous pouvons tous l'admettre et je suis content de vous entendre dire que vous croyez que la Loi sur les corporations commerciales canadiennes conviendrait peu dans les circonstances. Le point que j'ai soulevé plutôt, c'est que les sociétés, les sociétés de fiducie par exemple, ne sont pas autorisées à faire ce que vous demandez, en raison justement de l'intérêt du public.

Vous demandez à l'article 6(20), d'après ce que je comprends, le pouvoir de vous adresser au gouverneur en conseil afin d'obtenir l'autorisation d'exercer d'autres activités que celles autorisées par la loi. On nous a laissé entendre qu'il s'agit là d'un précédent en droit commercial canadien. Estimez-vous votre situation unique au point d'exiger une méthode de rédaction du bill sans précédent?

M. Taylor: Monsieur le président, il s'agit d'une des premières lois spéciales qui aient été écrites depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi sur les corporations commerciales canadiennes; c'est une des premières sinon la première loi à être écrite et rédigée sous cette forme parce que nous traitons d'un nouveau domaine du droit commercial. Je ne dirais pas, honorable sénateur, que notre situation soit unique. Ce que les rédacteurs du bill de concert avec la Direction d'Air Canada, et le Conseil d'administration essayaient d'obtenir, c'était une loi moderne qui franchirait l'épreuve du temps à la lumière des principes du droit commercial.

Le sénateur Grosart: Ayant dit au Comité que vous ne pouviez vous conformer à la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, en quoi vous importent les modifications apportées à cette loi. Vous convenez que vous devez recourir à une loi du Parlement pour réorganiser votre société. Ceci dit, quelle différence apportent les autorisations que confère la loi? Je ne crois pas que cela ait quelque chose à voir. Vous optez pour cette solution et nous devrions sûrement nous demander s'il s'agit des pouvoirs et des activités qu'il faut reconnaître à une société, indépendamment de ceux qu'on peut conférer à une autre, car, comme je le faisais remarquer, toutes les sociétés ne peuvent se conformer à la Loi sur les corporations

[*Text*]

Mr. Taylor: It is quite true that we were persuaded, as we evolved our way through this, that it should be a special act corporation. We are, however, expected to participate actively in the commercial enterprises surrounding transportation. Therefore, we have a broad field in which to operate.

We are, as I mentioned earlier, one of the ten largest airlines in the world and, therefore, we have to participate alongside those other nine airlines, if we are to maintain our relative position, so that we can, on behalf of Canada, assure that that money will be spent on Canadian airlines and not on a foreign airline, in terms of all the associated environment in which an airline operates. We are dealing with an operation that is not like a trust company, which has a narrow purpose in life. We are dealing here with a commercial corporation that is involved in the broad spectrum of the total commercial world. In that sense, our powers need to be in parallel, if you will, with those of companies that are also operating in this environment.

If we were perhaps 10 per cent of commercial aviation, we could afford to operate in a restricted way, but we are one of the ten big airlines of the world, and, in fact, the largest airline outside of the large U.S. carriers; so we need to be able to compete effectively alongside these other carriers that have very broad powers.

Senator Grosart: I would agree entirely with the general proposition, but not that your activities, in the commercial spectrum, are any larger than those of a trust company. That is a matter of opinion, of course. A trust company, to take one example, has all the problems that you have—competing domestically and competing with foreign competitors; so I do not believe that is a good argument.

Why were you not satisfied to come back to Parliament and ask for an extension of powers if necessary?

Mr. Taylor: With all due respect, the original act that we are living under today was passed by Parliament 40 years ago and we have been working for many years to get that act modified. We are talking about a fairly laborious process, if I can refer to it as that. It would mean that whenever we felt that we were ultra vires in terms of our present statute, even in a marginal sense, we would require parliamentary approval in order to make us legal. For that reason we wanted a modern act.

In the report prepared by Mr. Justice Estey—and I cannot quote the exact part—he referred to the fact that Air Canada needed a modern, up-to-date statute in which it could work in a very fast-moving world.

Senator Grosart: On the other hand, Mr. Justice Estey said specifically:

[*Traduction*]

commerciales canadiennes; une société de fiducie ne le peut, une banque non plus.

M. Taylor: Il est très vrai que nous étions persuadés, au fur et à mesure que nous avancions, qu'il devait s'agir d'une société faisant l'objet d'une loi spéciale. Toutefois, on veut que nous participions activement aux activités commerciales entourant le transport. Un champ d'activités très vaste s'offre donc à nous.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, comme nous sommes une des dix principales compagnies d'aviation du monde, nous devons soutenir la concurrence des neuf autres lignes, si nous voulons maintenir notre position afin qu'Air Canada, au nom du Canada, puisse assurer que ces produits, cet argent qui va être dépensé, le sera bel et bien sur des lignes aériennes canadiennes et non pas sur une ligne étrangère, eu égard à toutes les activités que touche une ligne aérienne. Nous avons affaire à une activité quelque peu différente de celle d'une société de fiducie, dont l'objectif est restreint. Nous avons affaire à une société commerciale qui s'adresse à tout l'éventail du monde commercial. En ce sens, nos pouvoirs doivent être, si vous voulez, semblables à ceux des sociétés concurrentielles.

Si nous représentions disons 10 p. 100 de l'aviation commerciale, nous pourrions nows permettre de restreindre nos activités, mais comme nous sommes une des dix lignes aériennes les plus importantes du monde et, en réalité, la ligne aérienne extérieure la plus importante à part les transporteurs aaméricains, nous avons donc besoin de pouvoirs soutenir officacement la concurrence des autres transporteurs dont les pouvoirs sont très étendus.

Le sénateur Grosart: Je serais entièrement d'accord avec la proposition générale, mais non pas que toutes vos activités, du point de vue commercial, sont plus importantes que celles d'une société de fiducie. Il s'agit naturellement d'une question d'opinion. Une société de fiducie, pour ne prendre qu'un exemple, a tous les problèmes que vous avez—la concurrence interne, la concurrence avec les sociétés étrangères et je crois pas qu'il s'agisse d'un argument valable.

Pourquoi ne vouliez-vous pas fait appel au Parlement et lui demander plus de pouvoirs si c'était nécessaire?

M. Taylor: Sauf le respect que je vous dois, la loi originale, à laquelle nous sommes assujettis aujourd'hui, a été adoptée par le Parlement il y a quarante ans et depuis de nombreuses années nous essayons de la modifier. C'est un processus assez laborieux, si je puis m'exprimer ainsi. Je veux dire que chaque fois que nous estimions que nous agissions de façon inconstitutionnelle par rapport à notre statut actuel, même de façon marginale, nous demandions l'autorisation du Parlement pour légaliser notre situation à ce point de vue. C'est pour cette raison que nous voulions une loi plus moderne.

Dans le rapport rédigé par le juge Estey, je ne peux citer l'extrait fidèlement, il mentionne que la société Air Canada avait besoin d'une loi plus moderne qui lui permette de fonctionner dans un monde en très rapide évolution.

Le sénateur Grosart: D'autre part, le juge Estey dit précisément:

[*Text*]

> However, it is *not* recommended that the corporation be given the general status of a commercial corporation so that the nature of the undertaking can change and expand without recourse to Parliament.

Surely you are asking for the very opposite of what Mr. Justice Estey recommended after an exhaustive examination of your company.

Mr. Taylor: We are not suggesting that we change the whole course of Air Canada by the provision of this article. Not only is the mandate of Air Canada clearly defined, but it was established over 40 years ago just what role we were to play. I would have no problem with Judge Estey's comments; that before we change the whole course of Air Canada we should come back to Parliament.

Senator Grosart: Surely Mr. Justice Estey is not referring to changing the whole mandate. He says:

> . . . so that the nature of the undertaking can change and expand . . .

Would you not agree that 6(2) runs absolutely contrary to Mr. Justice Estey's recommendation? I say "absolutely contrary", and if I may read the words again:

> . . . it is not recommended that the corporation be given the general status . . .

I know that you know the significance of the word "general" in relation to its use elsewhere in the act:

> . . . of a commercial corporation so that the nature of the undertaking can change and expand without recourse to Parliament.

Now, "nature of the undertaking" is the very thing you are talking about surely in 6(2).

Mr. Taylor: Mr. Chairman, honourable senators, no, I do not find myself in the position of believing that what we are asking for in this act is running directly counter to the quotation which you have read. But lest I get myself in too deep, in a legal sense, I will call on the Q.C. to my right to bail me out, if you do not mind. In this act we are asking for powers needed to cope with the fast-changing world of aviation. As of this point in time, these are the powers we would generally require to operate in the commercial environment which airlines are involved in today. No matter how articulately one describes those powers or activities, the definition that one puts on them today might not be adequate for tomorrow or the year after tomorrow.

I would suggest to the honourable senator that this business is not absolutely unique, but it has certain unique features about it, and as time goes on, we find ourselves having to become, from both a standpoint of efficiency and operational requirements, involved with other carriers in carrying out certain businesses on our own behalf, either in partnership or otherwise, in order to keep the airlines efficient and participating as they should, which is what we want. I would suggest to the honourable senator that there is somewhat of a problem in being articulate in terms of definition in today's world as opposed to tomorrow's world.

[*Traduction*]

> Toutefois, il n'est pas recommandé qu'on reconnaise à la société le statut général d'une corporation commerciale de façon à permettre que la nature de l'entreprise puisse changer et s'étendre sans recours au Parlement.

Il est clair que vous demandez exactement le contraire de ce que recommandait le juge Estey après avoir procédé à un examen approfondi de la situation de votre société.

M. Taylor: Nous ne demandons pas de modifier toute l'activité de la société Air Canada par l'adoption de cet article. Le mandat d'Air Canada est clairement défini; so rôle a été en autre établi depuis plus de quarante ans. Nous ne voulons pas dire, et les remarques du juge Estey ne peuvent aucunement nous gêner, qu'avant de réorganiser la société, nous devrions soumettre l'affaire au Parlement.

Le sénateur Grosart: Le juge Estey ne parlait évidemment pas de modifier tout le mandat. Je cite:

> . . . de façon à permettre que la nature de l'entreprise puisse changer et s'étendre . . .

ne reconnaissez-vous pas que le paragraphe 2) de l'article 6 va tout à fait à l'encontre des recommandations du juge Estey? Je dis «tout à fait à l'encontre» et si vous me permettez de relire:

> . . . il n'est pas recommandé qu'on reconnaisse à la société le statut général . . .

et je sais que vous connaissez le sens du terme «général» tel qu'il est utilisé ailleurs dans la loi:

> . . . d'une corporation commerciale de façon à permettre que la nature de l'entreprise puisse changer et s'étendre sans recours au Parlement.

Enfin, la «nature de l'entreprise» correspond précisément à ce dont vous parlez au paragraphe 2) de l'article 6.

M. Taylor: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, non, je n'estime pas que ce que nous demandons dans cette loi va directement à l'encontre de la citation que vous avez lue. Mais sans trop vouloir m'avancer, du point de vue juridique, je ferai appel au conseiller de la Reine qui est à ma droite pour savoir si je puis me rétracter, si vous le permettez. Dans cette loi nous demandons des pouvoirs nécessaires, compte tenu de ce monde très changeant qu'eat l'aviation. Ce sont des pouvoirs dont nous aurions généralement besoin pour fonctionner dans le milieu commercial où les sociétés aériennes sont aujourd'hui engagées. Si clairement qu'on définisse ces pouvoirs ou ces attributions, la définition qu'on pourra en donner aujourd'hui pourrait ne plus convenir demain ou l'an prochain.

Je dirais donc à monsieur le sénateur que cette entreprise n'est pas véritablement unique, bien qu'elle présente quand même certains traits uniques. Et au fil du temps, nous devons, tant du point de vue de l'efficacité que des exigences opérationnelles, charger d'autres transporteurs d'effecteur certaines opérations en notre nom, que ce soit dans le cadre d'une association ou autrement, afin que les sociétés aériennes puissent continuer, comme elles le doivent, à faire preuve d'activité et d'efficacité comme nous le souhaitons. Je dirais à l'honorable sénateur qu'il est assez difficile de préciser une définition par rapport à la situation actuelle, pour qu'elle demeure valable dans l'avenir.

[*Text*]

Having been given those powers to engage in those activities so described in the act, there is always the question of marginal differences of interpretation and whether one would find oneself acting beyond those powers witout changing the course of events at all or broadening out into new activities which Parliament might not want us to engage in. Therefore, it is our view that we need 6(2) in order to enable that to take place.

The fears that 6(2) can raise in the honourable senators' minds are very real, but there are many checks and balances involved here. We have the directives to the Board of Directors, we have the directions that may be given to us by the Governor in Council, we have 6(2)—and simply because we ask something of the Governor in Council, does not mean that the Governor in Council is going to approve it—and, finally, we have to appear before Parliament on an annual basis to account for those activities we have engaged in and for us whether or not they are within our powers. In fact, this act, as amended, automatically calls us before Parliament on an annual basis to account for our actions.

The Chairman: Senator Langlois has a supplementary.

Senator Langlois: Mr. Taylor, would you not have been satisfied with drafting this subclause (2) in the negative, using the same wording as you have in subclause (4), which would have made this clause read as follows:

> (2) The Corporation shall not, without the authorization, by order, of the Governor in Council, engage in or carry on any activities not otherwise authorized by this Act.

This would keep the initiative for going outside these novel activities of the corporation within the board, where it should be, instead of giving this initiative to the Governor in Council. After all, the board is there to advise the Governor in Council; not the reverse. It is not for the Governor in Council to advise the board. I think this would keep the initiative where it belongs.

Mr. Taylor: May I ask my colleague to my right, Cameron DesBois, Q.C., to answer that question for me?

Mr. L. C. DesBois, Q.C., Corporate Secretary, Air Canada: Mr. Chairman, Mr. Taylor has been underlining the fact that we did have many discussions on the drafting of this bill and in the early stages the drafters of the bill not only considered setting up a special act corporation, such as we have before us, but also considered the possibility of continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act with a separate special act defining th powers and relationships between Air Canada and the government.

When, as a matter of policy, it was decided by the government to proceed by special act, we were concerned at first that there perhaps were not adequate powers provided for in the bill, because we were in actual fact dealing with a hybrid. Air Canada would still remain a special act corporation, with the doctrine of *ultra vires* applying in a modified fashion and yet

[*Traduction*]

Les pouvoirs nous permettant d'exercer les attributions décrits dans la loi nous ayant été accordés, il reste toujours la question des petites différences d'interprétation ainsi que celle de savoir si l'on pourrait aller au-delà de ces pouvoirs sans modifier le cours des évenements ni s'engager dans de nouvelles activités dont le Parlement souhaiterait nous tenir à l'écart. C'est pourquoi, nous estimons que le paragraphe 2) de l'article 6 doit être adopté pour que nous puissions exercer les pouvoirs en question.

Les craintes que le paragraphe 2 de l'article 6 peuvent susciter chez les sénateurs sont très réelles, mais il faut se rappeler qu'il y a de nombre moyens d'y faire échec. Nous recevons les directives du conseil d'administration, puis les décrets qui peuvent nous être adressés par le gouverneur en conseil; il y a aussi l'article 6(2), lequel ne signifie pas simplement que, parce que nous demandons quelque chose au gouverneur en conseil, ce dernier approuvera; et, en dernier lieu, nous devons chaque année comparaître devant le Parlement pour lui rendre compte des activités auxquelles nous nous livrons et pour qu'il vérifie si elles entrent bien dans nos attributions. En vérité, cette loi, une fois modifiée, nous oblige à comparaître automatiquement chaque année devant le Parlement pour lui rendre compte de nos activités.

Le président: Le sénateur Langlois a une autre question à poser.

Le sénateur Langlois: Monsieur Taylor, seriez-vous d'accord pour qu'on rédige ce paragraphe 2) à la forme négative, en utilisant le même libellé qu'au paragraphe 4, ce qui nous donnerait la formulation suivante:

> (2) La société ne peut, sans l'autorisation du gouverneur en conseil donnée par décret, exercer d'autres attributions que celles autorisées par la présente loi.

Ce qui reviendrait à conserver au conseil d'administration de la société, à qui elle revient, l'initiative d'aller au-delà de ces attributions, au lieu de la confier au gouverneur en conseil. Après tout le conseil d'administration existe pour conseiller le gouverneur en conseil, et non le contraire. Il n'appartient pas au gouverneur en conseil de conseiller le conseil d'administration. Je pense que l'initiative demeurerait là où elle doit être.

M. Taylor: Puis-je demander à mon collègue, à ma droite, M. Cameron DesBois, C.R., de répondre à cette question.

M. L. C. DesBois, C.R., secrétaire de direction de la Société: Monsieur le président, M. Taylor a souligné le fait que nous avons eu de nombreux entretiens au sujet de la rédaction de ce projet de loi et que dès le début, les rédacteurs ont voulu non seulement formuler une loi spéciale, comme celle que nous étudions, mais aussi peut-être à laisser la société Air Canada assujettie à la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, tout en ayant une loi distincte définissant les pouvoirs et les relations entre elle et le gouvernement.

Quand le gouvernement a décidé de recourir à une loi spéciale, nous avons craint au début qu'on ne prévoie peut-être pas suffisamment de pouvoirs, parce qu'au fond nous étions en train de créer un statut hybride. Air Canada demeurait une corporation établie en vertu d'une loi spéciale, la question de l'inconstitutionalité s'appliquant autrement, et, pourtant, dans

[*Text*]

we would be operating, to some extent, within the new philosophy of the Canada Business Corporations Act, and a new concept of having all of the powers, privileges and capacity of a natural person.

Even with very broadly defined activities, which is really what could be called the businesses under the Canada Business Corporations Act what we were worried about was that because it would be a hybrid, to some extent something might be overlooked; there might be some deficiency discovered in the administration of the act throughout the years, so that there should be an exceptional provision that would permit going to the Governor in Council in order to clarify what may be a serious doubt in the sense of whether or not Air Canada actually had the power to carry out that particular activity.

The wording and the concept of clause 6 subclause (2) was not suggested by Air Canada; it was proposed by the government itself in the original drafting initially as a means of avoiding having to go to Parliament to clarify a point that really was something that could be administered in the context of the broad powers given to the corporation, with all of the additional checks and balances provided for throughout the draft bill.

Senator Langlois: With due respect, I do not think you have answered my question.

Mr. DesBois: I wished to give some of the background to explain the reasoning behind clause 6(2).

Senator Langlois: Would you have been satisfied with a drafting of this clause in the negative, using similar wording to that used in subclause (4) of the same clause? If you can live with subclause (4), I cannot understand why you cannot live with the same wording in subclause (2).

Mr. DesBois: Sub clause 6(4) provides for a constraint in that Air Canada, cannot , except with the authority of an order of the Governor in council, set up subsidiaries. So this is one of the checks and balances provided in the bill, whereas 6(2) is basically empowering the Governor in Council to clarify or add activities that may become necessary throughout the next several years. Subclause 6(2) is there as a means for clarification, and possibly for additional activities that may be legitimately sought by the airline.

Senator Langlois: I would like to ask another supplementary question.

The Chairman: I just want to say that there are three senators, Senators Marchand, McElman and Forsey, who have indicated their desire to ask questions, and now Senator Bell has. Perhaps we could deal with your supplementary later.

Senator Langlois: Mr. Chairman, although the witness has not, to my mind, specifically answered my question, I would ask a second question. Would Air Canada have been satisfied with wording that would have given some qualification to these additional activities by saying, for example, "to engage in or carry out any complementary activities not otherwise specifically authorized by this act"? Would that not have been

[*Traduction*]

une certaine mesure, nous fonctionnerions suivant le nouveau principe de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, la conception nouvelle qui veut qu'on détienne tous les pouvoirs, privilèges et attributions d'une personne physique.

Nous étions préoccupés par le fait que même avec des attributions très largement définies, ce qui nous assimilerait en somme à ce qu'on pourrait appeler des entreprises dans la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, et parce qu'il s'agissait d'une loi hybride, on risquait dans une certaine mesure, d'oublier quelque chose; il pourrait y avoir des lacunes mises à jour dans l'application de la loi au fil des ans, si bien qu'une disposition d'exception permettrait de faire appel au gouverneur en conseil pour éclaircir un doute sérieux à savoir si Air Canada a vraiment le pouvoir d'exercer telle ou telle attribution.

Le libellé et le concept du paragraphe 6(2) n'ont pas été proposés par Air Canada; en effet, c'est le gouvernement lui-même qui les a d'abord proposés dans la première version dans le but d'éviter d'être obligé de s'adresser au Parlement pour lui demander de clarifier une loi qui, en fait, peut très bien être appliquée, vu les pouvoirs généraux délégués à la société et compte tenu de tous les moyens supplémentaires de vérification et d'équilibre que prévoit le projet de loi.

Le sénateur Langlois: Sauf votre respect, vous n'avez pas vraiment répondu à ma question.

M. DesBois: Je voulais vous donner des renseignements de base afin d'expliquer le pourquoi du paragraphe 6(2).

Le sénateur Langlois: Auriez-vous été d'accord si ce paragraphe avait été rédigé à la forme négative, tout en conservant le libellé du paragraphe (4) de cet article. Si vous acceptez le paragraphe (4), je ne comprends pas pourquoi vous n'êtes pas d'accord avec le libellé du paragraphe (2).

M. DesBois: Eh bien, le paragraphe 6(4) prévoit une restriction selon laquelle la société Air Canada ne peut établir de filiales sans l'autorisation du gouverneur en conseil donnée par décret. Il s'agit donc d'une des mesures d'équilibre prévues dans le bill. Cependant, le paragraphe 6(2) habilite essentiellement le gouverneur en conseil à ajouter ou à clarifier toute attribution qui peut s'avérer nécessaire au cours des prochaines années. Le paragraphe 6(2) permet de préciser ou de sanctionner les attributions supplémentaires que la ligne aérienne peut, en toute justice, envisager un jour.

Le sénateur Langlois: J'aimerais poser une autre question supplémentaire.

Le président: Je tiens à mentionner que trois sénateurs, MM. Marchand, McElman et Forsey ont manifesté leur intention de poser des questions et le sénateur Bell vient de s'ajouter à cette liste. Nous pourrions peut-être nous occuper de votre question supplémentaire un peu plus tard.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, même si je ne pense pas que le témoin ait répondu à ma question de façon précise, j'aimerais en poser une deuxième. La société Air Canada serait-elle satisfaite d'un libellé qui ajouterait quelques réserves à ces attributions supplémentaires, soit par exemple: «. . . autoriser la société à exercer des attributions complémentaires autres que celles autorisées expressément par

[*Text*]

satisfactory to your corporation? It limits the wording but keeps it related to your activities. It would prevent you from selling peanuts instead of running aircraft.

Senator Forsey: Or manufacturing potato chips, as Senator Flynn said.

Senator Grosart: Perhaps the suggestion might be "marginal" activities.

Senator Langlois: Complementary activities.

The Chairman: I think perhaps I should call on—

Senator Grosart: Can I not carry on?

Senator Smith (Queens Shelburn): Can we not get an answer to the question?

Senator Grosart: I am trying to lead up to a point, so it would seem unfortunate to be cut off in this manner.

The Chairman: Very well.

Senator Langlois: I still have not received an answer to my supplementary question yet.

The Chairman: I realize that. Perhaps we will give it another try later. Go ahead, Senator Grosart.

Senator Grosart: I am confused by the statement of counsel that the government felt—I believe these were his words—that it was "to avoid going to Parliament to clarify the act". Is the suggestion now—what would appear to me to be a new principle in law—that we can go to the Governor in Council to interpret an act of Parliament? I say that because the words were, "to avoid going to Parliament to clarify the act". Is this the suggestion now? Is this what we are dealing with, a new principle, that we can write into a bill that the Governor in Council may interpret an act of Parliament as it wishes? Is this the suggestion? I am confused now.

The Chairman: I would have thought the suggestion was that it was put in so as to avoid the necessity of submitting themselves to that Parliament.

Senator Grosart: That is what I say. That was the exact phrase, "in order to avoid going to Parliament" the government decided that this clause should be here so that the Governor in Council can clarify—which I can only take to mean interpret—this act of Parliament. Is this what we are dealing with? I say that because we are in a situation of precedent. Surely this committee has to ask what these precedents are going to lead to. I would follow up by asking: Would you suggest that this clause should be put in the Bank Act, which is up for revision every ten years; that Parliament is not capable of stating what powers, activities, objectives and capacities the banks of Canada should have over a ten-year period? It is not forty years. I would like to say that I think that was a senseless exaggeration, when we were told that it

[*Traduction*]

la présente Loi»? Votre société n'approuverait-elle pas ce libellé? Il limite peut-être la portée de l'article, mais la question demeure celle de vos attributions. Cela vous empêcherait tout simplement de vendre des cacahouètes au lieu de faire voler des avions.

Le sénateur Forsey: Ou comme le sénateur Flynn a dit, cela vous empêcherait de vous lancer dans la fabrication des croustilles.

Le sénateur Grosart: Il s'agit peut-être d'activité «marginales.»

Le sénateur Langlois: Ou d'activités complémentaires.

Le président: Je pourrais demander à—

Le sénateur Grosart: Ne puis-je pas continuer?

Le sénateur Smith (Queens Shelburne): Ne pourrons-nous pas obtenir de réponse à cette question?

Le sénateur Grosart: J'essayais d'en venir à quelque chose, il est assez déplorable d'être interrompu de la sorte.

Le président: Très bien.

Le sénateur Langlois: On n'a pas encore répondu à ma question supplémentaire.

Le président: Je m'en suis rendu compte. Peut-être pouvons-nous essayer de nouveau un peu plus tard. Vous avez la parole, sénateur Grosart.

Le sénateur Grosart: Je ne comprends pas très bien la déclaration du conseiller, à savoir que le gouvernement était d'avis—je vais essayer de répéter ses propres mots—qu'il fallait essayer «d'éviter de s'adresser au Parlement pour lui demander de clarifier la loi». Existe-t-il un nouveau principe de droit selon lequel nous pouvons demander au gouverneur en conseil d'interpréter une loi du Parlement? Si je dis cela, c'est que le conseiller a bien affirmé: «pour éviter de s'adresser au Parlement pour lui demander de clarifier une loi». Est-ce une nouvelle façon de procéder? S'agit-il d'un nouveau principe nous permettant d'inclure dans un projet de loi une disposition habilitant le gouverneur en conseil à interpréter une loi du Parlement comme bon lui semble? Est-ce ce qu'il insinue? Je ne comprends pas très bien.

Le président: Je pensais qu'on avait ajouté cette disposition de manière à éviter la nécessité de s'en remettre au Parlement.

Le sénateur Grosart: C'est ce que j'ai dit. L'expression exacte est: «afin d'éviter de s'adresser au Parlement». Le gouvernement a décidé que cet article devrait être inclus dans le projet de loi de manière que le gouverneur en conseil puisse clarifier—ce qui, en d'autres termes, signifie interpréter—cette loi du Parlement. N'est-ce pas le nœud du problème? Si je dis cela, c'est que nous créons un précédent. Il appartient à ce Comité de déterminer à quoi ces précédents aboutiront. Et j'aimerais savoir si vous insinuez que cet article devrait être inclus dans la Loi sur les banques qui fait l'objet d'une révision tous les dix ans; ou encore, que le Parlement n'est pas capable d'énoncer, quels pouvoirs, activités, objectifs et compétences, la Banque du Canada devrait avoir pendant une période de dix ans? Il ne s'agit pas de quarante ans. J'aimerais ajouter que,

[*Text*]

has taken forty years to amend the act. It hasn't taken forty years to amend the act.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, perhaps I could try to respond to both the honourable senators. Senator Langlois asked about subsection (2) versus the negative wording in subsection (4). One of the reasons for using the negative wording in subsection (4) is really subsection (4)(*d*), where we are dealing with:

> change the nature or undertaking of any corporation that is a subsidiary of the corporation at the coming into force of this Act.

This was the subsection in which the subsidiary question was being dealt with, and the subsidiary question was one where it was important that the corporation not, without authorization by order in council, change the nature of subsidiaries at the coming into force of the act. I am trying to respond specifically to your question on the negative wording in subsection (4) versus the positive wording, if you will, in subsection (2). That was one of the reasons for the difference between the two. Senator Grosart asked whether or not we are suggesting that the Governor in Council clarify an act of Parliament. No, that is not what we are suggesting.

Senator Grosart: It seems to be the statement that was made.

Mr. Taylor: The reference was, I believe, going back to the point I was making earlier, that in the definition of activities, depending on how articulate one may or may not be in the definition of those activities for today's world versus tomorrow's world, the question of marginal differences may occur. There was never any question of challenging Parliament or ignoring Parliament at all. I should like to make that very clear.

Senator Grosart: Surely Parliament is bypassed. I have one final question. would you not consider that clause 6(1)(*i*) gives you any powers that are "necessary or incidental to the carrying out of its activities"? I stress the word "activities". You are given the power to do things that are necessary. Would you therefore agree that clause 6(2) contemplates you being given the power by the Governor in Council to do things that are not necessary to the activities.

Senator Forsey: Precisely.

Senator Grosart: Perhaps I might clarify that by saying that there was a statement made in the earlier proceedings that clause 6(2) would be limited to the context of the whole bill. I do not think that is a correct statement in view of the precise wording here. If you have the "powers necessary" why do you need powers to do things that are not necessary to the activities of the corporation?

Mr. Taylor: Clause 6(1)(*i*) refers, as I would interpret it, to the preceding list in paragraph (*a*) to paragraph (*h*), those things that are incidental to the carrying out of those activities, to those specific activities, as detailed in paragraphs (*a*) to (*h*).

[*Traduction*]

d'après moi, il s'agissait d'une exagération bien peu raisonnable, lorsqu'on nous a dit qu'il a fallu quarante ans pour modifier cette loi. Ce n'est pas le cas.

M. Taylor: Monsieur le président, peut-être pourrais-je essayer de répondre aux deux honorables sénateurs. Le sénateur Langlois a parlé du paragraphe (2) en le comparant à la forme négative utilisée au paragraphe (4). En fait l'alinéa (4)*d*) est une des raisons pour lesquelles nous avons choisi d'utiliser la forme négative au paragraphe (4):

> . . . «changer la nature ou le genre d'entreprise de toute corporation qui était sa filiale à l'entrée en vigueur de la présente loi.»

C'est le paragraphe qui traite de la question des filiales et il importait beaucoup que la loi stipule que la société n'avait pas le droit de modifier la nature des filiales lors de l'entrée en vigueur de la loi sans en être autorisée par un décret en conseil. J'essaie de répondre spécifiquement à votre question concernant la raison pour laquelle nous avons utilisé la forme négative au paragraphe (4) plutôt que la forme positive, comme au paragraphe (2). C'est une des raisons pour lesquelles il y a une différence entre ces deux paragraphes. Le sénateur Grosart a demandé si nous insinuions que le gouverneur en conseil peut clarifier une loi du Parlement. Non, ce n'est pas le cas.

Le sénateur Grosart: Mais il semble bien que ce soit ce qu'on a dit.

M. Taylor: Je pense que cela a trait à ce que je disais plus tôt, concernant la définition des attributions; en effet, la question de différences marginales peut se poser, dépendant de la précision avec laquelle on définit les attributions actuelles et éventuelles dans le contexte d'un monde en évolution constante. Il n'a jamais été question de défier le Parlement ou de n'en pas tenir compte. Je tiens à ce que tout cela soit très clair.

Le sénateur Grosart: Mais il ne fait aucun doute qu'on évite le Parlement. J'ai une dernière question à poser. J'aimerais savoir si, à votre avis, le sous-alinéa 6(1)*i*) ne vous habilite pas à: «faire tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions.»? Je souligne le mot «attributions». On vous délègue donc le pouvoir de faire tout ce qui est nécessaire. Par conséquent, êtes-vous d'accord que le paragraphe 6(2) prévoit la possibilité que vous soyez habilité par le gouverneur en conseil à faire des choses qui ne sont pas nécessaires à l'exercice de ces attributions?

Le sénateur Forsey: C'est exactement le nœud du problème.

Le sénateur Grosart: Je pourrais peut-être clarifier les choses en disant qu'on a déclaré, lors d'une réunion précédente, que le paragraphe 6(2) serait limité au contexte de ce projet de loi en particulier. Je ne crois pas que ce soit une déclaration valable, compte tenu du libellé utilisé dans ce cas; si vous avez les «pouvoirs nécessaires», pourquoi avez-vous besoin de pouvoirs pour faire ce qui n'est pas nécessaire à l'exercice des attributions de la société.

M. Taylor: De la façon dont je l'interprète, le sous-alinéa 6(1)*i*) a trait à la liste qui figure aux alinéas *a*) à *h*) et qui énumère toutes les activités qui sont accessoires à l'exercice de ses attributions.

[*Text*]

Senator Grosart: No, to the totality of the "Capacities and Activities of the Corporation", which is the heading. Paragraph (*i*) deals with the total capacities and activities of the corporation.

Mr. Taylor: It deals with the capacities and activities of the corporation as defined in subsection (1) paragraphs (*a*) to (*h*).

Senator Forsey: No, "other".

Senator Denis: Would you have an example of where you would use that provision?

Mr. Taylor: No, I do not have an example. I would suggest that if we had been able to identify an example we would have proposed that it be listed in one of the specific powers of the corporation between paragraphs (*a*) and (*h*), as we view the commercial airline world today. In other words, in the detail of paragraphs (*a*) to (*h*) we have included those things that we perceive to be required as of today. Some of those things that are there I suspect would not have been there, perhaps, if the bill had been written something like a decade ago. Paragraphs (*a*) to (*h*) give us the activities and capacities, if you will, using that definition, that we visualize as of today's world. Therefore I cannot give you an example of what might occur in the future.

The Chairman: I will move now to Senator Marchand.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I am still waiting for the answer to my second question.

Senator Bourget: Yes, I was waiting for that, also.

Senator Langlois: With respect, Mr. Chairman, I do not think we should jump from one set of questions to another in this manner.

The Chairman: With so many interested senators, we have to distribute the time somewhat. In any event, we will give Mr. Taylor an opportunity now to answer your second question. Perhaps you will pose it once more.

Senator Langlois: My second question is with respect to an amendment to clause 6(2) by inserting before the word "activities" the words "complementary or related" and before the word "authorized," in the fourth line of the subclause, to insert the word "specifically." It is simply to insert the word "specifically" before the word "authorized." Is that clear now, or do you wish me to read the complete clause?

The Chairman: Yes, please, senator.

Senator Langlois: The clause, as amended, would read as follows:

> The Governor in Council may, by order, authorize the Corporation to engage in or carry on any complementary or related activities not otherwise specifically authorized by this Act.

It limits the scope of the subclause, of course, to "complementary or related activities," as I said. It would prevent the corporation from selling peanuts rather than running aircraft.

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Non, ces alinéas ont trait à la capacité et aux attributions de la société, et c'est d'ailleurs le titre de cet article. Le sous-alinéa *i*) porte sur l'ensemble des capacités et attributions de la société.

M. Taylor: L'article traite de la capacité et des attributions de la société définies aux alinéas *a*) à *h*) du paragraphe 1.

Le sénateur Forsey: Non, «autre».

Le sénateur Denis: Pourriez-vous donner un cas où cette disposition s'appliquerait?

M. Taylor: Je n'ai pas d'exemple. Si nous avions pu trouver un exemple, nous l'aurions inclus à la liste reprise aux alinéas *a*) à *h*) des pouvoirs nécessaires à la société dans le contexte de l'aviation commerciale actuelle. En d'autres termes, nous avons inclus aux alinéas *a*) à *h*) les attributions que nous considérons essentielles aujourd'hui. J'imagine que certaines de ces attributions n'auraient pas été proposées il y a dix ans. Les alinéas *a*) à *h*) définissent la capacité et les attributions que nous jugeons normales dans le contexte actuel. Je ne peux donc vous donner un exemple des pouvoirs qui seront requis dans l'avenir.

Le président: Sénateur Marchand, la parole est à vous.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, j'attends encore la réponse à ma deuxième question.

Le sénateur Bourget: Oui, j'attendais cette réponse également.

Le sénateur Langlois: Sauf le respect que je vous dois, monsieur le président, je ne crois pas que nous devrions passer d'un groupe de questions à un autre de cette façon.

Le président: Je dois répartir le temps équitablement entre tous les sénateurs intéressés et ils sont nombreux. Je demanderai cependant à M. Taylor de répondre à votre deuxième question. Répétez-la, je vous prie.

Le sénateur Langlois: J'ai proposé qu'on modifie le paragraphe 6(2) en insérant après le mot «attributions» les mots «complémentaires ou connexes» et avant le mot «autorisées» à la quatrième ligne du paragraphe, le mot «expressément». Il s'agit simplement d'insérer le mot «expressément» avant le mot «autorisées». Est-ce clair ou voulez-vous que je reprenne l'article en entier?

Le président: Cela vaudrait mieux, sénateur.

Le sénateur Langlois: L'article, tel que modifié, se lirait comme suit:

> Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer des attributions complémentaires ou connexes à celles expressément autorisées par la présente loi.

Cette modification limite la portée du paragraphe aux attributions complémentaires ou connexes, comme je l'ai déjà dit. On empêcherait ainsi la société de se lancer dans la vente des cacahouètes au lieu d'exploiter une entreprise de transport aérien.

[*Text*]

Senator Grosart: Supplementary to the suggestion made by Senator Langlois, may I suggest that rather than inserting the word "complementary" before the word "activities," we add the words in clause 6(1)(i) so that it would read:

> The Governor in Council may, by order, authorize the Corporation to engage in or carry on any activities necessary or incidental to the carrying out of its activities.

This is a *reductio ad absurdum,* of course, because the power exists, but if that is the intent, as you say, why not include it, as it would have the same effect?

The Chairman: Mr. Taylor, you and your associates would, perhaps, like to consider that particular question before answering it. If so, we will move to another subject. If you feel it can be answered now, please do so.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, if I may, bearing in mind all the thought that went into the original drafting, I would like to consider it. I gather, we have two propositions offered, one by Senator Langlois and one by Senator Grosart, which are really two different propositions.

Senator Grosart: There may be another, to delete it completely, but that is not yet my position.

Mr. Taylor: If I may, Mr. Chairman, I would like to ask my advisers to consider these two proposals and return to the subject after answering other questions.

The Chairman: Senator Marchand; thank you for your patience.

Senator Marchand: I was so patient that I believe I have forgotten what I was going to ask.

Senator Langlois: You have lost your steam.

Senator Marchand: I regret, I did not hear all of the previous discussion, but in the future I will follow it much more closely. One reason is that I was not a member of the committee.

The problem raised by Senator Langlois is very serious. However, it is related to the whole conception the government should have with respect to crown-owned corporations. In the past I had the bad luck, or the luck, to be Minister of Transport, having under my jurisdiction the CNR, Air Canada indirectly, Northern Transportation, National Harbours Board, the Seaway, the pilotage authorities and many other entities. None of those corporations had exactly the same status in relation to the government. A check into each department will reveal the same situation. There is no general philosophy as to the relationship that should be established for a corporation owned by the government which has been created for the public interest. Air Canada was created, not by a socialist such as Senator Forsey, but by a capitalist, such as Mr. C. D. Howe, so I do not believe we can suspect the men who created Air Canada of having socialist ideas.

However, under this clause, the minister must report to Parliament with respect to action he takes. Parliament has

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Pour compléter la proposition faite par le sénateur Langlois, permettez-moi de proposer qu'au lieu d'insérer le mot «complémentaires» après le mot «attributions», nous ajoutions les mots contenus à l'alinéa 6(1)*i*) afin qu'on lise:

> Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer toute activité nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions.

C'est évidemment une preuve par l'absurde parce que le pouvoir existe, mais si tel est le cas, pourquoi ne pas l'inclure dans le paragraphe puisque ces mots auront le même effet?

Le président: Monsieur Taylor, vos collègues et vous aimeriez peut-être vous consulter avant de répondre à cette question. Dans ce cas, nous passerons à un autre sujet. Si vous êtes prêts à répondre à cette question maintenant, allez-y.

M. Taylor: Monsieur le président, j'aimerais y réfléchir en me reportant à tout ce qui a été dit lors de la rédaction originale. Le président nous soumet deux propositions formulées par les sénateurs Langlois et Grosart qui sont en fait très différentes l'une de l'autre.

Le sénateur Grosart: On proposera peut-être ensuite le retrait intégral de ce paragraphe, mais ce n'est pas encore le cas.

M. Taylor: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais demander à mes collègues d'étudier ces deux propositions et j'y reviendrai après avoir répondu à d'autres questions.

Le président: Je vous remercie, sénateur Marchand, de votre patience.

Le sénateur Marchand: J'ai été si patient que je crois avoir oublié la question que je voulais poser.

Le sénateur Langlois: Vous avez perdu votre inspiration.

Le sénateur Marchand: Je regrette d'avoir manqué la discussion précédente, mais je porterai plus attention désormais. L'une des raisons qui explique ma difficulté à suivre est que je n'étais pas membre du Comité.

Le problème soulevé par le sénateur Langlois est très grave. Il a trait à la position que le gouvernement devrait prendre face aux sociétés de la Couronne. Dans le passé, j'ai eu la chance ou la malchance, je ne saurais dire, d'être ministre des Transports et d'avoir sous ma juridiction le CN, Air Canada indirectement, la Société des transports du Nord, le Conseil des ports nationaux, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration de pilotage et d'autres sociétés. Il n'y a pas deux de ces sociétés qui aient le même statut face au gouvernement. Une vérification dans chaque ministère démontrera que la même situation existe partout. On n'a pas fixé la relation qui devrait exister entre le gouvernement et une société créée par ce dernier dans l'intérêt public. Air Canada n'a pas été créé par un socialiste comme le sénateur Forsey, mais par un capitaliste de la trempe de M. C. D. Howe de sorte que nous ne pouvons pas soupçonner les promoteurs d'Air Canada d'avoir eu des visées socialistes.

En ce qui concerne cet article, le ministre doit informer le Parlement des mesures qu'il prend. Le Parlement possède un

[*Text*]

recourse against the minister and can blame him for authorizing or asking Air Canada to do certain things. However, in my opinion, the reason a crown corporation is in existence is because the public interest requires it. If it is not required by the public interest, Air Canada should not exist as a crown corporation but should be operated by private enterprise. Similarly, we should not have CNR if it were not in the public interest. CNR does not always operate for purposes of profit—

The Chairman: Senator Marchand, what is your question?

Senator Marchand: My question relates to the fact that this is related to the general philosophy which should obtain with respect to crown corporations and the authority and powers of the government with respect to them. It is very serious legislation, because we are changing now the very nature of Air Canada, which was simply a subsidiary of CNR, and it now becomes a full-fledged crown corporation, whatever we do. Look at what happened this morning, Mr. Chairman. Of course, Air Canada should operate in the interests of the public, but there are at least one or two senators who ask why Air Canada does not fly direct from Calgary, or Sydney to Ottawa. Of course, the government will have to answer that.

So, as I say, I am not ready to propose any changes at this moment. I have not been convinced that it would be in the public interest. However, I did not have the opportunity of posing general questions with respect to the financial situation of Air Canada.

I would be interested in knowing the impact of Air Canada from a financial point of view of the U.S.-Canada air agreement. Was it negative or positive? Perhaps you would also include information with respect to the exercise of the fifth freedom with respect, for instance, to Alitalia flying from Toronto.

You may provide the answer later, if you wish. I do not ask you to answer the first question, as it concerns general philosophy, which I hope one day we will have the opportunity of discussing. However, with respect to the second question, I would like to know your reasons for forecasting a profit this year, in contrast to past years.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I am delighted to see Senator Marchand here this morning, as a former colleague in the transportation field.

The U.S.-Canada bilateral agreement is having a positive effect on Air Canada. I say "is having a positive effect" because it is continuing to be implemented, as the honourable senator knows. In fact, those routes which will contribute positively to Air Canada are those which are coming into force in 1978. These are the routes from Calgary and Edmonton to Los Angeles and from Vancouver and Calgary to New York. These are not only good long-haul routes, but it means that we will be getting Canadian traffic back from U.S. carriers. That is the great value of the bilateral; it recovers Canadian travellers for Canadian carriers, resulting in Canadian money flowing into the Canadian stream. So 1978 represents a very important year to the total implementation.

[*Traduction*]

recours contre le ministre et peut le blâmer d'avoir autorisé telle activité ou d'avoir demandé à Air Canada de s'acquitter de telle tâche. Cependant seul l'intérêt public justifie, à mon avis, l'existence d'une société de la Couronne. Si l'intérêt public ne l'exige pas, Air Canada ne doit pas être une société de la Couronne, mais plutôt une entreprise privée. De la même façon, le CN ne devrait pas exister si ce n'est dans l'intérêt public. Le CN n'existe pas en vue de faire des profits.

Le président: Sénateur Marchand, quelle est votre question?

Le sénateur Marchand: Ma question porte sur le fait qu'il convient de définir la relation entre les sociétés de la Couronne et le gouvernement. C'est une loi très importante, parce qu'elle vise à changer la nature même d'Air Canada qui était jusqu'à maintenant une filiale du CN et qui deviendra une véritable société de la Couronne. Revenons sur ce qui c'est passé ce matin. Air Canada doit bien sûr promouvoir l'intérêt public, mais au moins deux sénateurs ont demandé pourquoi Air Canada n'a pas de vols directs entre Ottawa et Calgary ou Ottawa et Sydney? Le gouvernement devra évidemment répondre à cette question.

Et c'est pourquoi je ne crois pas que l'heure soit aux changements. Je ne suis pas convaincu que cette modification soit dans l'intérêt public. Je n'ai pas eu cependant l'occasion de poser des questions générales sur la situation financière d'Air Canada.

J'aimerais connaître le rôle qu'a joué Air Canada, du point de vue financier, dans l'entente aérienne conclue entre le Canada et les États-Unis. Ce rôle a-t-il été négatif ou positif? Il conviendrait peut-être également d'expliquer ce qu'on entend par cinquième liberté dans le cas, par exemple, du droit d'Alitalia d'avoir des vols en provenance de Toronto.

Vous pouvez répondre à ma question plus tard, si vous le désirez. Je ne vous demande pas de répondre à ma première question qui porte sur des principes généraux dont nous discuterons, je l'espère, un jour. J'aimerais cependant que vous me disiez pourquoi vous prévoyez réaliser un profit cette année alors qu'il n'y en a pas eu dans le passé.

M. Taylor: Monsieur le président, je suis enchanté de voir parmi nous le sénateur Marchand qui est un ancien collègue du domaine des transports.

Par l'entremise du président, j'aimerais dire à l'honorable sénateur que l'accord bilatéral canado-américain a un effet positif sur Air Canada. Je dis «a un effet positif», car cet accord existe toujours, comme l'honorable sénateur le sait. En fait, les itinéraires qui contribueront à l'essor d'Air Canada sont ceux qui entreront en vigueur en 1978, soit ceux de Calgary et d'Edmonton vers Los Angeles, et de Vancouver et Calgary vers New York. Non seulement s'agit-il là de longs parcours, mais cela nous permettra de récupérer des transporteurs américains les canadiens et autres passagers qui reviennent au pays. C'est là le grand avantage de l'accord bilatéral. Il achemine les voyageurs canadiens vers les transporteurs canadiens, ce qui entraîne le rapatriement des devises canadiennes. On peut donc dire que 1978 représente une année très

[*Text*]

Senator Marchand: It has never been shown statistically.

Mr. Taylor: No, it has never been shown, but we have analyses and I would be glad to discuss this subject with you in more detail. Many of the U.S. routes which have been in existence for some years are part of the total U.S. route structure.

We did analyze individual routes to make sure that the investment that we put into them is contributing in the desired manner, so I can answer that it is a positive contribution.

Senator McElman: In putting this into proper perspective, I should like to make a few comments before I put my questions.

Perhaps the witnesses are aware—and if they are not, I will indicate it to them—that there is a growing feeling in Parliament that Parliament should be more jealous of the powers that it extends, by law, to ministers to enable them to make regulations. That does not have application in this bill, but that same jealous feeling is growing in Parliament as to the powers that should be extended to Governor in Council without coming back to Parliament, which is the subject we have been discussing.

Within this same picture—and I am sure the witnesses are aware of this—government is now considering how it can tighten up control of crown corporations.

It is within that context that we ought to consider clause 6(2). I appreciate the approach of Air Canada in wanting to be able to go to the Governor in Council rather than Parliament for something that may have been forgotten in the powers and objectives—"activities," as it is referred to now.

Before I put any further questions to the witnesses, I wish the witnesses to understand that on the other side of that coin is Parliament, and it is becoming increasingly jealous of powers to be given.

This clause, as it reads, would permit Air Canada to put a proposition to the Governor in Council for activities that are not contemplated by Parliament, and yet there would be no reference to Parliament and no possibility of debate within Parliament if the Governor in Council agreed to it.

On the understanding that we can all appreciate that, I have several questions, the first one being: If clause 6 (2) were eliminated entirely, would Air Canada feel that its powers were so constricted that it would have to be back before Parliament very shortly; or, if the proposition were now made for the elimination of that clause altogether, would you then have to ask, before this bill is passed, that the capacities and activities described in clause 6 (1) be greatly broadened from what they are?

Mr. Taylor: First of all, I should like to say that I am very conscious and aware of the concerns which you have raised in

[*Traduction*]

importante en ce qui concerne la mise en œuvre globale du réseau.

Le sénateur Marchand: Cela n'a jamais été démontré statistiquement.

M. Taylor: Non, mais nous disposons d'analyses, et je serais heureux d'en discuter plus en détail avec vous. Un bon nombre des itinéraires américains qui existent depuis des années font partie du réseau global des États-Unis.

Nous avons examiné des parcours individuels pour nous assurer que le rendement des sommes que nous y investissons est conforme à nos prévisions; je puis donc vous dire que la contribution est positive.

Le sénateur McElman: Pour placer les choses dans leur juste perspective, j'aimerais faire quelques observations avant de poser des questions.

Les témoins savent peut-être, sinon je le leur indiquerai—que le Parlement a de plus en plus l'impression qu'il devrait être plus jaloux des pouvoirs qu'il confère aux ministres par voie de mesure législative, pour que ces derniers puissent établir des règlements. Cela n'a pas d'application dans ce projet de loi. Le même sentiment de jalousie ne cesse de s'accentuer au Parlement quant aux pouvoirs qui devraient être conférés au gouverneur en conseil, sans qu'il soit nécessaire d'en référer au parlement, ce dont nous parlons actuellement.

Dans ce même ordre d'idée—et je suis sûr que les témoins en sont au courant—le gouvernement étudie actuellement la façon de resserrer le contrôle des sociétés de la Couronne.

C'est dans ce contexte que nous devrions examiner le paragraphe 6(2). Je comprends qu'Air Canada veuille pouvoir s'adresser au gouverneur en conseil plutôt qu'au Parlement dans les cas où l'actuelle loi a omis des pouvoirs, des objectifs ou des «attributions».

Avant de poser des questions aux témoins, je voudrais que ceux-ci comprennent qu'au revers de la médaille, il y a le Parlement, et que celui-ci devient de plus en plus jaloux des pouvoirs qu'il doit conférer.

De par sa formulation, cette disposition permettrait à Air Canada de demander au gouverneur en conseil de l'autoriser à exercer certaines activités que n'avait pas envisagées le Parlement, tout en n'étant pas tenue d'en référer au Parlement, où il ne pourrait d'ailleurs y avoir de débat au Parlement si le gouverneur en conseil acquiesçait à la demande d'Air Canada.

En me fondant sur le fait que nous pouvons tous reconnaître cela, j'ai plusieurs questions. Premièrement, si le paragraphe 6(2) était supprimé totalement, Air Canada estimerait-elle que ses pouvoirs sont restreints au point qu'elle se verrait obligée de revenir sous peu devant le Parlement? Ou encore, si on proposait maintenant de supprimer cette disposition, exigeriez-vous avant l'adoption du projet de loi que les capacités et les attributions visées au paragraphe 6(1) soient élargies de beaucoup par rapport à ce qu'elles sont?

M. Taylor: Tout d'abord, je voudrais dire que je suis très conscient des préoccupations dont vous nous avez fait part

[*Text*]

your opening remarks. I believe the board of directors and the management of the corporation are extremely conscious of the concerns that have been expressed by you. We are not unmindful of those concerns. The board and the management, for whom I can speak, are quite prepared, as a crown corporation, to acknowledge and accept that environment.

In answer to the question: If clause 6 (2) were not there, would we revise clause 6(1) paragraphs (a) to (h) immediately? I believe that clause 6(1) paragraphs (a) to (h) are the activities which we see at the moment as being those which would enable us to operate the corporation. The environment in which we will find ourselves tomorrow or next year, I cannot say. This may cause a redefinition of one of those. As of today, I would have to give the answer that clause 6(1) paragraphs (a) to (h) provide us with the description of those capacities and activities in which we are currently engaged, or in which we would be likely to be engaged.

Senator Grosart: Why did you exclude clause 6(1) paragraph (i)?

Mr. Taylor: Clause 6 (1) paragaphs (a) to (h) are specific activities. Clause 6 (1) paragraph (i) is the description of incidental activities.

Senator Grosart: " . . . necessary or incidental".

Mr. Taylor: Yes, "necessary or incidental".

Senator Grosart: Could you tell us why clause 6(1) (i) does not give you the powers you wish?

Mr. Taylor: There was a second question from Senator McElman. I am afraid I have forgotten the second question.

Senator McElman: The question was: If this subclause were eliminated, would you ask for additions to clause 6(1)? I believe you answered that.

On the question raised by Senator Grosart—which I was going to raise—perhaps we should have a comment on the record by our distinguished Law Clerk. I have been told by those who were briefing me in preparation for sponsoring this bill that paragraph (i) is a standard paragraph that is placed in most such legislation, and that it adds nothing whatsoever to the activities listed. I was also told that it simply provides for the administrative necessities in carrying out those activities—that is, hiring people, buying furnishings, and so forth, to ensure that those activities could be carried out.

Senator Riley: Ancillary powers.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: I agree with what Senator McElman has just stated as a description of "ancillary power". It is something that is necessary because of the activities that are to be carried out under the Act. For example, hiring personnel and purchasing typewriters and other equipment are incidental powers.

An illustration "ancillary powers" is found in section 16 of the Canada Corporations Act, which has been replaced by the Canada Business Corporations Act. There is a list in this

[*Traduction*]

dans vos remarques préléminaires. Je crois que le conseil d'administration et les gestionnaires de la société sont extrêmement conscients des inquiétudes que vous avez exprimées. Nous n'y sommes pas insensibles. Le conseil d'administration et la direction, au nom desquels je peux parler, soit tout à fait disposés, en tant que société de la Couronne, à reconnaître et à accepter ces conditions.

Pour répondre à la question de savoir si, dans l'éventualité d'une suppression du paragrphe 6(2), nous réviserions immédiatement le paragraphe 6(1), des alinéas *a*) à *h*), je crois que ces dispositions portent sur les attributions que nous considérons actuellement comme étant celles qui permettraient d'exploiter la corporation. Je ne peux prévoir le climat dans lequel nous nous trouverons demain, ou l'année prochaine. Il pourrait alors être nécessaire de redéfinir l'un de ces alinéas. Pour ce qui est d'aujourd'hui, il me faudrait répondre que les alinéas *a*) à *h*) du paragraphe 6(1) nous donnent la description de nos capacités et attributions actuelles, ou celles que nous exercerons probablement à l'avenir.

Le sénateur Grosart: Pourquoi avez-vous exclu l'alinéa 6(1)*i*)?

M. Taylor: De *a*) à *h*), ce sont les attributions particulières. L'alinéa *i*) parle de ce qui est accessoire.

Le sénateur Grosart: « . . . nécessaire ou accessoire».

M. Taylor: C'est exact.

Le sénateur Grosart: Pouvez-vous nous dire pourquoi l'alinéa *i*) ne vous confère pas les pouvoirs que vous cherchez?

M. Taylor: Le sénateur McElman avait posé une deuxième question. J'ai bien peur de l'avoir oubliée.

Le sénateur McElman: Ma question était celle-ci: si le paragraphe (2) était supprimé, demanderiez-vous des adjonctions au paragraphe (1)? Je crois que vous y avez répondu.

Pour ce qui est de la question soulevée par le sénateur Grosart—question que j'allais moi-même soulever—il serait peut-être bon de faire figurer au compte rendu une observation de notre distingué légiste. Les personnes qui m'ont aidé à me préparer en vue de parrainer ce projet de loi m'ont dit que l'alinéa *i*) constitue une disposition classique, qu'on introduit dans la plupart des projets de loi semblables, et qui n'ajoute en fait rien aux attributions énumérées. On m'a également dit qu'il prévoit simplement les détails administratifs nécessaires à l'exercice de ces attributions—c'est-à-dire au recrutement de personnel, à l'achat de meubles, etc.

Le sénateur Riley: Les pouvoirs auxiliaires.

M. R. L. du Plessis, secrétaire légiste et conseiller parlementaire: Je suis d'accord avec ce qu'a dit le sénateur McElman des «pouvoirs auxiliaires». Ces pouvoirs sont nécessaires à l'exercice de certaines attributions: recruter du personnel, par exemple, ou acheter des machines à écrire et autres pièces d'équipement. C'est ainsi que je vois cet alinéa.

On en trouve un exemple dans l'article 16 de la Loi sur les corporations canadiennes, qui a été remplacée par la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. On y trouve une

[*Text*]

section of incidental and ancillary powers that a company, under the old system, was authorized to carry out.

Senator Grosart: Specifically listed?

Mr. du Plessis: They are listed specifically. I think this is the type of situation anticipated by paragraph (i). Paragraph (i) states:

do such other things—

Not "such other activities," but "such other things".

—as are necessary or incidental to the carrying out of its activities.

The activities are those listed in paragraphs (a) to (h).

Senator Grosart: Is there any basis in law, in judicial interpretation, to make these words mean something other than what they mean in ordinary English? Has it ever been interpreted by the courts that these words do not mean what they mean here? This is plain English.

Mr. du Plessis: The general rule is that they are to be given—

Senator Grosart: I am not asking for a general rule. I am asking whether there has been any judicial interpretation to say that these words have the meaning that you suggest they have.

Mr. du Plessis: I would have to look into that.

Senator Grosart: Perhaps you should have looked into it before you made the statement you made.

The Chairman: Senator McElman.

Senator McElman: Mr. Chairman, I simply want to get on the record the advice that I have been given, not only by Mr. du Plessis but by other legal counsel employed by the government. In the clear language of paragraph (i) of clause 6(1), the words "its activities," as expressed, are those activities as set out in paragraphs (a) to (h), and there is no extension by this paragraph of those specific activities.

I am going to cover some of the ground covered earlier in connection with clause 6(2). The witnesses have been asked to give their views on the question that if clause 6(2) were expressed in the negative, would it achieve their purposes, and this has been related to clause 6(4). Clause 6(4) deals with powers or activities that have already been set forth in clause 6(1)—in other words, the powers have been granted—but then the proviso in clause 6(4) is that those powers cannot be carried out in certain instances without the permission of the Governor in Council.

I should like to direct the following question to the Law Clerk for his comments. If clause 6(2) were put in the negative, would that not prevent the Governor in Council from authorizing any activity that is not already authorized under clause 6(1)?

The Chairman: That seems to be the same question as was put to Mr. Taylor earlier and concerning which he asked for a little time to consider the matter. Do you have any objection to postponing your question until Mr. Taylor has had an opportunity to deal with it?

[*Traduction*]

liste des pouvoirs accessoires et auxiliaires qu'une société était autorisée à exercer dans le cadre de l'ancien système.

Le sénateur Grosart: Énumérés explicitement?

M. du Plessis: Oui. Je pense que c'est le type de situation envisagée par l'alinéa *i*). Cet alinéa dit ceci:

tout ce qui—

Non pas toutes autres attributions, mais «tout ce qui».

est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions.

Les attributions sont énumérées aux alinéas *a*) à *h*).

Le sénateur Grosart: Par un point de droit, ou une interprétation judiciaire, peut-on accorder à ces termes une signification autre que celle qu'ils ont dans la langue courante? Les tribunaux ont-ils jamais affirmé que ces termes ne signifient pas ce qu'ils veulent dire ici? Dans le cas qui nous occupe, c'est du langage courant.

M. du Plessis: La règle générale veut qu'ils soient accordés—

Le sénateur Grosart: Je ne veux pas connaître la règle générale, mais simplement savoir si on a déjà déterminé juridiquement la signification que vous dites qu'ils ont.

M. du Plessis: Il faudrait que je vérifie.

Le sénateur Grosart: Peut-être auriez-vous dû vérifier avant de faire la déclaration que vous avez faite.

Le président: Sénateur McElman.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je voudrais simplement que soient inscrits au compte rendu les avis que j'ai reçus, non seulement de M. du Plessis, mais également d'autres conseillers juridiques au service du gouvernement. Dans le libellé très clair de l'alinéa *i*) du paragraphe 6(1), les mots «ses attributions» visent les attributions décrites aux alinéas *a*) à *h*), et ce paragraphe ne les étend d'aucune façon.

J'aimerais reprendre certains des points abordés antérieurement à propos du paragraphe 6(2). On a demandé aux témoins de dire si le paragraphe 6(2), mis à la forme négative, atteindrait ses objectifs, et on a rattaché cette question au paragraphe 6(4). Celui-ci traite des pouvoirs ou attributions qui ont déjà été énoncés au paragraphe 6(1). En d'autres termes, les pouvoirs ont été accordés. Mais la restriction contenue au paragraphe 6(4) prévoit que dans certains cas, ces pouvoirs ne peuvent pas être exercés sans la permission du gouverneur en conseil.

J'aimerais poser la question directement au secrétaire légiste. Si le paragraphe 6(2) était libellé à la forme négative, cela n'empêcherait-il pas le gouverneur en conseil d'autoriser l'exercice de toute attribution qui ne l'a pas déjà été en vertu du paragraphe 6(1)?

Le président: Vous semblez reprendre la question que vous avez déjà posée à M. Taylor à l'égard de laquelle nous avons demandé un délai afin de pouvoir l'approfondir. Avez-vous des objections à ce que nous la reportions jusqu'à ce que M. Taylor ait eu le temps de l'examiner?

[*Text*]

Senator McElman: I thought it might be useful at this point, Mr. Chairman, if we were to ask our Law Clerk to give us some advice on this matter. It might be helpful not only to us but to the witnesses.

The Chairman: Unless you have serious objection, I would ask you to postpone your question until we have Mr. Taylor's answer. Perhaps the witnesses are prepared to answer the question now.

Senator Langlois: Mr. Chairman, perhaps our Law Clerk could be asked to consider this question at the same time as Mr. Taylor considers it, and when we get Mr. Taylor's answer he can comment on it.

The Chairman: That is what is in my mind.

Senator Langlois: Perhaps Senator McElman would be satisfied with that.

Senator McElman: I simply thought, from other conversations I have had, that we might be able to get some advice on this point this morning.

The Chairman: Could I ask you to postpone that for the moment, Senator McElman? I realize what you have in mind, and certainly I do not think there is anything wrong with it at all, and perhaps there is much good with it. But, really, it is then answering the question that we are asking the witnesses to answer for us, and I should like to hear what our witnesses have to say before we get something definitive from the Law Clerk.

Senator McElman: In that case, Mr. Chairman, I shall postpone any further questions which hinge very much upon this and pass on to any other senator who wishes to comment, provided I can get back into the lineup.

The Chairman: Yes, certainly. The next name I have is Senator Forsey.

I believe your question, Senator Forsey, will have to do with the subject we have just been considering.

Senator Forsey: Yes, it will, Mr. Chairman. Actually, I have three questions. First of all, like Senator Grosart, I still cannot see why clause 6(1) (i) does not cover these marginal activities, marginal differences which the witness has spoken about several times. I note the words "marginal differences". I emphasize in clause 6(1) (i) the word "other"—"do such other things" It is not simply the things up above there but it is "other things as are necessary or incidental to the carrying out of its activities."

Senator Grosart: It can do anything.

Senator Forsey: It semms to me that it would "open the gates as wide as the sky and let the king come riding by." Again, I suppose really we have to wait for the answer of the Law Clerk on judicial interpretation of this particular thing, but, for the life of me, I cannot see why, as Senator Grosart says, it cannot be taken in its ordinary and literal sense. Of course, I am not a lawyer so these things are hidden from me—at least until we receive further light from the Law Clerk.

[*Traduction*]

Le sénateur McElman: J'ai cru qu'il serait bon de soulever la question maintenant, monsieur le président, si nous voulons obtenir l'avis du secrétaire légiste. Sa réponse nous serait utile, de même qu'aux témoins.

Le président: A moins que vous n'ayez de sérieuses objections, je vous demanderai de reporter votre question jusqu'à ce que M. Taylor ait pu nous fournir une réponse. Les témoins sont peut-être prêts à répondre à cette question maintenant.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, le secrétaire légiste pourrait peut-être étudier cette question en même temps que M. Taylor, et lorsque ce dernier nous donnera sa réponse, le secrétaire légiste pourra la commenter.

Le président: C'est à quoi je pensais.

Le sénateur Langlois: Le sénateur McElman sera peut-être satisfait de cette solution.

Le sénateur McElman: Je pensais seulement, d'après les autres conversations que j'ai eues, que nous pourrions obtenir une opinion à cet égard ce matin.

Le président: Est-ce que je pourrais vous demander de reporter cette question pour l'instant, sénateur McElman. Je sais ce que vous avez en tête et je n'y vois rien de mal; c'est probablement une très bonne question. Mais réellement, ce serait fournir nous-mêmes la réponse à la question que nous avons posée aux témoins et j'aimerais entendre ce qu'ils ont à dire avant que le secrétaire légiste ne se prononce.

Le sénateur McElman: Dans ce cas, monsieur le président, je ne poserai plus de questions dans cette veine et je cède la parole à tout autre sénateur qui désire intervenir, pourvu que je puisse reprendre parole à mon tour.

Le président: Oui, certainement. Le prochain nom sur ma liste est celui du sénateur Forsey.

J'imagine que votre question, sénateur Forsey, se rattache au sujet que nous étudions.

Le sénateur Forsey: Oui, monsieur le président. En réalité, j'ai trois questions à poser. D'abord, comme le sénateur Grosart, je ne comprends toujours pas pourquoi l'alinéa 6(1)*i*) ne vise pas ces attributions marginales, les différences marginales dont le témoin a parlé à plusieurs reprises. Je note l'expression «différences marginales». Je souligne l'emploi à l'alinéa 6(1)*i*) du mot «tout». «Faire tout ce qui . . . » Il ne s'agit pas simplement de tout ce qui est prévu antérieurement, mais on ajoute «faire tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions.»

Le sénateur Grosart: La société peut faire n'importe quoi.

Le sénateur Forsey: Il me semble que nous «ouvrons toutes grandes les portes pour laisser entrer le roi». Je suppose que nous devons réellement attendre la réponse du secrétaire légiste quant à l'interprétation juridique de cette question, mais je ne vois tout simplement pas, comme le sénateur Grosart l'a dit, pourquoi nous ne pouvons pas nous détacher du sens courant et littéral. Bien sûr, je ne suis pas avocat et ces choses m'échappent, du moins jusqu'à ce que le secrétaire légiste nous ait éclairé.

[*Text*]

The second question I want to ask is about the statement—I think it was from Senator McElman's questions—about clause 6(4) simply referring back to clause 6(1). I should like to have some enlightenment on that, because it seems to me that clause 6(4) talks about the establishment of corporations subsidiary to the Corporation. I don't see any sign of that in clause 6(1), unless it is covered by clause 6(1) (i):

> 6.(4) (c) sell otherwise dispose of or cause to be sold or otherwise disposed of
>
> (i) all or substantially all of the shares . . .

and so forth, and:

> (d) change the nature or undertaking of any corporation that is a subsidiary of the Corporation at the coming into force of this Act.

I don't see any of those things covered by clause 6(1) (a) to (h). Therefore, I cannot understand why the negative form that Senator Langlois has suggested would be inappropriate, on the ground that clause 6(4) (a) to (d) is merely refering back to clause 6(1) (a) to (h).

My third question is much more important and is much more fundamental. It is a question that arises out of my experience as the Senate chairman of the Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments.

Suppose clause 6(2) were left as it is, were left in there as it is or were put in its negative form, one or the other, with a further addition that no order of the Governor in Council under clause 6(2) should come into force except after an affirmative resolution by both houses of Parliament. How would the corporation view that? That is a really fundamental question, because then, if you were to accept some amendment like that, it seems to me you would meet the question raised by Senator Grosart and others that you are trying to by-pass Parliament. If the thing would not come into effect without an affirmative resolution of both houses, then Parliament would really come into play not at the end of the year, when you come before the Estimates Committee or before the National Finance Committee or something like that, not by questions, not by this, not by that, not by some objection in the house, not by a vote of want of confidence in the government for having passed this Order in Council, but specifically on the particular thing that you want.

The Chairman: I think Mr. Taylor would like to have counsel comment on clause 6(1)(i), your first question, Senator Forsey, having to do with "such other things as are necessary", and so on. Perhaps we could have that now.

Mr. DesBois: Mr. Chairman, perhaps I could expand on the statement I made earlier with respect to the question of going to Parliament on a question of interpretation. I should like to underline the fact that as this is the first time a special act corporation would be bringing in the basic concept of the capacity and powers of a natural person as provided for in the Canada Business Corporations Act, there was concern that possibly this safeguard of subclause 6(2) should be built in if it

[*Traduction*]

Ma deuxième question concerne la déclaration de — je crois qu'il s'agissait du sénateur McElman — à propos du paragraphe 6(4) qui renverrait tout simplement au paragraphe 6(1). J'aimerais qu'on apporte des précisions à cet égard, car il me semble que le paragraphe 6(4) stipule que la société ne peut pas créer de filiale. Je ne crois pas que le paragraphe 6(1) en parle, sauf peut-être à l'alinéa *i*):

> 6.(4) *c*) vendre et autrement aliéner
>
> (i) la totalité ou la quasi-totalité des actions

ainsi de suite, et:

> *d*) changer la nature ou le genre d'entreprise de toute corporation qui était sa filiale à l'entrée en vigueur de la présente loi.

Je ne crois pas que ses activités soient visées par les alinéas 6(1)*a*) à 6(1)*h*). Je ne comprends donc pas pourquoi la forme négative proposée par le sénateur Langlois serait rejetée sous prétexte que les alinéas 6(4)*a*) à *d*) renvoient simplement aux alinéas 6(1)*a*) à *h*).

Ma troisième question est beaucoup plus importante et fondamentale. Elle découle de mon expérience en tant que président pour le Sénat du Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires.

Supposons que le libellé du paragraphe 6(2) soit conservé tel que, ou qu'il soit mis à la forme négative, et qu'on y précise en outre qu'aucune ordonnance du gouverneur en conseil ne doit entrer en vigueur en vertu du paragraphe 6(2) tant qu'une résolution affirmative n'a pas été adoptée par les deux chambres du Parlement. Comment la société réagirait-elle à cela? C'est une question réellement fondamentale puisque, si vous acceptiez une telle modification, il me semble que vous répondriez à la question posée par le sénateur Grosart et les autres, à savoir que vous ne voulez pas consulter le Parlement. Si cette disposition n'entrait pas en vigueur sans une résolution affirmative des deux Chambres, le Parlement pourrait alors se prononcer non pas à la fin de l'année lorsque vous comparaissez devant le Comité des prévisions budgétaires ou devant le Comité des Finances nationales ou autre chose de ce genre, non pas en posant des questions, ou par toute autre voie détournée, non pas en soulevant une objection à la Chambre, ni en proposant une motion de défiance contre le gouvernement pour avoir rendu ce décret en conseil, mais bien en lui posant une question précise sur ce que vous voulez exactement.

Le président: Je crois que M. Taylor voudrait que le conseiller juridique se prononce à l'égard de l'alinéa 6(1)*i*), puisque votre première question, Sénateur Forsey, portait sur la locution «faire tout ce qui est nécessaire», ainsi de suite. Nous pourrions peut-être passer à cela maintenant.

M. DesBois: Monsieur le président, je pourrais peut-être reprendre la déclaration que j'ai faite plus tôt, lorsque j'ai dit que le Parlement ne serait pas consulté à propos d'une question d'interprétation. J'aimerais souligner que c'est la première fois qu'une corporation constituée par une loi spéciale fera intervenir la notion fondamentale de la capacité et des pouvoirs d'une personne naturelle prévus dans la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Aussi nous nous demandions si,

[*Text*]

was found at a later date that there was a flow in the carrying out of any of its activities. Whether or not it should cover all of the other questions of additional activities, I think, is a question of policy for the government to comment on.

It should be noted that clause (6)(1)(i) was set out there to complement the provisions spelled out elsewhere in clause 6(1) and was to be read in the context of clause 6(3), where the capacity and powers of the corporation are provided for.

A special act corporation under the Canada Corporations Act actually has incidental and necessary powers under Part IV, and unless its specific powers are spelled out in its act it is only those powers that may be carried out by the special act corporation, plus any incidental or necessary powers. That is basically the precedent for putting (i) in there, to cover all of the various things a company does that do not necessarily have to be spelled out in detail.

Senator Grosart: Is that not what clause 6(2) does?

Mr. DesBois: No, I don't believe so.

Senator Forsey: May I ask for a slight clarification there? Clause 6(3) speaks of the activities referred to in subclauses (1) and (2). A moment or so ago somebody was drawing a distinction between "activities" and "things" in clause 6(1)(i). That is a distinction I found, like my fellow non-lawyer, Senator Grosart, a little hard to follow. Now clause 6(1) is all subsumed under the word "activities," apparently, to cover clause 6(1)(i) as well as the others.

It would seem to me that bringing in this word "activities" in clause 6(3) to cover the whole of clause 6(1) is, in effect, admitting that doing "such other things" is not merely paying the salaries of clerks and other employees—charwomen, pilots or whatever you like—but goes far beyond that and really covers all those marginal things, the possible contingencies which may arise because of some vast new change in our economic or technological environment that you have been talking about.

The Chairman: Have you an answer for that?

Mr. DesBois: In discussions with the drafters of the bill it was thought desirable to put in the standard wording, which is basically spelled out in clause 6(1)(i) to cover all these other situations. Subclause (3) actually spells out the capacity and powers of the corporation as distinguished from what used to be known as "objects," and is now referred to as "activities" in clause 6(1).

I think one of the drafters of the bill, James T. Lyon, who appeared last Thursday, expanded on their own thinking of why they chose "activities" as a convenient term to cover that situation.

I don't know if that answers the point satisfactorily.

[*Traduction*]

dans le cas où il y aurait des irrégularités dans l'exercice des attributions, le libellé ne pourrait pas être modifié par l'insertion de cette garantie au paragraphe 6(2). Qu'elle vise ou non toutes les autres questions, c'est au gouvernement s'il revient, à mon avis, d'en décider.

Il convient de souligner que l'alinéa 6(1)*i*) a été inséré là afin de compléter les dispositions précisées ailleurs dans le paragraphe 6(1) et il devait être interprété dans le contexte du paragraphe 6(3), qui prévoit la capacité d'une personne physique et l'exercice des pouvoirs en cause.

Une société relevant d'une loi spéciale aux termes de la Loi sur les corporations canadiennes a en fait des pouvoirs accessoires et nécessaires en vertu de la Partie IV, et sauf si certaines activités sont énoncées dans sa loi, elle ne peut avoir d'autres pouvoirs que ceux qui sont admissibles pour les sociétés constituées en vertu d'une loi spéciale, auxquels s'ajoutent des pouvoirs accessoires ou nécessaires; c'est fondamentalement pour cette raison que nous avons ajouté ici l'alinéa *i*), afin de couvrir toutes les activités d'une société qui n'ont pas à être précisées en détail.

Le sénateur Grosart: N'est-ce pas ce que fait le paragraphe 6(2)?

M. DesBois: Non, je ne le pense pas.

Le sénateur Forsey: Puis-je demander un petit éclaircissement à cet égard? Le paragraphe 6(3) mentionne les pouvoirs visés au paragraphe (1) et (2). Tout à l'heure, quelqu'un faisait une distinction entre les termes «activités» et «things» figurant à la version anglaise de l'alinéa 6(1)*i*). Comme mon ami non juriste, le sénateur Grosart, je pense que cette distinction est un petit peu difficile à suivre. Maintenant tout le paragraphe 6(1) est sous le titre «attributions», ce qui recouvre l'alinéa 6(1)*i*) aussi bien que les autres.

Il me semble qu'ajouter le terme «pouvoirs» au paragraphe 6(3) pour couvrir l'ensemble du paragraphe 6(1) revient en fait à admettre que «tout» ne consiste pas seulement à verser les salaires des employés de bureau a des femmes de ménage, des pilotes etc.; cela va beaucoup plus loin et recouvre toutes ces choses marginales, ces éventualités qui pourraient se présenter si notre économie ou notre environnement technologique subissaient d'importantes changements, ainsi que vous l'avez mentionné.

Le président: Avez-vous une réponse à cela?

M. DesBois: Au cours des discussions avec les responsables de la rédaction du projet de loi, nous avions pensé qu'il était souhaitable d'utiliser les termes habituels, qu'énonce essentiellement l'alinéa 6(1)*i*), pour recouvrir toutes ces autres situations. Le paragraphe (3) décrit en fait la capacité de la société, où, ce qui s'appelait «objets» est maintenant qualifié «d'activités», au paragraphe 6(1).

L'un des responsables de la rédaction du projet de loi, James T. Lyon, qui avait comparu ici jeudi dernier avait expliqué que le terme «activités» avait été choisi, pour recouvrir aisément cette situation.

Je ne sais pas si cela répond à votre question de manière satisfaisante.

[*Text*]

Senator Forsey: I don't think it does, but I will let it drop.

The Chairman: I don't think you have had your main question answered yet, Senator Forsey.

Senator Forsey: No, not the main one, but I don't want to pursue this point further now, because I think both Senator Grosart and I have flogged it pretty hard.

Senator Grosart: Mr. Chairman, may I ask a supplementary on this point? In view of the phrase "ancillary powers," perhaps I could ask counsel if he would agree that the marginal note "ancillary powers" opposite clause 6(3) would be just as appropriate opposite clause 6(1)(i).

Mr. DesBois: Yes.

Senator Grosart: Just as appropriate?

Mr. DesBois: Yes.

Senator Grosart: No difference. Thank you very much. That is the answer I wanted, that there is no difference. That is exactly the answer I wanted.

The Chairman: I think the time has come to ask for an answer to your question, Senator Langlois, and we shall then get back to Senator Forsey's main question.

Senator Riley: Mr. Chairman, was it not suggested that the question might be answered after the lunch hour, to give the witnesses an opportunity to prepare an answer?

The Chairman: I do not recall such a suggestion. However, if it were to be asked, I suppose the committee would consider whether or not it should be granted. Senator McElman has a number of questions which appear to depend on the answer to Senator Langlois' question.

Senator Langlois: Surely we are not sitting this afternoon?

The Chairman: Not that I am aware of.

Senator Langlois, Mr. Taylor asks for a little more time to consider the implications of your question.

Senator Langlois: He may take all the time he wants. We would like to have him back before this committee.

Senator McElman: Mr. Chairman, in fairness to the witnesses, and to our Law Clerk who may wish to discuss this matter with them, it is quite impossible for either of the witnesses or the Law Clerk to give this matter the consideration it needs while they are being asked other questions. Therefore, could we take a 10-minute recess? We might have a short coffee break and return in 10 minutes, to give the witnesses, in fairness, the time they deserve.

The Chairman: That seems to me to be advisable, with the general approval of the committee, provided that a 10-minute break will provide sufficient time.

Mr. du Plessis: Mr. Chairman, it might not provide sufficient time.

The Chairman: We do not want to delay the proceedings of the committee. Let us have a 10-minute break and we can then see whether or not more time is required.

[*Traduction*]

Le sénateur Forsey: Je ne le pense pas, mais je n'insisterais pas davantage.

Le président: Je ne crois qu'on ait encore répondu à votre principale question, sénateur Forsey.

Le sénateur Forsey: Non, pas à ma question principale, mais je ne veux pas poursuivre davantage pour le moment parce que le sénateur Grosart et moi l'avons suffisamment soulevée.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, me permettrez-vous à ce stade une question supplémentaire? Je pourrais peut-être demander à notre conseiller s'il pense aussi que la note en marge «pouvoirs auxiliaires» du paragraphe 6(3) conviendrait aussi bien à l'alinéa 6(1)*i*).

M. DesBois: Oui.

Le sénateur Grosart: Tout à fait.

M. DesBois: Oui.

Le sénateur Grosart: Il n'y a aucune différence. Je vous remercie beaucoup. C'est ce que je voulais entendre. Il n'y a aucune différence. C'est exactement la réponse que je voulais.

Le président: Sénateur Langlois, il est temps que l'on vous réponde, nous reviendrons ensuite à la principale question du sénateur Forsey.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, n'avait-on pas proposé d'attendre après le déjeuner, pour le faire, afin que les témoins puissent préparer leur réponse?

Le président: Je ne me souviens pas de cette suggestion. Mais si quelqu'un voulait la présenter, le Comité pourrait décider de l'accepter ou non. Le sénateur McElman a un certain nombre de questions qui semblent tributaires de la réponse qu'attend le sénateur Langlois.

Le sénateur Langlois: Nous n'allons tout de même pas siéger cet après-midi?

Le président: Pas que je sache.

Sénateur Langlois, M. Taylor vous demande un peu plus de temps pour examiner les répercussions de votre question.

Le sénateur Langlois: Il peut prendre tout le temps qu'il veut. Nous aimerions qu'il revienne parmi nous.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, en toute justice pour les témoins, et pour notre Secrétaire légiste qui voudrait peut-être examiner cette question avec eux, il leur est tout à fait impossible d'étudier sérieusement cette question alors qu'on nous en pose d'autres. Nous pourrions donc faire une pause de 10 minutes. Ainsi, les témoins prendront le temps dont ils ont besoin.

Le président: Cela me paraît très souhaitable, et tout le Comité semble d'accord, pourvu qu'une interruption de 10 minutes suffise.

M. du Plessis: Monsieur le président, il faudrait peut-être une pause plus longue.

Le président: Nous ne tenons pas à retarder nos délibérations. Prenons une pause de 10 minutes, et nous verrons ensuite s'il faut la prolonger.

[*Text*]

Senator Riley: Mr. Chairman, you have a list of members who wish to ask questions. Some of those questions might have some bearing on this particular point, because it is a very important point.

The Chairman: Exactly.

Senator Riley: If necessary, and if there are other questions bearing on this, the committee may wish to call back the President and the chief counsel for Air Canada for another meeting.

The Chairman: I agree.

Senator Grosart: We will not finish today.

The Chairman: It is hopeless to think that we shall finish today.

Senator Denis: Mr. Chairman, while they are seeking advice from other officials, it would be helpful if they could give us examples of cases whereby the section would be necessary. That section must have been included for some reason. I would like to have an example. Perhaps it has something to do with civil war, or disasters of some kind.

Senator Grosart: I move that we adjourn for a recess.

The Chairman: I declare a recess until 20 minutes to 12, which allows us a little more than 10 minutes.

Senator Marchand: Mr. Chairman, may I suggest that this is the only place where the Governor in Council, without giving an order to Air Canada, can indicate to Air Canada that he would like something to be done, and they are authorized to do something?

The Committee adjourned.

The Chairman: Mr. Taylor has asked for a few more minutes so that his counsel may consider Senator Langlois' point. I think we can go on to some other subject matter just for the moment and then resume the discussion on clause 6(2) and the related matters when counsel returns.

Senator Riley, I think you have some questions.

Senator Riley: They are not extensive, but I would like to ask Mr. Taylor to expand upon section 6(1)(d):

> buy, sell, lease, establish, maintain and operate services, facilities and equipment for organizing and conducting tours, catering . . .

Is the word "catering" contemplated to include catering to passengers in airports; that is, taking over franchises from CARA, and companies like that, or competing with them?

Mr. Taylor: The management has interpreted "catering" to mean catering for its passengers on airplanes.

Senator Riley: That does not define it clearly. It could include catering to passengers in airports as the CARA services do in some airports now. Airplanes could be serviced from those catering outlets right in the airport.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Monsieur le Président, vous avez une liste des membres qui souhaitent poser des questions. Certaines peuvent être liées avec celle-ci, parce qu'elle est extrêmement importante.

Le président: En effet.

Le sénateur Riley: Si c'était nécessaire, et si d'autres questions avaient un lien avec celle-ci, le Comité souhaiterait convoquer le Président et le conseiller principal d'Air Canada à une autre réunion.

Le président: Je suis d'accord avec vous.

Le sénateur Grosart: Nous ne finirons donc pas aujourd'hui.

Le président: C'est absurde de le penser.

Le sénateur Denis: Monsieur le président, pendant que les témoins demandent des conseils à d'autres hauts fonctionnaires, il serait utile qu'ils nous donnent des exemples de cas où cet article serait nécessaire. Il a sûrement une raison d'être, je voudrais avoir un exemple; il s'agit peut-être des guerres civiles ou de certaines catastrophes.

Le sénateur Grosart: Je propose que nous fassions une pause.

Le président: Je vous annonce que la pause se prolongera jusqu'à midi moins vingt, ce qui nous donne un peu plus de 10 minutes.

Le sénateur Marchand: Monsieur le président, puis-je ajouter que c'est le seul cas où le gouverneur en conseil peut, sans ordonnance, faire savoir à Air Canada qu'il aimerait que quelque chose soit fait, alors que la société est autorisée à le faire.

Le Comité suspend ses travaux.

Le président: M. Taylor a demandé quelques minutes de plus, pour que son conseiller puisse examiner la question du sénateur Langlois. Nous pouvons passer à autre chose pour le moment et revenir ensuite à l'étude du paragraphe 6(2) et aux problèmes connexes au retour du conseiller.

Sénateur Riley, vous aviez des questions je crois?

Le sénateur Riley: Elles sont brèves; je voudrais demander à M. Taylor de développer l'alinéa 6(1)*d*):

> acheter, vendre, louer, établir et exploiter des services, installations et équipements d'approvisionnement, d'organisation et de réalisation de voyage en groupe . . .

Le terme «approvisionnement» est-il utilisé pour inclure les services de restauration dans les aéroports, c'est-à-dire que la société pourrait retirer les privilèges dont bénéficient CARA et d'autres sociétés de ce genre, ou entrer en concurrence avec elles?

M. Taylor: La direction a interprété ce terme pour qu'il signifie la restauration des passagers dans les avions.

Le sénateur Riley: Cette définition n'est pas claire. Elle pourrait inclure des services de restauration dans les aéroports, comme ceux que la société CARA assure maintenant dans certains d'entre eux. L'approvisionnement des avions pourrait

[*Text*]

Mr. Taylor: The sort of accepted definition of that is that airports are concessions.

Senator Riley: But they are catering concessions.

Mr. Taylor: They are catering only to the general public, as opposed to catering to airplane passengers; whereas "catering", in the accepted airline definition, is catering to the passengers on airplanes.

Senator Riley: You do not cater now to your passengers; you only provide meals through caterers, is that not correct?

Mr. Taylor: We have one flight kitchen that we operate as Air Canada in London, England. Other than that, the provisioning of food and beverages is in fact contracted to a caterer.

Senator Riley: Different caterers?

Mr. Taylor: Yes, we have a number of them.

Senator Riley: My thought is that "catering" could extend to the general public as well as airline passengers.

Then, down further you say: " . . . including reservations for transportation . . . ". Is it contemplated that this will include acquisition of travel agencies?

Mr. Taylor: If we read that phrase:

> . . . catering and providing other passenger related services including reservations for transportation and accommodation;

that relates to Air Canada passengers. We interpret that to mean, as I mentioned, the provision of food and beverages on the airplane and the providing of passenger-related services which could be broadly interpreted to include the setting up, if necessary, of a company to provide that separately from a division within the company.

Senator Riley: In other words, you could set up your own travel agency?

Mr. Taylor: We could.

Senator Riley: Is that your intention?

Mr. Taylor: It is not our intention at the present time.

Senator Riley: But this would give you the power to do that?

Mr. Taylor: Yes.

Senator Riley: You can acquire or set up travel agencies in competition with the existing travel agencies.

Relating back to the word "tours", you could set up packages through a travel agency whereby your passengers will be,

[*Traduction*]

se faire directement à partir des centres installés dans les aéroports.

M. Taylor: Mais on admet que les aéroports sont des concessions.

Le sénateur Riley: Mais ce sont des concessions dans le domaine de l'approvisionnement.

M. Taylor: Ces centres servent uniquement de service de restauration pour le public en général, par opposition aux services de ce genre assurés pour les passagers d'un avion; dans la définition admise pour les lignes aériennes, l'approvisionnement concerne les passagers d'un avion.

Le sénateur Riley: Pour le moment vous n'assurez pas vous-mêmes les services de restauration pour vos passagers, vous servez des repas que préparent des services spécialisés, n'est-ce pas?

M. Taylor: Nous avons un service de restauration pour nos lignes aériennes, que nous gérons à Londres, en Angleterre sous la raison sociale d'Air Canada. D'autre part, la restauration, en aliments et en boissons, est accordée à contrat à un traiteur.

Le sénateur Riley: A différents traiteurs?

M. Taylor: Oui, nous en avons un certain nombre.

Le sénateur Riley: Je crois que le terme «approvisionnement» pourrait englober le grand public, tout comme les passagers des sociétés de transport aérien.

Ensuite, plus bas, on lit ce qui suit: « . . . notamment ceux de réservations pour le transport . . . » Vise-t-on ici les agences de voyage?

M. Taylor: Si nous lisons ce passage:

> «et autres services destinés aux passagers, notamment ceux de réservations pour le transport et le logement;»

nous constatons qu'il s'agit des passagers d'Air Canada. Nous croyons, comme je l'ai mentionné, qu'il faut entendre ici l'approvisionnement en aliments et en boissons, à bord des appareils, et certains services connexes aux passagers qu'on pourrait largement interpréter pour créer, le cas échéant, une société chargée de fournir ces services, plutôt qu'une division de la société.

Le sénateur Riley: En d'autres termes, vous pourriez établir votre propre agence de voyage?

M. Taylor: Nous le pourrions.

Le sénateur Riley: Est-ce votre intention?

M. Taylor: Ce n'est pas notre intention dans le moment.

Le sénateur Riley: Mais vous auriez ainsi le pouvoir de le faire.

M. Taylor: Oui.

Le sénateur Riley: Vous pouvez acquérir ou créer des agences de voyage qui concurrenceront celles qui existent déjà.

Quant à l'expression «visites», ont peut offrir des voyages organisés par l'entremise d'une agence de voyage et dans le

[*Text*]

say, taken down to Disneyland, and included in the package would be a tour, this sort of thing?

Mr. Taylor: Yes.

Senator Riley: Do you provide hotel accommodation now?

Mr. Taylor: We do it through third parties.

Senator Riley: Through travel agencies?

Mr. Taylor: Through travel agencies and tour wholesalers, in other words, we do the whole packaging, such as I have just generally referred to, which could include ground transportation, reception, as some airlines do. If you were to visit Amsterdam on KLM, they would look after your complete ground reception service and conduct tours of the city of Amsterdam—that sort of thing.

Senator Riley: In other words, you could acquire ground transportation here in Canada and during inclement weather you could provide your own buses and use those buses for tours, unrelated to the actual trip on the aircraft?

Mr. Taylor: I would answer yes to that question.

Senator Riley: Therefore, you would be going into competition with the bus tour companies?

Mr. Taylor: Yes.

Senator Riley: We come now to the word "accommodation" in that subsection. Could this include the acquisition of hotels?

Mr. Taylor: Yes.

Senator Riley: Is it your intention to acquire hotels?

Mr. Taylor: At the present time it is not our intention to acquire hotels, simply because there is an excess of hotel capacity on the market at the moment. The airline industry, historically, has provided hotel capacity in order to ensure that there was adequate hotel capacity available. At the present time I have no plans, nor have I submitted any plans to the board of directors to acquire hotels.

Senator Riley: Have you discussed the possibility?

Mr. Taylor: We have discussed the possibility. It is a subject that we are constantly keeping abreast of because it is such an important part of the total packaging of, in particular, leisure travel. Unless you can sell the bed at the other end, then you are unable to sell the transportation, which is the primary purpose.

Senator Riley: Do you have any hotels now?

Mr. Taylor: No, we do not.

Senator Riley: Do you lease any sections of hotels?

Mr. Taylor: What we do is we make what we call back-to-back arrangements with hotels where we may contract over a

[*Traduction*]

cadre desquels les passagers seraient transportés à Disneyland, par exemple, et l'on incluerait une visite dans ce voyage organisé?

M. Taylor: Oui.

Le sénateur Riley: Offrez-vous à présent le logement?

M. Taylor: Nous le faisons par l'entremise de tiers.

Le sénateur Riley: Des agences de voyage.

M. Taylor: Des agences de voyage et des grossistes de voyages en groupe. En d'autres termes, nous assurons tous les aspects du voyage organisé, come je viens de le mentionner en termes généraux, ce qui pourrait inclure le transport terrestre, l'accueil comme c'est le cas pour certaines compagnies de transport. Si vous deviez vous rendre à Amsterdam avec KLM, cette compagnie assurera tout le service d'accueil au sol et vous fera visiter la ville d'Amsterdam, etc.

Le sénateur Riley: Autrement dit, vous pourriez acquérir l'exploitation des transports terrestres ici au Canada et si le temps était inclément, vous pourriez vous servir de vos propres autobus pour organiser des visites en groupe, sans qu'il y ait de lien réel avec le vol prévu?

M. Taylor: Je répondrais à cette question par l'affirmative.

Le sénateur Riley: Par conséquent, vous entreriez en concurrence avec les compagnies d'autobus spécialisées dans les visites en groupe?

M. Taylor: Oui.

Le sénateur Riley: Nous en arrivons maintenant au terme «logement» dans le même paragraphe. Pourrait-il inclure l'acquisition d'hôtels?

M. Taylor: Oui.

Le sénateur Riley: Avez-vous l'intention d'acquérir des hôtels?

M. Taylor: A l'heure actuelle, nous n'avons pas l'intention d'acquérir des hôtels, simplement parce que la capacité de logement hôtelier sur le marché, est excédentaire. L'industrie des transports aériens a, de tout temps, assuré sa propre capacité de logement hôtelier afin qu'il y ait suffisamment de chambres d'hôtels libres pour accueillir ses passagers. Je n'ai pour le moment aucun projet, dans ce sens, et je n'en ai soumis aucun au conseil de direction.

Le sénateur Riley: Avez-vous discuté de la possibilité?

M. Taylor: Oui. C'est un domaine où nous nous efforçons de suivre le progrès car il constitue une partie si importante de l'ensemble des voyages organisés, en particulier, les voyages de loisir. Si vous ne pouvez pas vendre le lit à l'autre bout, vous êtes alors incapables de vendre le moyen de transport, qui est le but premier.

Le sénateur Riley: Possédez-vous des hôtels maintenant?

M. Taylor: Non.

Le sénateur Riley: Louez-vous des sections d'hôtels?

M. Taylor: Nous concluons ce que nous appelons des ententes successives avec les hôtels dont nous pouvons réserver

[*Text*]

period of weeks for so many rooms in a hotel in order to have them available to sell to our passengers.

Senator Riley: If you did acquire hotels, you would be catering to the general public as well as to the airline passengers, as does CNR and CPR?

Mr. Taylor: Yes, there is no question about that. We would not exclude anyone.

Senator Riley: So that the same thing could apply to catering? When I asked you that question, you said that you interpreted "catering" as catering to the airline passengers, such as serving meals on trains or giving them chits, or something like that, to get meals.

Mr. Taylor: I was giving you the classical definition of "catering", being that you in fact are catering to your own passengers. The classical definition of "accommodation" includes all things associated with accommodation, such as operating the hotel, having dining rooms, bars and whatever else.

Senator Riley: This word "catering," as included in this clause would give you the power to set up catering systems in airports, in competition with the existing caterers.

Mr. Taylor: I would not suggest that it excludes it at all. It is a subject that we are really not at the moment that interested in, as long as what we refer to as concessions are available in airports.

Senator Riley: The words "and providing other passenger related services" could include the acquisition of duty-free shops. I do not know if you would like to be involved in that at the present moment.

Senator Forsey: By the time Senator Riley is finished, you won't need 6(2). You will be able to buy a coffee hacienda in Brazil.

Senator Grosart: B-girls, too.

Mr. Taylor: Regarding the definition of "other passenger related services," it is very hard to provide a very specific list. It could include providing wheelchairs or any of those facilities required by passengers.

Senator Riley: It could also include duty-free shops.

Mr. Taylor: I would not suppose that it would exclude them, sir.

Senator Riley: That is what I am trying to get at. You say it can include the acquisition of travel agencies, the acquisition of buses to conduct tours. Conducting tours could mean landing in Fredericton and taking the tour down through St. Andrews, or something such as that.

Mr. Taylor: Yes. It would include all of those things, and I would take this opportunity to add that these are very normal activities for one of the ten largest airlines in the world to be engaged in.

[*Traduction*]

pendant un certain nombre de semaines un nombre x de chambres à l'intention de nos clients.

Le sénateur Riley: Si vous faisiez acquisition d'hôtels, vous offririez ces services aussi bien au public en général qu'aux passagers des sociétés de transport aérien, comme le font le CN et le CP?

M. Taylor: Oui, cela ne fait aucun doute. Nous n'exclurions personne.

Le sénateur Riley: De sorte que la même chose pourrait s'appliquer à l'approvisionnement des avions? Lorsque je vous ai posé cette question, vous avez dit que, par approvisionnement, vous entendiez l'approvisionnement des passagers des sociétés de transport aérien, comme on sert les repas à bord des trains ou d'autres amuse-gueule en guise de repas.

M. Taylor: Je vous donnais la définition classique d'approvisionnement, c'est-à-dire que vous restaurez en fait vos propres passagers. La définition classique de «logement» inclut toutes les choses liées au logement comme l'exploitation d'un hôtel, de salles à dîner, de bars, etc.—

Le sénateur Riley: Le terme «approvisionnement», que l'on retrouve dans cet article, vous donnerait le pouvoir de créer, dans les aéroports, des services d'approvisionnement qui concurrenceraient les traiteurs déjà en place.

M. Taylor: Je ne crois pas qu'ils en trouveraient exclus. C'est un domaine qui ne nous intéresse pas vraiment à l'heure actuelle, pourvu qu'il y ait des traiteurs dans les aéroports.

Le sénateur Riley: Les termes «et autres services destinés aux passagers» pourraient inclure l'acquisition de boutiques hors-taxes. Je ne sais pas si ce domaine vous intéresserait dans le moment.

Le sénateur Forsey: Lorsque le sénateur Riley en aura terminé, vous n'aurez plus besoin du paragraphe 6(2). Vous pourrez acheter un hacienda à café au Brazil.

Le sénateur Grosart: Des «B-girls» également.

M. Taylor: Quant à la définition de l'expression «autres services destinés aux passagers», il est très difficile d'en fournir une liste très précise. Elle pourrait inclure les chaises roulantes ou d'autres installations requises par les passagers.

Le sénateur Riley: Elle pourrait également inclure les boutiques hors-taxes.

M. Taylor: Je ne croirais pas qu'elle les exclurait, monsieur.

Le sénateur Riley: C'est justement ou je voulais en venir. Vous dites qu'il peut inclure la gestion d'agences de voyage— l'acquisition d'autobus pour effectuer des voyages en groupe. On pourrait alors atterrir à Fredericton, et faire une excursion à travers le Nouveau-Brunswick jusqu'à St. Andrew ou quelque chose du genre.

M. Taylor: Oui. Il pourrait inclure toutes ces choses, et je voudrais profiter de l'occasion pour ajouter qu'il s'agit là d'activités très normales pour une des plus grosses sociétés de transport aérien du monde.

[*Text*]

Senator Riley: But you do not presently own any buses.

Mr. Taylor: No, other than those that operate on the ramp and operate for our own people and commute between our own facilities and take our own crews downtown, in some cases.

If I could continue, there is one extra level of check and balance on this, in that the activity described in (d), the power, if you will, to invest, is described in (g), but if it is to be a subsidiary, if we are to acquire a subsidiary, then there is a restriction placed on us in subclause (4).

Senator Riley: I understand that, but you would not have to acquire a subsidiary to take out a franchise for a duty-free shop or a franchise, under Air Canada, for a catering service in an airport. You could even run a cocktail lounge.

Mr. Taylor: It would depend on how one would want to do it, in the sense that at the moment the board of directors are supporting my view that one should operate these things either as a separate division of the corporation or as profit-centered subsidiaries in order to have better control of them, rather than just operate them as another arm of our large corporation. In some cases one might or might not want to form a subsidiary, or one might want to operate it as a division, if it was integrated sufficiently into the mainstream of the operation.

Senator Riley: What about real estate development, say, in a city, having your own offices and renting space to others?

Mr. Taylor: If we look at (b) and (c), they talk about:

> (b) buy, sell, lease, construct or otherwise acquire, dispose of and maintain and operate as necessary or incidental to the operation of the Corporation's business, aircraft, hotels and other accommodation, surface vehicles—

Now we are talking about "necessary or incidental to the operation".

In (c) we are talking about maintaining, constructing and so on—

> —facilities and equipment for operating, housing, servicing and maintaining aircraft and surface vehicles;

"facilities."

Senator Riley: That is not quite what I mean. I mean, say, the construction of a high-rise office building.

Mr. Taylor: What I was doing was describing that there are limitations in these subclauses stating that it has to be related to our business. I would have difficulty in interpreting it to include the construction of a high-rise apartment, just for the sake of constructing a high-rise apartment building.

Senator Riley: I do not mean an apartment building; I mean an office building to include your offices.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Mais Air Canada ne possède pas d'autobus à l'heure actuelle.

M. Taylor: Non, sauf ceux qui circulent sur l'aire de trafic, ceux qui assurent la liaison entre nos propres installations et qui amènent nos équipages au centre-ville, dans certains cas.

Si vous me le permettez, il y a d'autres moyens de contrer cela dans la mesure ou les attributions qui figurent à l'alinéa *d*), c'est-à-dire, la possibilité, si vous voulez, d'investir, se retrouvent à l'alinéa *g*), mais si nous devons acquérir une filiale, alors la restriction imposée par le paragraphe 4 se met à jouer.

Le sénateur Riley: Je vous comprends. Mais vous n'auriez pas à acquérir de filiale pour obtenir une concession vous permettant d'exploiter une boutique hors taxe ou un service de restauration dans un aéroport. Vous pourriez même exploiter un bar.

M. Taylor: Cela dépendrait de la façon dont vous voudriez opérer; d'ailleurs en ce moment, le conseil d'administration appuie mon idée selon laquelle tous ces services devraient être exploités soit par une division qui serait séparée du reste de la société soit par des filiales à but lucratif afin de mieux les contrôler au lieu de se contenter de les exploiter comme s'il s'agissait d'une autre branche de notre vaste société. Dans certains cas, la création d'une filiale serait nécessaire, dans d'autres, il serait préférable de créer une division si elle était suffisamment intégrée à l'essentiel de la société.

Le sénateur Riley: Avez-vous songé à l'aménagement foncier, dans une ville disons où vous auriez vos propres bureaux et où vous loueriez des locaux?

M. Taylor: Les alinéas *b*) et *c*) disent ceci:

> *b*) acheter, vendre, louer, construire ou autrement acquérir, aliéner, entretenir et exploiter, dans la mesure nécessaire à l'exercice de ses attributions, des aéronefs, des hôtels et autres logements, des véhicules de surface . . .

Il faut que ce soit «nécessaire à l'exercice de ses attributions».

L'alinéa *c*) parle d'entretenir, de construire et ainsi de suite.

> . . . des installations et des équipements pour le fonctionnement, le remisage et l'entretien des aéronefs et des véhicules de surface . . .

«des installations».

Le sénateur Riley: Ce n'est pas tout à fait ce que je veux dire. Je voulais parler de la construction d'une tour à bureaux.

M. Taylor: Je voulais vous montrer que ces alinéas imposent certaines restrictions qui stipulent que tout ce que nous décidons de faire doit être lié à l'exercice de nos attributions. J'aurais du mal à l'interpréter pour justifier la construction d'une tour d'appartements.

Le sénateur Riley: Je ne veux pas parler de tours d'appartements mais d'un immeuble commercial où vous pourriez installer vos bureaux.

[*Text*]

Mr. Taylor: It would have to be for our own purposes. We have, in fact, even under our present powers, constructed our own facilities in office buildings. They are 100 per cent ours.

Senator Marchand: Or a large tower, perhaps, in Montreal.

Mr. Taylor: If we could have it higher than the one in Toronto!

The facilities we have acquired and/or constructed have been for our own purposes, and we have already engaged in that.

Senator Forsey: But you are not renting space out to other people?

Mr. Taylor: We have, for example, a cargo terminal in Winnipeg; and freight forwarders, who are integral to the operation of a cargo terminal, rent space in that terminal because it is necessary for them to be there.

Senator Riley: The same could apply to an office building. You could rent space to a travel agency or anything related to your business. For the more economical operation of an office building, you could rent space to anybody.

Mr. Taylor: Yes, I would not see it as being restricted, assuming that the purpose was really incidental to our objects in the beginning.

Senator Riley: That comes under (i). It says:

> (i) do such other things as are necessary or incidental to the carrying out of its activities.

Mr. Taylor: If I could come to (i)—and here I may be getting a little bit out of my depth, and I hope that honourable senators will appreciate the fact that I am not a lawyer—

Mr. Des Bois: Yet!

Mr. Taylor: At the moment, I am glad I am not.

Senator Riley: So is Senator Forsey.

Senator Forsey: And Senator Grosart.

Mr. Taylor: My understanding of (i) is that we have to go back to the fact—and I know Mr. Des Bois and Mr. du Plessis have referred to this—that we are combining a special act corporation with the new Canada Business Corporations Act in which the reference to the powers of a natural person are somewhat new in Canadian business corporation law. This is the first instance, or one of the first instances, where in fact we are combining under (3) the powers of a natural person, drawn from the Canada Business Corporations Act, to carry out those activities that are described in (a) to (h), in the definitions that we have referred to earlier. For the purposes of carrying out the activities referred to in subclause 6(1) and (2), the corporation has the capacity, rights and powers and privileges of a natural person.

I mention that because going back to (i), since there is no precedent for the combining of a special act corporation with

[*Traduction*]

M. Taylor: Cet immeuble devrait alors être construit pour nos propres besoins. D'ailleurs, nous avons construit, même avec nos pouvoirs actuels, nos propres installations dans des immeubles commerciaux. Ils nous appartiennent entièrement.

Le sénateur Marchand: Ou une grande tour, à Montréal peut-être.

M. Taylor: Il faudrait qu'elle soit plus haute que celle de Toronto!

Les installations que nous avons acquises ou que nous avons construites l'ont été pour nos propres besoins et nous en avons déjà parlé.

Le sénateur Forsey: Mais vous ne louez pas de locaux?

M. Taylor: Nous avons à Winnipeg une gare de marchandises et les expéditeurs de fret, qui font partie intégrante de son exploitation, y louent des locaux car ils doivent être sur place.

Le sénateur Riley: La même situation pourrait s'appliquer à un immeuble à bureaux. Vous pourriez louer des locaux à une agence de voyages, ou à tout autre organisme qui a un rapport avec vos activités. Mais si vous voulez exploiter un immeuble à bureaux le plus économiquement possible, vous pourriez louer des locaux à n'importe qui.

M. Taylor: Oui, je ne vois pas qu'on puisse s'y opposer en supposant que ce soit vraiment lié à nos objectifs.

Le sénateur Riley: Mais l'alinéa *i*) dit ceci:

> *i*) faire tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions.

M. Taylor: Quant à l'alinéa *i*), et là je me lance sur un terrain inconnu en espérant que les honorables sénateurs savent que je ne suis pas avocat . . .

M. Des Bois: Pas encore.

M. Taylor: En ce moment, je suis content de ne pas l'être.

Le sénateur Riley: Tout comme le sénateur Forsey.

Le sénateur Forsey: Et le sénateur Grosart.

M. Taylor: Quant à l'alinéa *i*)—je sais que M. Des Bois et M. du Plessis en ont parlé—il ne faut pas perdre de vue que nous associons une société constituée en vertu d'une loi spéciale à la nouvelle Loi sur les corporations commerciales canadiennes dans laquelle toute référence aux pouvoirs d'une personne physique est un fait quelque peu nouveau en matière de droit des corporations commerciales canadiennes. C'est la première fois, ou l'une des premières fois, que nous regroupons au paragraphe (3) les pouvoirs d'une personne physique, tirés de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, lui permettant d'exercer les activités citées aux alinéas *a*) à *h*) dans les définitions dont nous avons parlé tout à l'heure. La société a, pour l'exercice des pouvoirs visés aux paragraphes 6(1) et (2), la capacité, les droits, pouvoirs et privilèges d'une personne physique.

Puisque ce regroupement d'une société constituée en vertu d'une loi spéciale et des nouveaux pouvoirs d'une personne

[*Text*]

the new powers under the Canada Business Corporations Act, those of a natural person, the drafters and we have drawn on the precedent of including (i) in the act based on the interpretation that (i) does not add to the activities that have been described under clause 6(1)(a) to (h) dealing with the capacities and activities of the corporation.

Senator Grosart: Whose interpretation?

Mr. Taylor: The best legal interpretation that I can get, senator, that paragraph (i) does not add to the activities described under clause 6(1)(a) to (h).

Senator Grosart: You mean the English language doesn't mean what it says, because in your commentary you excluded paragraph (i) from the clear statement in subsection (3) which refers to subsection (1); you then come back and exclude (i). Subsection (3) does not exclude paragraph (i).

Mr. Taylor: Paragraph (i), in the best legal interpretation I can get, is not a new activity; paragraphs (a) to (h) are activities. I am giving you the best legal interpretation that I can get.

Senator Grosart: Let us leave that.

The Chairman: I think we could provide better legal advice than that from this committee, with all respect to the advice you got.

Senator Grosart: With all respect, surely we are entitled to something more than Mr. Taylor saying, "You have to take for granted the legal interpretation we have", without any suggestion that there is a judicial decision to give us that interpretation. We have to deal with the English language. The bill gives us the capacities and activities of the corporation; it lists them specifically in paragraphs (a) to (h), and then in the context of the capacities and activities of the corporation it says "such other things". Within that context it says:

> do such other things as are necessary or incidental to the carrying out of its activities.

It does not say "of the provisions of the act", which is the normal phrase, but "of its activities".

Then we get the word "activities" again in clause 6(2). There is a clear connection between the two. I don't know what your legal interpretation is.

Senator Forsey: May I point out also that if you do something you are engaged in an activity. You can't do something and be completely inert and inactive. Doing a thing is the equivalent of an activity.

Senator Grosart: What you are saying to us is that if you do something it is not an activity.

Senator Forsey: Exactly.

Senator Grosart: It is inactivity?

Senator Marchand: Sometimes not to do something is an activity.

Senator McElman: Mr. Chairman, would you permit me to point out that we had one hearing on this bill by this commit-

[*Traduction*]

physique qui ont été introduits dans la Loi sur les corporations commerciales canadiennes constitue un précédent, nous avons, en accord avec les rédacteurs, décidé d'inclure l'alinéa *i*) dans la loi sachant qu'il n'ajoute rien aux activités décrites aux alinéas 6(1)*a*) à *h*) et portant sur la capacité et les attributions de la société.

Le sénateur Grosart: Qui a donné cette interprétation?

M. Taylor: La meilleure interprétation juridique que je puisse vous donner, sénateur, est que l'alinéa *i*) n'ajoute rien aux attributions décrites aux alinéas 6 (1) *a*) à *h*).

Le sénateur Grosart: Vous voulez dire que la langue anglaise ne veut pas dire ce qu'elle dit car vous avez exclu, dans vos commentaires, l'alinéa *i*) alors que le paragraphe (3) s'applique au paragraphe (1). Donc, vous excluez l'alinéa *i*), alors que le paragraphe (3) ne l'exclut pas.

M. Taylor: L'alinéa *i*), et c'est la meilleure explication juridique que je puisse vous donner, ne constitue pas une attribution; par contre, les alinéas *a*) à *h*) en sont.

Le sénateur Grosart: Passons à autre chose.

Le président: Je pense que nous pourrions avoir de meilleurs conseils juridiques que ceux que vous nous donnez, avec tout le respect que je vous dois.

Le sénateur Grosart: Sauf votre respect, nous avons sûrement droit à autre chose que ce que dit M. Taylor, c'est-à-dire «Vous devez prendre pour acquis l'interprétation juridique que je vous donne», sans penser qu'il existe des décisions judiciaires qui peuvent nous la fournir. C'est la langue anglaise qui est en cause. Le projet de loi établit la liste de la capacité et des attributions de la société, aux alinéas *a*) à *h*); ensuite, dans le cadre de celles-ci, il parle de «*tout* ce qui est nécessaire». L'alinéa stipule:

> faire tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions.

Il ne dit pas «à l'application des dispositions de la loi», qui est l'expression consacrée, mais «à l'exercice de ses attributions».

On retrouve de nouveau le terme «attributions» au paragraphe 6 (2). Il existe un rapport évident entre ces deux dispositions. Je ne sais pas qu'elle en est votre interprétation juridique.

Le sénateur Forsey: Puis-je faire remarquer que du moment que vous faites quelque chose, vous vous livrez à une activité. Vous ne pouvez pas faire quelque chose et être complètement inerte et inactif. Faire quelque chose équivaut à exercer une activité.

Le sénateur Grosart: Vous voulez nous dire que si vous faites quelque chose il ne s'agit pas de l'exercise d'une attribution.

Le sénateur Forsey: Exactement.

Le sénateur Grosart: C'est de l'inactivité.

Le sénateur Marchand: Quelquefois le fait de s'abstenir de faire quelque chose équivaut à exercer une attribution.

Le sénateur McElmand: Monsieur le président, permettez-moi de faire remarquer que la semaine dernière notre Comité

[*Text*]

tee last week, when we took testimony from Mr. Lyon who is a legal counsel in the employ of the government. He was with the Department of Transport; I don't know where he is at the moment.

Senator Bourget: Finance.

Senator McElman: We took testimony on this, so we are not simply relying on testimony of Mr. Taylor or his associates at this point. I realize that Senators Grosart and Forsey were not here. Perhaps they have not seen the advice we received.

Senator Grosart: We have read it completely. That is an unfair suggestion.

The Chairman: Very well, may we—

Senator McElman: Mr. Chairman, just let me finish, if you will, please. I have not interrupted Senator Grosart, and I was not making any suggestion that he had not done this. I was drawing attention to the fact that they were not here, and that we had some very useful testimony which has a very real bearing on what we are discussing.

The Chairman: There is no question about that.

Senator McElman: Fine.

Senator Grosart: Who is disputing that?

Senator McElman: Nobody is disputing it, I hope.

The Chairman: I think perhaps we have reached a point on this particular matter where it is really a lawyer's argument and not a matter for question and answer by Mr. Taylor. I realize that time is passing, and whether we adjourn at 12.30 or later, it will not be very long from now. Senator Bell has been very patient and will not be able to be here next Thursday, so I think it would be only fair and reasonable of us to give her an opportunity to ask questions now. She put her name on the list a long time ago.

Senator Bell: Thank you for your courtesy, Mr. Chairman. What I would like to do, if I could, is to ask Mr. Taylor some questions about clause 7(1.1) which says, "the board shall have due regard to sound business principles", and so on. I should like to know if Mr. Taylor could indicate to us what Air Canada's target of profitability would be and how it would be monitored.

Mr. Taylor: The target of profitability for a regulated industry, which we are operating as, in air transportation in Canada has not been established by the regulatory authority as it is in some other regulated industries. Therefore the answers that I will give you are internal if you will.

The airline industry generally in North America, in the United States for example, has a target of profitability of 12½ per cent on investment. We have never come anywhere close to that. The target of profitability that the board of directors has approved in the current planning of the corporation is consid-

[*Traduction*]

a consacré une séance à l'étude du présent projet de loi, lorsque nous avons écouté le témoignage de M. Lyon, conseiller juidique au service du gouvernement. Il était au ministère des Transports, je ne sais pas à quel ministère il est affecté actuellement.

Le sénateur Bourget: Au ministère des Finances.

Le sénateur McElman: Nous avons entendu un témoignage sur cette question, nous ne nous appuyons donc pas simplement sur le témoignage de M. Taylor ou de ses collaborateurs. Je me rends compte que les sénateurs Grosart et Forsey étaient absents, ils n'ont peut-être pas lu des renseignements que avons reçus.

Le sénateur Grosart: Nous les avons lu complètement, votre remarque est injustifiée.

Le président: Très bien, pouvons-nous . . .

Le sénateur McElman: Monsieur le président, voulez-vous simplement me permettre de terminer. Je n'ai pas interrompu le sénateur Grosart, et je n'ai pas insinué qu'il n'avait pas lu ces renseignements. Je faisais remarquer qu'ils étaient absents, et que nous avons entendu un témoignage très utile qui se rapporte effectivement à la question que nos discutons actuellement.

Le président: Il n'y a pas de doute là-dessus.

Le sénateur McElman: Très bien.

Le sénateur Grosart: Qui le conteste?

Le sénateur McElman: Personne ne le conteste, j'espère.

Le président: Je pense que nous sommes arrivés à un stade de la discussion où l'opinion d'un avocat est nécessaire, et qu'il ne s'agit plus de poser des questions à M. Taylor. Le temps passe, et si nous devons suspendre nos travaux à 12 h 30 ou plus tard, il ne nous reste pas beaucoup de temps. Le sénateur Bell a été très patiente et elle ne pourra pas assister à nos délibérations jeudi prochain, par conséquent, je pense qu'il est simplement juste et raisonnable que nous lui laissions l'occasion de poser ses questions. Elle a inscrit son nom sur la liste depuis longtemps.

Le sénateur Bell: Je vous remercie de votre courtoisie, Monsieur le président. Si vous le permettez, je voudrais poser quelques questions à M. Taylor sur le paragraphe 7(1.1) du bill où il est stipulé: «Le conseil doit respecter les règles de saine gestion commerciale,», etc., je voudrais savoir si M. Taylor pourrait nous indiquer l'objectif de rentabilité que se fixerait Air Canada et comment il serait contrôlé.

M. Taylor: L'objectif de rentabilité que peut rechercher une industrie réglementée, ce qui est notre cas dans l'industrie des transports aériens au Canada, n'a pas été établi par l'organe de réglementation, comme cela se produit dans d'autres industries réglementées. Par conséquent, les réponses que je vous donnerai sont internes, si vous voulez.

Généralement, en Amérique du nord, aux États-Unis par exemple, l'objectif de rentabilité fixé pour l'industrie des transports aériens correspond à 12½ % des investissements. Nous n'avons jamais atteint cela. Le pourcentage de rentabilité que le Conseil d'administration a autorisé pour la période actuelle

[*Text*]

erably less than that, so we are hoping to get up to something in the order of 10 per cent in the next three years. That is the target.

I have expressed myself personally on this at other times. I believe Air Canada as a crown corporation has a national interest responsibility and must exercise that national interest responsibility based on sound business principles, and in anticipation of returning a profit or a return on investment to its shareholders. However, we have the dual responsibility. Therefore, I would be personally on record as saying that our return on profitability will be somewhat less than that of the industry within which we find ourselves generally in North America.

Senator Bell: That is taking into account the rearranged financial structure, which will put you in a very good position comparatively.

Mr. Taylor: It will not change the return on investment to any great extent, in the sense that in the aviation industry return on investment is calculated by adding back interest on debt, so that whether or not you add the interest back or whether or not you do not pay the interest, the differences between the two methods of calculation of debt to equity are not very great; they are within the order of perhaps one per cent.

Senator Bell: So you are aiming for about 10 per cent?

Mr. Taylor: Yes. The industry in Canada is, in fact, now discussing with the Canadian Transport Commission what sort of norm should be established for the industry, because it becomes fairly important relative to fare setting and many other activities.

Senator Riley: A supplementary question.

Senator Marchand: No.

Senator Riley: Go ahead.

Senator Bell: I am in the chairman's hands.

Could I proceed just a little further with respect to clause 7, which is rather important to us far westeners, relating to the appointment and reappointment of directors? I wonder what the policy will be. It is not spelled out in the various subclauses. How many directors will be full-time executives of Air Canada?

The other part of my question is what recognition will be given to regional needs? There is a concern that there may be some tame appointments, who will be responsible, perhaps, more to the minister. What recognition has been given to regional needs and the number of full-time Air Canada executives?

Mr. Taylor: The act envisages 15 directors, two of whom will be officers of the corporation—namely, the chairman and the president. So there will then be 13 directors who will not be full time.

[*Traduction*]

de planification des activités de la société est sensiblement inférieur à ce pourcentage, par conséquent nous espérons réaliser un profit de l'ordre de 10% au cours des trois prochaines années. C'est l'objectif fixé.

J'en ai parlé personnellement en d'autres occasions. Je pense qu'Air Canada en qualité de société d'État doit tenir compte de l'intérêt national et ceci en fonction de règles de saine gestion commerciale et en envisageant d'assurer à ces actionnaires un bénéfice sur leurs investissements. Toutefois, nous avons cette double responsabilité. Par conséquent, on peut porter au procès-verbal que nos bénéfices seront un peu inférieurs à ceux qui sont réalisés généralement au sein de l'industrie des transport aériens en Amérique du nord.

Le sénateur Bell: C'est-à-dire en tenant compte de votre réorganisation financière, ce qui comparativement vous placera dans une position très favorable.

M. Taylor: Cela ne changera pas beaucoup les bénéfices réalisés sur les investissements, en ce sens que dans l'industrie des transports aériens les bénéfices réalisés sur les investissements sont calculés en rajoutant les intérêts à la dette, par conséquent, que vous rajoutiez ou non les intérêts, ou que vous les payiez ou non, les différences entre les deux méthodes de calcul de la dette par rapport aux capitaux envisagés n'est pas très grande; elles sont peut-être de l'ordre de 1%.

Le sénateur Bell: Par conséquent, vous envisagez un profit d'environ dix %?

M. Taylor: Oui. En fait, actuellement au Canada les représentants de l'industrie des transports aériens discutent actuellement avec la Commission canadienne des transports le genre de normes qui devraient être établies pour cette industrie, parce que cela devient assez important en ce qui concerne la fixation des tarifs et de nombreuses autres activités.

Le sénateur Riley: Je voudrais poser une question supplémentaire.

Le sénateur Marchand: Non.

Le sénateur Riley: Posez la vôtre.

Le sénateur Bell: C'est au président de décider.

Puis-je poursuivre un peu plus mes remarques au sujet de l'article 7 du bill, qui est assez important pour nous les habitants de l'Ouest, en ce qui concerne la nomination et le renouvellement du mandat des administrateurs? Je me demande en quoi consistera la politique suivie? Elle n'est pas stipulée aux divers paragraphes. Combien d'administrateurs seront des cadres à plein temps d'Air Canada?

Deuxièmement, dans quelle mesure tiendra-t-on compte des besoins régionaux? On s'inquiète de la nomination possible d'administrateurs dociles qui relèveront peut-être davantage du ministre. Dans quelle mesure a-t-on tenu compte des besoins régionaux et du nombre de cadres à plein temps d'Air Canada?

M. Taylor: La loi prévoit quinze administrateurs, deux d'entre eux seront des dirigeants de la société, notamment le président du conseil et le président. Par conséquent, il y aura treize administrateurs qui n'exerceront pas leurs activités à plein temps.

[*Text*]

Senator Bell: The legislation does not confine it to only two, does it? Is it not that you must have two?

Mr. Taylor: Yes; I suppose if you read clause 7 in its entirety, subclauses (1) to (3), there is nothing that would exclude more than two, but there will be two out of the 13.

Senator Bell: That is the minimum?

Mr. Taylor: That is right, and it is not envisaged at the present time that there will be more than two.

With respect to your question regarding regional representation, I might make two observations. One is that historically the directors have always been appointed on the basis of regional representation. The second is that an amendment was presented in the House of Commons with respect to clause 7(3) which provided:

> Each director, other than the Chairman and the President, shall, after consultation with the Chairman and the President, be appointed—

This, to some extent, I believe, was in response to a question that had been directed to me in the committee of the other place asking if I favour regional representation, and I replied, yes, I do. I would hope that the directors of the corporation, under the new legislation, would represent the regions of Canada in addition to various disciplines of the community.

Senator Bell: So, with the element of consultation, do you feel that clause 7(3) will be sufficient to ensure that?

Mr. Taylor: Of course, the right to appoint the directors, in the final analysis, lies with the Governor in Council. There is provision for the chairman and the president to be consulted, and for them to make recommendations, but the final decision is that of the Governor in Council.

Senator Bourget: As of now, are all regions represented?

Mr. Taylor: There are only nine directors at the present time under the present legislation, seven of whom are not. The regions are represented, but, of course, not all the provinces are represented. However, the directors within the regions have moved back and forth between the provinces in the regions. The regions from the Atlantic to western Canada are represented.

Senator Grosart: Mr. Chairman, I wonder if I might ask what the present scale of fees paid to the directors is, and what fringe benefits are enjoyed by directors.

Senator Marchand: First, do they have a pass on Air Canada?

Senator Grosart: I believe they have a pass on every airline in the world. I thought that would be an easier question.

The Chairman: Perhaps Mr. Taylor would like to take that as notice.

[*Traduction*]

Le sénateur Bell: La mesure législative ne limite pas leur nombre à deux, n'est-ce pas? N'est-il pas vrai que vous devez en avoir au moins deux?

M. Taylor: Oui, je suppose que si vous lisez entièrement les paragraphes (1), (2) et (3) de l'article 7 du bill, vous verrez qu'aucune disposition n'interdit d'en avoir plus de deux, mais il y en aura deux de choisis parmi les treize.

Le sénateur Bell: C'est le minimum?

M. Taylor: C'est exact, et l'on croit pour l'instant que ce nombre suffit.

En ce qui concerne votre question sur la représentation régionale, je pourrais faire deux remarques. L'une veut que traditionnellement, les administrateurs aient été nommés en fonction de la représentation régionale. La seconde est qu'une modification a été présentée à la Chambre des communes au sujet du paragraphe 7(3) du bill, libellé eu ces termes:

> Les administrateurs, à l'exception du président du conseil et du président de la société, sont nommés . . .

Je crois que dans une certaine mesure, c'est la réponse à la question qui m'a été posée au Comité de l'autre endroit, alors qu'on me demandait si j'étais en faveur de la représentation régionale, ce à quoi j'ai répondu par l'affirmative. J'espère qu'aux termes de la nouvelle mesure législative, les administrateurs de la société représenteront les régions du Canada et les divers secteurs de la collectivité.

Le sénateur Bell: Par conséquent, avec l'élément de consultation, pensez-vous que le paragraphe 7(3) du bill sera suffisant pour assurer cela?

M. Taylor: En dernière analyse, évidemment, il incombe au gouverneur en conseil de nommer les administrateurs. Il est prévu qu'on doit consulter le président du conseil et le président de la société et que ces derniers peuvent faire des recommandations, mais la décision finale revient au gouverneur en conseil.

Le sénateur Bourget: Les régions sont-elles actuellement toutes représentées?

M. Taylor: En vertu de la Loi actuelle, le conseil se compose uniquement de neuf membres, dont sept sont des administrateurs. Les régions sont représentées mais, bien sûr, les provinces ne le sont pas toutes. Les provinces d'origine des administrateurs ont toutefois varié, mais de l'Atlantique à l'Ouest, toutes les régions sont représentées.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, puis-je demander quelle est l'échelle de traitement des administrateurs et de quels avantages sociaux jouissent-ils?

Le sénateur Marchand: Tout d'abord, Air Canada leur a-t-il accordé une carte de circulation?

Le sénateur Grosart: Je pense que chaque compagnie aérienne du monde leur en a accordé une. Je pensais qu'il serait facile de répondre à cette question.

Le président: M. Taylor aimerait peut-être en prendre note.

[*Text*]

Mr. Taylor: May I, please?

Senator Grosart: Yes.

The Chairman: Senator Riley?

Senator Marchand: Is there an answer?

The Chairman: The witness is taking it as notice and is undertaking to provide the information.

Senator Marchand: I know that at one time it was $5,000 per year, plus a pass, but it may have been changed.

Mr. Taylor: The only comment I would make is that that was the other corporation.

Senator Grosart: The question is, what is the *present* scale of fees and the fringe benefits?

Senator Riley: Following the line of Senator Bell's questioning, you have an executive committee, do you not?

Mr. Taylor: Yes, I do.

Senator Riley: Are any of the directors appointed by order in council included on the executive committee?

Mr. Taylor: I should clarify my answer to the honourable senator. The executive committee to which I make reference is an internal executive committee. There is not at the present time an executive committee of the board of directors, the present act not providing for one, but this legislation will.

Senator Riley: Would you contemplate the inclusion of some of the directors appointed by the Governor in Council on the executive committee, or keep it within your own officers?

Mr. Taylor: No; clause 7(13) provides:

> The Chairman, the President and four other directors selected by the Board shall act as an Executive Committee—

Under the new legislation these officers would be appointed by the Governor in Council.

Senator Riley: To return to your general statement, what is your debt ratio?

Mr. Taylor: At the moment it is 97 to three.

Senator Bell: With regard to clause 7, where profitability is the key factor and the legislation does not specifically mention service, there must be trade-offs between providing the best possible service and making a profit. I wonder if, tied in with clause 9(1)(a), (b) and (c), the method of calculation for compensation agreed on by Air Canada under that section is to be specified in the regulations, or how will it be implemented? It seems to me that this will have a bearing on the quality of service you will be able to provide, as opposed to profitability.

Mr. Taylor: The amendment passed in the other place to clause 9(1) was the addition that it shall be "consistent with section 3 of the National Transportation Act," so that the method, if you will, to which you make reference would be

[*Traduction*]

M. Taylor: Est-ce possible?

Le sénateur Grosart: Oui.

Le président: Sénateur Riley?

Le sénateur Marchand: Y a-t-il une réponse?

Le président: Le témoin prend note de la question et fournira les renseignements demandés.

Le sénateur Marchand: Je sais qu'à un certain moment, ils recevaient $5,000 par année en plus d'une carte de circulation, mais il y a peut-être eu des modifications.

M. Taylor: Je dirais seulement qu'il s'agissait de l'autre société.

Le sénateur Grosart: Mais je veux savoir quelle est l'échelle actuelle de leurs salaires et quels sont leurs avantages sociaux?

Le sénateur Riley: Pour rester dans la même optique que le sénateur Bell, vous avez un bureau du conseil, n'est-ce pas?

M. Taylor: Oui nous en avons un.

Le sénateur Riley: Certains des administrateurs nommés par décret du conseil font-ils partie du bureau du conseil?

M. Taylor: J'aimerais préciser ma réponse à l'intention de l'honorable sénateur. Le bureau du conseil dont j'ai fait mention est un bureau interne. Actuellement, la loi ne prévoit pas de bureau du conseil, mais ce projet de loi corrigera la situation.

Le sénateur Riley: Envisageriez-vous de demander à certains administrateurs nommés par le gouverneur en conseil de faire partie du bureau du conseil, ou laisseriez-vous plutôt ce poste à vos propres dirigeants?

M. Taylor: Non; le paragraphe 7(13) du bill stipule que:

> Le conseil choisit quatre administrateurs qui, avec le président du conseil et le président de la société, constituent le bureau du conseil . . .

Conformément à ce projet de loi, les dirigeants seraient nommés par le gouverneur en conseil.

Le sénateur Riley: Pour revenir à votre exposé général, quel est votre taux d'endettement?

M. Taylor: A l'heure actuelle il est de 97 à 3.

Le sénateur Bell: En ce qui regarde l'article 7 qui fait de la rentabilité le facteur clé tandis que la loi ne soulève pas la question de service de façon explicite, il faut, j'imagine, faire des compromis entre la prestation du meilleur service possible et la réalisation de bénéfices. Je me demande si, puisqu'il est question des dispositions 9(1)a), b) et c), le mode de calcul de l'indemnité approuvée par Air Canada doit être précisé dans les règlements aux termes de cet article; ou alors comment ce mode de calcul sera-t-il appliqué? Il me semble que cette question aura une influence sur la qualité des services que vous pourrez fournir, par opposition aux bénéfices que vous pourrez en réaliser.

M. Taylor: L'amendement adopté par la Chambre des communes visant le paragraphe 9(1) prévoyait que le tout doit être «en conformité de l'article 3 de la Loi nationale sur les transports»; donc, si vous voulez, la méthode à laquelle vous

[*Text*]

that as provided under the National Transportation Act as opposed to this special act.

Senator Bell: I have to admit my ignorance; I have not referred to that, so I do not know what it provides.

Mr. Taylor: A number of sections in the National Transportation Act refer to requirement for service and need for service. A number of sections under that act provide power to the minister and the Canadian Transport Commission in various ways. That act, of course, is under revision at the present time, but those powers are to provide for service by various modes of transport. Therefore, with respect to clause 9 we would come under whatever public interest needs are provided in the National Transportation Act.

Senator Bell: Will you have an opportunity to participate in the revision of the method of calculation that will be used, or will you simply have to accept whatever revisions to the act come out of the agreement?

Mr. Taylor: We will certainly be following the National Transportation Act and its revisions, and will certainly seek an opportunity for input if we feel we have any to make. In practice, there has been consultation; it has not been a totally one-way street.

Senator Bell: And you hope that this will continue?

Mr. Taylor: Yes, very much so.

Senator Grosart: Mr. Chairman, may I ask if it is contemplated or expected that if there is a requirement for service under the National Transportation Act compensation will be received by Air Canada in much the same manner as that provided for the railways in case of operating non-profit lines?

Mr. Taylor: Yes, in theory that is the purpose of this.

The Chairman: As counsel for Air Canada has returned to the table, I assume he is prepared to answer the question which he went out to consider. The question relates to points raised by Senator Langlois and Senator McElman.

Senator Grosart: Mr. Chairman, there were other suggestions. Senator Langlois made a suggestion, Senator McElman made a suggestion, and Senator Forsey and myself made a suggestion. They were all different suggestions as to how clause 6(2) might be amended.

Senator Riley: I missed the suggestion proposed by Senator Forsey. Was it his suggestion that an Order in Council extending the powers of Air Canada be brought before Parliament for debate after it has been approved?

Senator Forsey: It should be subject to the affirmative resolution procedure, which is very common in the United Kingdom but virtually unknown here, but one which the Committee on Statutory Instruments strongly recommended for purposes of this sort.

Senator Riley: Then such an Order in Council would be subject to debate in both houses?

Senator Forsey: Exactly.

[*Traduction*]

faites allusion serait celle indiquée dans la Loi nationale sur les transports plutôt que dans cette loi spéciale.

Le sénateur Bell: Je dois avouer mon ignorance; je ne faisais pas allusion à cela, je ne connais donc pas cette disposition.

M. Taylor: Un certain nombre d'articles dans la Loi nationale sur les transports portent sur la nécessité et le besoin de ces services. Un certain nombre d'articles de cette loi donnent des pouvoirs au ministre et à la Commission canadienne des transports de diverses façons. Cette loi, nous le savons bien, fait actuellement l'objet d'une révision, mais ces pouvoirs consistent à assurer des services en utilisant divers modes de transport. Par conséquent, aux termes de la clause 9, nous serions soumis aux exigences de l'intérêt public telles que décrites dans la loi nationale sur les transports.

Le sénateur Bell: Aurez-vous l'occasion de participer à la révision du mode de calcul qui sera utilisé, ou serez-vous obligés d'accepter tout simplement les révisions qui seront apportées à la loi en vertu de l'accord conclu?

M. Taylor: Il est certain que nous suivrons de près les travaux concernant la Loi nationale sur les transports et les révisions qu'on y apportera; et bien sûr, si nous jugeons que nous pouvons apporter une contribution valable, nous tenterons de le faire. Dans les faits, il y a consultation; les modifications ne sont pas apportées unilatéralement.

Le sénateur Bell: Et vous espérez que cela continuera?

M. Taylor: Oui, nous l'espérons bien.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, si l'on prévoit qu'il est obligatoire de fournir tel service aux termes de la Loi nationale sur les transports, versera-t-on une indemnité à Air Canada essentiellement de la même façon qu'on le fait pour les chemins de fer dans le cas de l'exploitation des lignes non rentables?

M. Taylor: Oui, en principe, c'est l'objectif visé.

Le président: Comme l'avocat d'Air Canada est maintenant revenu à la table, je suppose qu'il est prêt à répondre à la question qu'il est allé étudier. Cette question concerne les points soulevés par MM. les sénateurs Langlois et McElman.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, nous avons reçu d'autres propositions. Le sénateur Langlois, le sénateur McElman, le sénateur Forsey et moi-même avons présenté des propositions, toutes différentes, sur la façon de modifier le paragraphe 6(2).

Le sénateur Riley: Je n'ai pas très bien saisi la proposition du sénateur Forsey. Proposait-il qu'un décret du conseil élargissant les pouvoirs d'Air Canada soit débattu devant le Parlement, après avoir été approuvé?

Le sénateur Forsey: Il devrait être soumis à la procédure d'adoption des résolutions, utilisée couramment au Royaume-Uni mais pratiquement inconnue ici et que le Comité des textes réglementaires recommande fortement dans ces cas-là.

Le sénateur Riley: Alors un tel décret en conseil serait débattu devant les deux Chambres?

Le sénateur Forsey: Précisément.

[*Text*]

Senator Riley: Then, if it were passed between sessions, it would have to wait until the next session?

The Chairman: Mr. Taylor, would you care to respond to the questions for which time was granted?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, honourable senators, from the comments made earlier it appears as though we are going to be invited back. I have already taken as notice one question.

There have been three suggestions proposed this morning as to how the concerns of clause 6(2) might be dealt with. All three suggestions have different implications. In view of that, I am asking permission to take this whole issue of clause 6(2) under advisement so that it may be discussed with the drafters of the bill and our own legal counsel. Since some honourable senators have suggested that I did not have the best of legal counsel, I should like to make sure I do before I respond.

Senator Grosart: On a point of order, if it is inferred that I made such a reference, I made no such suggestion.

Senator Forsey: Nor me.

The Chairman: The reference may be to a comment by the Chairman.

Senator Grosart: My point was that it did not seem to be an adequate answer to say that some lawyer, some place, had interpreted this in such-and-such a way.

The Chairman: Is it the will of the committee to grant Mr. Taylor's request?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: In that case, I will now return to Senator McElman and ask him whether he wishes to reserve his questions until this question has been answered, or whether he wishes to continue now.

Senator McElman: Since they relate to this, I will reserve my comments until the question has been answered.

The Chairman: Senator Graham, I indicated that we would return to you if we had time. I see it is not quite half past 12.

Senator Graham: I am prepared to continue the questioning until 12.30, but if Mr. Taylor and the other witnesses are returning at a future date, I would be happy to postpone my questions until then.

The Chairman: Is it the will of the committee that we now adjourn until next Thursday?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I declare the meeting adjourned until next Thursday morning at 9.30.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: S'il était adopté entre les sessions, il faudrait attendre la session suivante?

Le président: Monsieur Taylor, pourriez-vous répondre aux questions prévues?

M. Taylor: Monsieur le président, honorables sénateurs, si j'en juge d'après les obversations entendues plus tôt, il semble que nous serons invités de nouveau. J'ai déjà pris note d'une question.

On a présenté trois propositions ce matin sur la façon de modifier le paragraphe 6(2). Les trois propositions ont des conséquences différentes. En raison de ce fait, je vous demande, de me permettre d'étudier toute la question du paragraphe 6(2) et d'en discuter avec les rédacteurs du projet de loi et notre propre conseiller juridique. Comme certains sénateurs ont laissé entendre que je n'avais pas le meilleur des avocats, je voudrais être assuré d'être bien renseigné avant de répondre.

Le sénateur Grosart: J'invoque le règlement et si vous faites allusion à mes propos, je puis vous affirmer que je n'ai pas dit cela.

Le sénateur Forsey: Moi non plus.

Le président: Il s'agit peut-être d'une observation faite par le président.

Le sénateur Grosart: J'ai voulu dire que le fait d'affirmer qu'un avocat, à un moment donné, avait interprété cette question de telle ou telle façon, ne semblait pas être une bonne réponse.

Le président: Le comité est-il d'avis d'accèder à la requête de M. Taylor?

Des voix: D'accord.

Le président: Dans ce cas, je vais maintenant revenir au sénateur McElman et lui demander s'il désire attendre pour poser ses questions qu'on ait répondu à celle-ci, ou s'il désire continuer maintenant?

Le sénateur McElman: Puisqu'ils se rapportent au même sujet, je ne ferai mes commentaires que lorsqu'on aura répondu à la question.

Le président: Sénateur Graham, j'ai mentionné que nous reviendrions à vous si le temps le permettait. Je vois qu'il n'est pas tout à fait 12 h 30.

Le sénateur Graham: Je suis prêt à continuer les questions jusqu'à 12 h 30, mais si M. Taylor et les autres témoins doivent revenir à une date ultérieure, je serais heureux de reporter mes questions à ce moment-là.

Le président: Le comité désire-t-il ajourner maintenant jusqu'à jeudi prochain?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité suspend ses travaux jusqu'à jeudi prochain, 9 h 30.

La séance est levée.

WITNESSES—TÉMOINS

From Air Canada

Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer;

Mr. L. Cameron DesBois, Q.C., Secretary of the Company;

Mr. J. P. Israll, Director, Scheduling;

Mr. Trevor M. Tripp, Manager, Management Information Services.

De la Société Air Canada

M. Claude I. Taylor, président-directeur général;

M. L. Cameron DesBois, c.r., secrétaire général;

M. J. P. Israll, directeur—Horaires;

M. Trevor M. Tripp, chef des services d'Information, Marketing.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Thursday, December 8, 1977

Issue No. 3

Third Proceedings on Bill C-3, intituled:

"An Act respecting the reorganization of Air Canada".

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trentième législature, 1977

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le jeudi 8 décembre 1977

Fascicule nº 3

Troisième fascicule concernant le bill C-3, intitulé:

«Loi portant réorganisation d'Air Canada».

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

25949—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin
Bonnell
Bourget
Cottreau
Denis
Eudes
*Flynn
Forsey
Graham
Grosart
Langlois
Lucier
Macdonald
Marchand
McElman
Molgat
*Perrault
Petten
Riley
Smith (*Colchester*)
Smith
(*Queens-Shelburne*)
Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin
Bonnell
Bourget
Cottreau
Denis
Eudes
*Flynn
Forsey
Graham
Grosart
Langlois
Lucier
Macdonald
Marchand
McElman
Molgat
*Perrault
Petten
Riley
Smith (*Colchester*)
Smith
(*Queens-Shelburne*)
Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, November 23, 1977.

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator McElman, seconded by the Honourable Senator Bosa, for the second reading of the Bill C-3, intituled: "An Act respecting the reorganization of Air Canada".

After debate, and—

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

The Bill was then read the second time.

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

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 23 novembre 1977.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur McElman, appuyé par l'honorable sénateur Bosa, tendant à la deuxième lecture du Bill C-3, intitulé: «Loi portant réorganisation d'Air Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur McElman propose, appuyé par l'honorable sénateur Bosa, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 8, 1977
(5)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*) presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Forsey, Graham, Grosart, Langlois, McElman, Petten, Riley and Smith (*Colchester*). (12).

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

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed its consideration of Bill C-3, intituled: "An Act respecting the reorganization of Air Canada".

Witnesses: Mr. James T. Lyon, Acting General Counsel for the Department of Finance and the Treasury Board. (Formerly Assistant Deputy Minister, Policy and Liaison, Department of Transport); and

Mr. Charles E. O'Connor, Barrister, of the legal firm of Gowling and Henderson.

Mr. Lyon made an opening statement.

The witnesses answered the questions put to them by the Committee.

At 10:30 a.m., the Committee proceeded to the consideration of the next order of business on the agenda, *in camera.*

At 10:45 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chairman.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 DÉCEMBRE 1977
(5)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Forsey, Graham, Grosart, Langlois, McElman, Petten, Riley et Smith (*Colchester*). (12)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Haig.

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

Le Comité reprend l'étude du bill C-3, intitulé: «Loi portant réorganisation d'Air Canada».

Témoins: M. James T. Lyon, avocat-conseil général du ministère des Finances et du Conseil du trésor. (Ancien sous-ministre adjoint, Politique et liaison, ministère des Transports); et

M. Charles E. O'Connor, avocat, cabinet Gowling et Henderson.

M. Lyon fait une déclaration préliminaire.

Les témoins répondent aux questions du Comité.

A 10 h 30, le Comité entreprend l'étude à *huis clos* de la question suivante figurant à l'ordre du jour.

A 10 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. A. Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, December 8, 1977

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting the reorganization of Air Canada, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, you will recall that when we adjourned last week Mr. Taylor, the President of Air Canada, expected to be with us again this morning. At the beginning of this week I was informed, on his behalf, that he had been unexpectedly summoned to attend a meeting of IATA, in London, England, and consequently, if he were to go there, as he felt he should, he would not be able to be here this morning but he would be very happy to appear next week. Previous to that, but after our last meeting and continuing also up to the first of this week, inquiries have been pursued with the office of the minister to see whether he would be available. He said he could be available next Tuesday, but could not be available today because of certain important matters that he was committed to in Montreal.

After considerable discussion with a number of people, I felt that perhaps we could usefully meet this morning, that we might be able to deal with some of the legal questions that were left unanswered last week, and then perhaps, before we adjourn, we might have a short meeting to consider what we might do in relation to this bill by way of arranging further proceedings. I do not mean what we might do in a substantive way about the bill, but how we should conduct our further consideration of it. Consequently, I decided to call this meeting, and asked Mr. Lyon and Mr. du Plessis to be present. It is my thought, if it meets with your approval, that we should invite those members of the committee who had posed questions as to the law which had not been answered, to pose them again this morning in so far as they felt it appropriate to pose them, to Mr. du Plessis or Mr. Lyon.

Senator Langlois: Mr. Chairman, before we proceed, may I say this? Probably I will not be here when the meeting adjourns this morning, because I have two other meetings before noon, and will have to leave at about 10.30. In relation to the proposed meeting for Tuesday, to meet with the minister, I wish to inform the committee that very likely, when we adjourn this afternoon, we shall do so until Monday evening instead of Tuesday evening. This might facilitate your decision about sitting on Tuesday.

The Chairman: Since you are kind enough to raise that point now and give us that information, I might say that if the committee, on further consideration, agrees, and if the facilities are available, I shall certainly call a meeting and try to get that arranged before we leave today, because I understand from the minister's office that he would be willing and able to come immediately after Question Period on Tuesday afternoon, which would be slightly after 3.30, but that his next available date would be some considerable time in the future;

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 8 décembre 1977.

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été soumis le bill C-3, loi portant réorganisation d'Air Canada, se réunit aujourd'hui à 9 heures pour étudier le bill.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, vous vous souviendrez qu'au moment de suspendre nos travaux la semaine dernière, M. Taylor, président d'Air Canada, avait dit compter revenir parmi nous ce matin. Au début de la semaine, on m'a informé qu'il venait d'être convoqué à une réunion de l'ATAI à Londres et que par conséquent, comme il se sentait tenu de s'y rendre, il ne pourrait être ici avec nous ce matin, mais il serait très heureux de comparaître la semaine prochaine. Avant cela, mais après notre dernière réunion et jusqu'à la première séance de cette semaine, on a demandé au ministre s'il pouvait se mettre à notre disposition. Il a dit qu'il le pourrait mardi prochain, mais non pas aujourd'hui en raison d'événements très importants qui le retiendraient à Montréal.

Après en avoir considérablement discuté avec un certain nombre de personnes, j'ai pensé que nous pourrions peut-être utilement nous réunir ce matin, pour traiter de certaines questions juridiques qui sont restées sans réponses la semaine dernière, et qu'ensuite, peut-être, avant de suspendre nos travaux, nous pourrions pendant quelques minutes, examiner comment s'amorcerait l'étude ultérieure du bill. Il ne s'agirait que d'un examen sommaire pour déterminer notre marche à suivre. Par conséquent, j'ai décidé de convoquer cette réunion, et j'ai demandé à MM. Lyon et du Plessis d'y assister. Je crois qu'avec votre approbation nous pourrions inviter les membres du Comité dont les questions relatives aux lois sont demeurées sans réponse, à les poser à nouveau ce matin à M. du Plessis ou à M. Lyon, s'ils jugent à propos de le faire.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, avant d'aller plus loin, j'aimerais dire ceci. Je ne serai probablement pas ici lorsque la réunion suspendra ses travaux ce matin, car j'ai deux autres réunions avant midi et je devrais quitter la salle vers 10 h 30. Pour ce qui est de la réunion projetée pour mardi, où nous devons rencontrer le ministre, je tiens à informer le Comité qu'il est fort probable que nous suspendrons nos travaux cet après-midi jusqu'au lundi soir au lieu du mardi soir. J'ai apporté cette précision pour que vous puissiez mieux prendre votre décision au sujet de la séance de mardi.

Le président: Puisque vous avez eu l'amabilité de soulever ce point et de nous donner ce renseignement, je devrais peut-être dire que si le Comité, après mûre réflexion y consent et si les installations nécessaires sont mises à notre disposition, je convoquerai certainement une réunion et essaierai de veiller à ce que les dispositions nécessaires soient prises avant que nous nous séparions aujourd'hui. En effet, le bureau du ministre m'a appris que ce dernier pourrait venir immédiatement après la période des questions mardi après-midi, soit un peu après

[*Text*]

so it would seem to me desirable, if we wish to have him attend, to arrange it for next Tuesday.

As I said, we have Mr. Lyon with us, and I understand that he desired to have accompany him Mr. Charles E. O'Connor, barrister—of the law firm of Gowling and Henderson—who, I believe, had something to do with the drafting of the bill, and who would be available if questions appropriate to his knowledge of the matter arise.

As I recall, the outstanding questions of law had been posed by Senator Langlois, Senator Grosart, Senator McElman and Senator Forsey. There may have been others, but those are the ones that appear to me, from looking at the record of last week's proceedings, to be involved.

I now invite whichever senator would like to, to begin dealing with these questions.

Senator Grosart: Mr. Chairman, has Mr. Lyon a statement to make?

Mr. James T. Lyon, Acting General Counsel for the Department of Finance and the Treasury Board (formerly Assistant Deputy Minister, Policy and Liaison, Department of Transport): Mr. Chairman and honourable senators, with your permission I shall make a brief introductory statement.

Mr. Chairman, when Bill C-3 was put together I was an assistant deputy minister at Transport Canada. Among my responsibilities was the construction of a bill in accordance with the directives of cabinet. So I think, as President Truman put it, "The buck stops here", and to the extent that there is a public servant to whom questions should be directed, I am the one.

The Canada Corporations Act, at the time we began to put our bill together, had been superseded by the Canada Business Corporations Act. In the period from late 1975 to the spring of 1976 we had many discussions with other public servants, other departments, and with Air Canada, and we put together a bill.

There were many philosophies we could have embodied in the bill, and as a result there were many views on how we should do it. One view was that we should propose to incorporate under the Canada Business Corporations Act. The view that I took, and took quite strongly, was that we should not do that, and in this I find myself in agreement with Senator Grosart who, at the meeting of the committee on December 1, in addressing Mr. Taylor, the president of Air Canada, said that he was glad to see it was Mr. Taylor's feeling that the Canada Business Corporations Act route would be inappropriate. That was the view that I took.

On the other hand, it seemed to us, as we put the bill together, that to remain under the old system entirely would lead to some difficulties, and we tried to find a *via media* that would give us the best of all the possible options.

[*Traduction*]

15 h 30, mais qu'il ne pourrait, par la suite, nous réserver une autre autre que dans un avenir assez éloigné; il me semblerait donc souhaitable, si nous voulons qu'il soit présent, d'organiser cette réunion pour mardi prochain.

Donc, nous avons ici M. Lyon qui est accompagné de M. Charles E. O'Connor, avocat, de l'étude Cowling et Henderson, et qui, je crois, a participé à la déclaration du bill. Il pourra répondre aux questions qui relèveront de sa compétence.

Si je me souviens bien, les points de loi encore en suspens ont été soulevés par les sénateurs Langlois, Grosart, McElman et Forsey. Il peut y en avoir bien d'autres, mais celles-là sont celles qui m'ont semblé, à la lecture du procès-verbal des délibérations de la semaine dernière, les plus importantes.

J'invite maintenant tous les honorables sénateurs désireux de discuter de ces questions à le faire.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, M. Lyon a-t-il une déclaration à faire?

M. James T. Lyon, conseiller général intérimaire du ministère des Finances et du Conseil du Trésor (anciennement sous-ministre adjoint, Politique et liaison, ministère des Transports): Monsieur le président et honorables sénateurs, avec votre permission, je ferai une brève déclaration préliminaire.

Monsieur le président, lorsque le bill C-3 a été préparé, j'étais sous-ministre adjoint à Transport Canada. Parmi les responsabilités qui m'incombaient, j'avais été chargé de préparer un bill conforme aux directives du cabinet. Comme l'a dit le président Truman j'estime donc que «c'est dans mon bureau que doivent se prendre les décisions» et, dans la mesure ou il existe un fonctionnaire à qui on doit poser les questions, je suis ce fonctionnaire.

Au moment où nous avons commencé à préparer le bill, la Loi sur les corporations canadiennes avait été remplacée par la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Pendant la période s'étendant de la fin 1975 au printemps 1976 nous avons eu de nombreuses discussions avec d'autres fonctionnaires, d'autres ministères et les représentants d'Air Canada, et nous avons préparé un bill.

Nous aurions pu y incorporer un grand nombre de principes et il en a résulté un grand nombre d'opinions sur la façon de procéder. Selon une de ces théories, nous devions proposer d'assujettir la constitution d'une société aux dispositions de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. J'ai adopté très fermement le point de vue que nous ne devions pas procéder ainsi et sur ce plan je suis d'accord avec le sénateur Grosart qui, à la réunion du comité du 1er décembre, alors qu'il s'adressait à M. Taylor, président d'Air Canada, avait déclaré qu'il était heureux de constater que M. Taylor croyait qu'il ne serait pas indiqué d'avoir recours à la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. J'avais adopté ce point de vue.

D'autre part, il nous a semblé, alors que nous étions en train de préparer le bill, que le fait de demeurer entièrement assujettis à l'ancien système entraînerait quelques difficultés et nous avons essayé de trouver une *solution intermédiaire* qui nous fournirait les meilleures options possibles.

[*Text*]

In the spring of 1976, having prepared the bill, because I wished to satisfy myself that it would work, I contacted my colleagues in the Department of Justice through whom all outside legal consultants are retained, and I asked them if they would retain the services of legal counsel from a common law jurisdiction and from a civil law jurisdiction to tear the bill apart, in effect. From the common law jurisdiction we retained the services of Mr. O'Connor who is with us today and from the civil law jurisdiction, namely in Quebec, we retained the services of Mr. Bernard M. Deschênes, Q.C. Over the summer of 1976 we did just that and, as a result, criticisms were made of our bill as originally drafted, and we made changes.

What we have now is the result of that series of very critical questions that were raised.

I only received the proceedings of the December 1 meeting of the committee fairly late yesterday, and I read them late last night, so if I have missed some questions, I ask you, Mr. Chairman, and honourable senators, to bear with me. There were some questions raised by Senators Grosart, Forsey, Langlois and McElman. Mr. Chairman, perhaps you would prefer that I should try to answer them as I recall them?

Senator Grosart: Yes.

Mr. Lyon: I will start with the question raised by Senator Langlois which, as I recall, was to the effect that section 6(2) might be improved if it were framed in the negative rather than in the positive.

I thought I might try to answer that question by way of analogy. Mr. O'Connor, or my right, with whom I am on very friendly terms, has, I understand, a chequing bank account. It is illegal for me to walk into the bank and try to negotiate a cheque signed by me on Mr. O'Connor's bank account. That is the law. It is prohibited. I cannot do it. Mr. O'Connor might, distrusting me, decide he would like to make this stronger, and he might post a notice in the elevator of Place Bell Canada saying that J. T. Lyon is not allowed to go to the Bank of Montreal and negotiate cheques on his bank account. That would be a negative statement.

However, that would add nothing to the legal situation. The legal situation is that I cannot do it anyway.

Now, it could be that Mr. O'Connor is going out of town and that he does wish to allow me to negotiate cheques on his bank account, and there is a mechanism open to him to allow that. He could give me power of attorney. That would be a positive statement.

I draw an analogy between that very simple day-to-day example and clause 6(2) of Bill C-3. A special act company can do no more than it is empowered to do by the law; so that if Parliament were to say, negatively, in relation to clause 6(2), that it cannot do something in addition, it would be no more than stating what is already the common law. It would be

[*Traduction*]

Au cours du printemps 1976, après avoir préparé le bill, comme je désirais m'assurer qu'il serait efficace, j'ai communiqué avec des collègues du ministère de la Justice qui sont chargés de trouver tous les experts-conseils juridiques de l'extérieur dont nous avons besoin. Je leur ai demandé de retenir les services d'un expert-conseil juridique provenant d'une des provinces où le common law est en vigueur et d'un autre spécialisé en droit civil; on leur a confié la tâche d'examiner le bill sous tous les angles. Dans le premier cas, nous avons retenu les services de M. O'Connor qui se trouve avec nous aujourd'hui et dans le second, c'est-à-dire ce qui intéresse le Québec, nous avons retenu les services de M. Bernard M. Deschenes, c.r. C'est tout ce que nous avons fait pendant l'été 1976; des critiques ont été formulées contre le libellé original de notre bill et nous y avons apporté des modifications.

Ce que nous avons maintenant, c'est le résultat de cette série de questions très critiques qui avaient été soulevées.

Je n'ai reçu que tard hier soir le compte rendu des délibérations de la réunion du Comité tenue le 1er décembre et je les ai lues par conséquent très tard; si j'ai manqué certaines questions, je vous demande donc, monsieur le président et honorables sénateurs de faire preuve d'indulgence à mon égard. Il y a certaines questions qui ont été soulevées par les sénateurs Grosart, Forsey, Langlois et McElman. Monsieur le président, vous préféreriez peut-être que j'essaie d'y répondre au fur et à mesure que je m'en rappelle?

Le sénateur Grosart: Oui.

M. Lyon: Je commencerai par la question soulevée par le sénateur Langlois qui, si je ne m'abuse, disait que le paragraphe 6(2) pourrait être amélioré en employant la forme négative plutôt que positive.

J'ai pensé essayer de répondre à cette question en faisant une analogie. M. O'Connor, à ma droite, avec lequel je suis en très bons termes a, je crois, un compte de chèques dans une banque. Légalement je ne peux me présenter à sa banque et encaisser un chèque que j'ai signé à sa place. C'est interdit par la loi. M. O'Connor pourrait, s'il se méfiait de moi, préférer prendre des mesures plus draconiennes et afficher dans les ascenseurs de Place Bell Canada un avis selon lequel J. T. Lyon n'est pas autorisé à se présenter à la Banque de Montréal pour y négocier des chèques sur son compte de banque. Ce serait une affirmation négative.

Cependant, cela n'ajouterait rien à la situation légale, qui m'empêche de le faire de toute façon.

Il se pourrait toutefois que M. O'Connor quitte la ville et qu'il souhaite me permettre de négocier des chèques sur son compte de banque. A cette fin, il existe un mécanisme dont il peut profiter, soit la procuration. Nous aurions alors un libellé positif.

J'ai fait une analogie entre ce simple cas de tous les jours, et le paragraphe 6(2) du Bill C-3. La société ne peut faire plus que ce qui lui est permis par la loi. Si le parlement devait préciser dans le paragraphe 6(2) que la société ne peut agir, il ne ferait en outre que répéter ce que stipule la loi ordinaire. Ce serait comme M. O'Connor qui affiche l'avis visant à m'interdire de négocier ses chèques. C'est déjà la loi.

[*Text*]

analogous to Mr. O'Connor's posting the notice to say that I cannot negotiate his cheques. That is the law already.

In framing clause 6(2) in a positive way we tried to create an analogy to the hypothetical power of attorney that Mr. O'Connor would give me. It is not to restrict something, it is to enlarge something. Perhaps, Mr. Chairman, Senator Langlois might like to pick me up on that and put questions to me on this point.

Senator Langlois: Without accepting your analogy, I should say that if it applies to 6(2), it should also apply to 6(4) as drafted. You chose the negative in 6(4).

The reasoning behind my suggestion was that since by this bill we are entrusting the operation of Air Canada to a board of directors, we should leave with them the initiative to make the commendation to the authority, which is the Governor in Council, to make suggestions as to improvements in the operation of the company. This initiative should not be taken away from them and put in the hands of the Governor in Council. I think the initiative should rest where it is in any other commercial corporation. It is up to the board to make recommendation as to the improvements of the management of the company or its operation. That is the sole reasoning behind my suggestion, and therefore, we are leaving a cheque with the Governor in Council to say no. I think that is the way the situation should be.

The Chairman: Do you wish to answer that?

Mr. Lyon: Yes, if I may, Mr. Chairman. The initiative to propose changes can come to the Governor in Council from several sources. It could come from the minister; it could come from the board of directors through the chief executive officer of the company, and through the minister to the Governor in Council. That is the route by which submissions go to the Governor in Council.

It might be that if clause 6(2) specifically excluded certain possibilities of initiative, then the corporation would suffer thereby. If you specified that only the board could make a recommendation, then you would be cutting out perhaps some of the concerns which exercise members of the other place and also members of this committee. Let us say, a regional service was being neglected, and it is conceivable that the board might not take the same view of the demands of the country as the Minister of Transport of the day might take.

The Chairman: Of course, the Minister of Transport, by virtue of another section, may ask the Governor in Council to give directions of a general nature which would probably take care of that.

Mr. Lyon: Yes, he already has the power.

Mr. Chairman, the directives under clause 8 have to be consistent with clause 6 because clause 6 sets out what the corporation can do and if a directive, under clause 8, were given which was *ultra vires* the corporation under clause 6, then that would place the directors in a very difficult if not untenable position.

[*Traduction*]

En mettant le paragraphe 6(2) à la forme positive, nous avons essayé d'établir une analogie avec la procuration hypothétique que M. O'Connor me donnerait. Ce n'est pas pour limiter, mais bien pour élargir quelque chose. Monsieur le président, le sénateur Langlois aimerait peut-être me poser des questions à cet égard.

Le sénateur Langlois: Sans accepter votre analogie, je dirais que si elle s'applique au paragraphe 6(2), elle devrait également s'appliquer au paragraphe 6(4) qui, dans sa forme actuelle, est à la forme négative.

Puisque le présent projet de loi confie l'exploitation d'Air Canada à un conseil d'administration, nous devrions laisser à ce dernier l'initiative de faire des recommandations à l'autorité en cause, soit le gouverneur en conseil, en vue de faire des propositions visant à améliorer le fonctionnement de la compagnie. Cette initiative ne devrait pas lui être retirée au profit du gouverneur en conseil. Je pense qu'elle devrait lui être laissée comme c'est le cas pour d'autres sociétés commerciales. Il revient au conseil d'administration de faire des recommandations quant aux améliorations à apporter à la gestion de la compagnie, ou à son fonctionnement. C'est ce que je veux laisser entendre. Par conséquent, nous offrons au Gouverneur en conseil le loisir de refuser, et je pense qu'il doit en être ainsi.

Le président: Voulez-vous répondre à cela?

M. Lyon: Oui, si vous le permettez, monsieur le président. Le fait de proposer des changements peut parvenir au gouverneur en conseil de plusieurs sources. Elle peut lui parvenir du ministre, ou du conseil d'administration par l'entremise du directeur de la compagnie, puis du ministre qui l'envoie au Gouverneur en conseil. C'est la voie que suivent les recommandations présentées au Gouverneur en conseil.

Cela pourrait être le cas si le paragraphe 6(2) excluait précisément certaines possibilités d'initiatives, alors la société en souffrirait. Si vous précisiez que seul le Conseil peut faire une recommandation, vous éliminiez peut-être alors certaines des inquiétudes qu'ont manifestées les députés de l'autre endroit et les membres du Comité. Disons par exemple, au sujet d'un service régional qui a été négligé, qu'on pourrait très bien concevoir qu'à l'égard de ces demandes locales le conseil n'ait pas le même point de vue que le ministre des Transports du moment.

Le président: Naturellement, le ministre des Transports, aux termes d'un article, peut demander au gouverneur en conseil de donner des directives de nature générale qui traiteraient de cet aspect.

M. Lyon: Oui, il en a déjà le pouvoir.

Monsieur le président, les directives dont il est question à l'article 8 doivent être compatibles avec l'article 6 parce que ce dernier expose les attributions de la société et si une directive émise en vertu des dispositions de l'article 8, donnait à la société des pouvoirs excédant ceux que lui confère l'article 6, cela placerait les administrateurs dans une situation très difficile, voire même intenable.

[*Text*]

Senator Grosart: How could it be *ultra vires* if clause 6 makes it *intra vires*? Clause 8 gives the government in power to make a general directive. I am sure that general directive has to be read in connection with clause 6. In other words, it expands the powers in clause 6. I do not see how it can be *ultra vires*.

This general argument that something must be in context with the rest of the bill, I do not accept as applicable here at all. I may come to that conclusion later, but it seems to me that the most interesting point in Senator Langlois' suggestion was the use of the word "complement".

The Chairman: That is the second amendment which is found on page 222.

Senator Grosart: I thought it was part of the same one, but even if it were in the negative, surely it would require that it would be complementary.

However, I do not want to argue that just now because I think when we do come to that it is much more important to use the phrase "necessary and incidental" because "complementary" may not have the same judicial interpretation authority as "incidental and necessary" may have.

Mr. Lyon: It might be helpful at this point if I were to jump to Senator McElman's question because I think it goes to the essence of the difficulty seen by Senators Grosart, Langlois and Forsey. If I may paraphrase his question, he asks, "What really would happen if clause 6(2) were dropped right now? What evil would result?" That is, I think, the essence of the problem.

Senator Grosart: Or what good would result?

Mr. Lyon: Well, I think that as of this minutes, if we have done our job right in consultation with Air Canada and others, no evil would result right now. That is not why the clause is there. The clause is there, not for an evil that might result right now, but for a potential evil in the future.

This leads to the distinction between the final words of clause 6(1), on the one hand, and clause 6(2) on the other.

If honourable senators would look at clause 6(1)(i), and read it with the preamble, it says:

> 6. (1) The Corporation may, within and outside Canada,
>
> (i) do such other things as are necessary or incidental to the carrying out of its activities.

This, I think, goes to the point of "complementary" or "ancillary" or any of the many words which I think are of like import. I think it was Senator Grosart who asked my friend Mr. du Plessis if he could give some judicial precedents. I only got this yesterday, and I have not been able to do much research. But these words set out what is in common law jurisdictions the common law. And I think Mr. O'Connor may wish to speak to this. I have a list here of—

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Comment pourrait-il y avoir excès de pouvoirs si ceux-ci sont légalement prévus à l'article 6? L'article 8 autorise le gouvernement au pouvoir à donner une directive générale. Je suis convaincu que la directive générale doit être lue en regard de l'article 6. Autrement dit, elle étend les pouvoirs énumérés à l'article 6. Je ne vois pas comment cette directive pourrait être *ultra vires*.

Je n'accepte pas que s'applique ici cet argument général voulant qu'une disposition doive correspondre au reste du bill. Toutefois, et je pourrais peut-être parvenir à cette conclusion plus tard, il me semble que l'élément le plus intéressant de la suggestion du sénateur Langlois concernait l'utilisation du mot «compléter».

Le président: Il s'agit du deuxième amendement qui est joint à la page 222.

Le sénateur Grosart: Je croyais qu'il faisait partie du même amendement. Mais même s'il était négatif, il faudrait que ce soit un amendement complémentaire.

Je ne veux toutefois pas contester ce point maintenant parce que je crois qu'à ce stade il est beaucoup plus important d'utiliser l'expression «nécessaire et accessoire» vu que «complémentaire» risque de ne pas avoir le même sens juridique.

M. Lyon: Il pourrait être utile ici de passer à la question du sénateur McElman qui, je crois touche l'essence même de la difficulté entrevue par les sénateurs Grosart, Langlois et Forsey. Si je puis me permettre de paraphraser sa question: «Qu'est-ce qui se passerait vraiment si le paragraphe 6(2) était abrogé maintenant? Cela aurait-il une influence néfaste?» C'est, je crois, l'essence du problème.

Le sénateur Grosart: Quelle influence salutaire cela aurait-il?

M. Lyon: Eh bien, je pense que pour instant, si nous avons bien fait notre travail avec Air Canada et les autres, rien de mauvais n'en découlera pour l'instant. Ce n'est pas la raison d'être de l'article. L'article existe, non pas pour l'influence néfaste que cela pourrait avoir à court terme, mais plutôt pour celle qui pourrait surgir à long terme.

Cela mène à la distinction entre les derniers mots de l'alinéa 6(1), d'une part et le paragraphe 6(2) d'autre part.

Si les honorables sénateurs voulaient bien jeter un coup d'oeil à l'alinéa 6(1)(i) et le lire avec le préambule, ce dernier stipule que:

> 6. (1) La société peut, au Canada et à l'étranger,
>
> *i*) faire tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions.

Il me semble qu'il peut s'agir d'activités complémentaires ou secondaires, qu'on peut d'ailleurs qualifier de nombreux termes, qui se rapprochent de l'importation. Je pense que c'est le sénateur Grosart qui a demandé à mon collègue M. du Plessis s'il pouvait faire état de précédents juridiques. Je ne les ai obtenus qu'hier et n'ai pu faire beaucoup de recherches. Mais ces propos définissent ce qu'est le droit coutumier là où il s'exerce. Et je pense que M. O'Connor aimerait peut-être en parler. J'ai ici une liste de . . .

[*Text*]

The Chairman: Mr. du Plessis is prepared to answer the question that was asked of him. But before you go any further, let me make sure that I understand what you mean when you say that if 6(2) were omitted from the Bill, no evil would now occur. Do you really mean that if 6(2) were not in the Bill, there would be no problem that you could now envisage?

Mr. Lyon: At this moment, Mr. Chairman? What we tried to do in 6(1) was to set out in general terms all the legitimate activities of a major world airline. But, as we have seen in the past, as circumstances change, so do the legitimate demands on an airline change. It may be that something that we have not thought about will happen in five years from now. That is why 6(2) is there. The ordinary company, incorporated under letters patent or under, for example, the UK statutes, could go to its shareholders and, by one procedure or another, amend its "objects" clause. But this is a possibility denied to a statutory corporation because it must come back to Parliament to have an amendment made in the law.

The result of that could be considerable delay. For example, Bill C-3, has been *in utero,* so to speak since the late 1960's. It has taken between 7 to 10 years to get this through all the various levels of negotiation and discussion, and the finding of parliamentary time, and so on. In 10 years, the commercial opportunity that is desirable could have gone entirely.

Senator Grosart: Would that not apply to the Bank Act which Parliament, in its wisdom, revises once every 10 years. Parliament, in its wisdom, believes it can provide for any such contingencies in banking, which is surely subject to the kind of demands that you anticipate of the airlines.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, I feared that Senator Grosart might ask me a question like that, because in his testimony he speaks of trust companies and he also speaks of the Bank Act. I fear that I am not in a position right now to answer it. But, of course, I think one answer is that there are those who think there are difficulties in running the banks under the Bank Act.

Senator Grosart: Yes, of course. And it is Parliament's decision to have those difficulties there.

Mr. Lyon: That is exactly right. I have no quarrel with that.

The Chairman: Mr. Lyon, I would like to give you the opportunity to clear up an apprehension that has arisen in my mind as a result of your comments; that is you consider the processes of Parliament too slow to submit the problems of a crown corporation to them as they arise.

Senator Grosart: It may not be a fair question.

Mr. Lyon: May I try to answer it anyway? What I tried to do is set out possible consequences of certain actions. It is not my position to make a judgment on them. If a procedure takes 10 years, and the need is immediate and has to be done

[*Traduction*]

Le président: M. du Plessis est disposé à répondre à la question qui lui a été posée. Avant toute chose, cependant, j'aimerais m'assurer que je comprends ce que vous voulez dire quand vous prétendez que si l'on retirait le paragraphe 2) de l'article 6 du projet de loi, il ne s'en trouverait pas plus mal. Voulez-vous vraiment dire que si ce paragraphe ne figurait pas dans le projet de loi, le problème ne se poserait même pas?

M. Lyon: Monsieur le président, ce que nous avons essayé de faire au paragraphe 1) de l'article 6 a été d'établir en termes généraux toutes les activités qu'une importante société aérienne peut légitimement exercer, mais, comme nous l'avons vu par le passé, au fur et à mesure que la conjoncture change, les demandes légitimes d'une compagnie aérienne évoluent en conséquence. Il se peut qu'un aspect auquel nous n'avons pas songé se fasse jour d'ici cinq ans. C'est la raison d'être du paragraphe 2) de l'article 6. La société ordinaire constituée en corporation en vertu de lettres patentes ou de lois du Royaume-Uni pourrait s'adresser à ses actionnaires et, d'une façon ou d'une autre, modifier la disposition portant sur ces objectifs. Mais cette possibilité est refusée à une société établie en vertu d'une loi parce qu'elle doit faire appel au Parlement pour qu'une modification soit apportée à la Loi.

Cela pourrait entraîner des retard importants. Par exemple, ce projet de loi, le C-3 est en gestation, pour ainsi dire, depuis certainement la fin des années soixante. Il a fallu de sept à dix ans pour gravir tous les échelons du processus de négociation et d'étude, et pour que le Parlement trouve le temps de l'étudier. En dix ans, la conjoncture économique souhaitable aurait pu changer du tout au tout.

Le sénateur Grosart: Il n'en serait pas de même pour la Loi sur les banques que le Parlement, dans sa sagesse, révise tous les dix ans. Il estime qu'il peut prévoir les contingences du domaine bancaire, ce qui suscite certainement le genre de demandes que vous attendez des compagnie aériennes.

M. Lyon: Monsieur le président, je craignais que le sénateur Grosart ne me pose une question de ce genre parce que, dans son témoignage, il parle des sociétés de fiducie et aussi de la Loi sur les banques. Je crains fort de ne pouvoir répondre à cette question. Mais, évidemment, je pense qu'on peut dire que certains estiment qu'il est difficile d'assujettir les banques à cette Loi sur les banques.

Le sénateur Grosart: Évidemment et c'est le Parlement qui a décidé de soulever ces difficultés.

M. Lyon: C'est tout à fait vrai. Je ne le conteste pas.

Le président: Monsieur Lyon, j'aimerais vous donner l'occasion de dissiper une crainte que vos remarques ont fait naître chez moi: c'est-à-dire que vous estimez la procédure parlementaire trop lente pour qu'on soumette les problèmes d'une société d'État au fur et à mesure qu'ils surgissent.

Le sénateur Grosart: Ce n'est peut-être pas une bonne question.

M. Lyon: Puis-je tenter d'y répondre quand même? J'ai essayé d'exposer les répercussions possibles de certaines décisions. Il ne me revient pas de poser un jugement là-dessus. S'il faut dix ans au Parlement et que le besoin est urgent, qu'il faut

[*Text*]

tomorrow, then 10 years is too long and Parliament must then make a choice, it seems to me, to retain very close control, and that is entirely a matter for Parliament, or to say that they wish to run a competitive commercial enterprise and to delegate. That is entirely Parliament's decision.

Senator Langlois: Surely, with regard to this very remark, if we continue to leave to Parliament the power to declare war in case of worlwide conflict, I think we can leave to Parliament the administration of Air Canada.

Senator Grosart: On that point, would you not agree, Mr. Lyon, that the situation is that in this bill, Parliament sets forth the things that Air Canada can do, and then sets forth the things that Air Canada cannot do. Surely, it would follow in logic from that, that only Parliament can change that decision of Parliament. Here are the "yeses" and here are the "no-noes," and surely the logic would be that it must go back to Parliament to change either.

It seems to me that what has been attempted here is merely this: Mr. Taylor told us that their first disposition, and I think their continuing disposition, would have been to have these powers given to Air Canada under the CBCA method. My understanding from the reading of the evidence is that the government said, "No, we want you to have the powers from Parliament direct. We want you to carry on your operations under an Act of Parliament." It would seem to me that one of the most important of activities that the government itself would wish to see left only to Parliament would be the very things we are talking about—the ancillary operations. Surely, it does not seem to make sense to say that the government, having decided you must go this way, should then say let you out. "We are going to describe the minister or the Governor in Council as a sort of agent. "We have had the suggestion, for example, that the minister was administering, if you like, the prerogative of the shareholders. Is that the concept that you see in the bill?

Mr. Lyon: Mr. Chairman, yes, that is right.

Senator Grosart: In spite of the fact that it seems to me that the government has said no to this. I can refer you to page 17, for example, of what I call the "Baby Blue" Paper. It is entitled, "Crown Corporations. Direction, Control, Accountability. Government of Canada's Proposals, 1977. Privy Council Office, "where I read:

> It is commonly understood that Crown corporations, although largely independent of Parliamentary scrutiny and control, are still in the final analysis instruments of Parliament. Logic then dictates that Parliament should exercise what might be called the shareholders' prerogatives with respect to Crown corporations on behalf of the Canadian public.

So the government has said that that prerogative should be exercised by Parliament.

The Chairman: What is the document?

Senator Grosart: I will repeat it if you like: "Crown Corporations. Direction, control, accountability. Government of

[*Traduction*]

apporter une solution pour demain, ce délai est trop long et le Parlement doit alors faire un choix, il me semble, pour conserver un contrôle très étroit, et cela relève exclusivement de lui, ou alors il faut décider si l'on veut gérer une entreprise commerciale concurrentielle et déléguer le pouvoir de contrôle, c'est une décision que doit prendre le Parlement.

Le sénateur Langlois: Il me semble, en ce qui concerne cette observation, que si nous continuons à laisser au Parlement le pouvoir de déclarer la guerre en cas de conflit international, nous pouvons bien lui confier l'administration d'Air Canada.

Le sénateur Grosart: Mais justement, ne croyez-vous pas, Monsieur Lyon, que dans ce projet de loi, le Parlement énonce ce que Air Canada peut faire, puis établit ce que cette Société ne peut pas faire. Alors, en toute logique, il me semble que seul le Parlement peut modifier cette décision du Parlement. Il y a d'un côté la liste des choses que cette société peut faire et de l'autre, celle des choses qu'elle ne peut pas faire. Il me semble tout à fait logique qu'elle soit tenue de s'adresser au Parlement pour faire modifier les deux.

Je crois que ce que l'on a essayé de faire, est ceci: Air Canada nous a dit—enfin M. Taylor nous a dit—qu'il était d'avis et qu'il continuait de l'être, que ces pouvoirs auraient dû être délégués à Air Canada conformément à la méthode CBCA. Mais après avoir lu les témoignages, je pense que c'est le gouvernement qui a déclaré: «Non, nous voulons que ce soit le Parlement qui vous délègue directement vos pouvoirs. Nous voulons que vous exerciez vos activités conformément à une loi du Parlement». Il me semble que l'une des plus importantes activités que le gouvernement puisse vouloir laisser au soin du Parlement serait exactement ce dont nous parlons; c'est-à-dire, les fonctions aléatoires. Il me semble assez illogique que le gouvernement, après avoir décidé de la façon dont vous devez agir, devrait alors dire: «Nous allons définir le ministre ou le gouverneur en conseil comme une sorte d'agent». On est même allé jusqu'à dire que le ministre administrait, si vous voulez, la prérogative des actionnaires. Est-ce la façon dont vous concevez ce projet de loi?

M. Lyon: Oui, monsieur le président, c'est exact.

Le sénateur Grosart: ... en dépit du fait qu'il me semble que le gouvernement l'a nié. J'aimerais vous renvoyer à la page 17 du «livre bleu pâle». Il est intitulé «Sociétés d'État: Administration, contrôle, responsabilité. Proposition du gouvernement du Canada, 1977, Bureau du Conseil privé» où on peut lire:

> Il est généralement accepté que les sociétés d'État, même si elles sont relativement indépendantes de toutes enquêtes ou contrôles parlementaires, sont en définitive, des instruments du Parlement. Il est donc tout à fait logique que le Parlement exerce ce qu'on peut appeler la prérogative actionnaires en ce qui concerne les sociétés d'État au nom du public canadien».

C'est pourquoi le gouvernement a décrété que le Parlement devrait exercer cette prérogative.

Le président: Quel est ce document?

Le sénateur Grosart: Je vais vous le répéter, si vous le voulez. «Sociétés d'État. Administration, contrôle, responsabi-

[*Text*]

Canada's Proposals, 1977. Privy Council Office". It is true that the document goes on to indicate that the minister may in some way act for Parliament, but the government's intention is clearly stated, that Parliament must exercise the shareholders' prerogatives, and that seems to shoot down this whole argument. Perhaps I could just add this. I think we are all here looking for a compromise solution of the problem. Perhaps I might at this stage apologize for some remarks I made. In the Senate I made some harsh remarks about draftsmen.

Senator Langlois: We are used to that.

Senator Grosart: Senator Langlois picked this up in another context. I thought of saying to him at the time that the reason I blamed the draftsmen was that I was trying to be easy on the government.

Senator Langlois: That is unusual.

Senator McElman: It is hard to accept.

Senator Grosart: I was trying to be non-partisan; let us put it that way. I am fully aware of the fact that the draftsman, in effect, does what he is asked to do, so I hope Mr. Lyon will not take those remarks personally. It was the whole process of drafting that I called bad, and still call bad.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, if I might, without impertinence, say that I read Senator Grosart's—

The Chairman: I think we could perhaps dispense with any answer to Senator Grosart's apology.

Senator Grosart: I should like to know that it is accepted.

Mr. Lyon: Yes sir, thank you. I felt that I was going to be a "Lyon" thrown before the Christians when I came up here today.

Senator Langlois: With due respect to the witness, I beg to disagree with his interpretation of clause 6(1)(i) when, if I understood him correctly, he seemed to give a similar meaning to the word "things" in paragraph (i) as to "complementary activities" suggested in clause 6(2). I am afraid he is giving too broad a meaning to the word "things":

> ... things as are necessary or incidental to the carrying out of its activities.

I see no acknowledgement of similarity with the expression as suggested for an amendment to clause 6(2), when we suggested wording which would read something like this: "to engage in or carry on any complementary or incidental activities". There we are really creating new activities, which clause 6(1)(i) does not.

Mr. Lyon: You have&ed56;-1 put your finger on a distinction between clause 6(1)(i) and clause 6(2). That is exactly right. Perhaps I could give the explanation for that. It has been traditional to set out a long list of objects of a company. There are some things which the company must do incidental to the carrying out of those objects. There is a long list of cases, and I

[*Traduction*]

lité. Propositions du gouvernement du Canada, 1977, Bureau du Conseil privé.» Il est vrai que plus loin dans ce document, on affirme que le ministre peut, dans une certaine mesure, agir au nom du Parlement, mais l'intention du gouvernement est clairement énoncée: le Parlement doit excercer la prérogative des actionnaires et cela détruit tout notre argument. Je pourrais peut-être ajouter encore une chose. Je pense que nous essayons tous d'arriver à un compromis en ce qui concerne ce problème. J'aimerais m'excuser de certaines observations que j'ai faites. J'ai formulé, au Sénat, des observations assez sévères à l'égard des rédacteurs.

Le sénateur Langlois: Nous en avons l'habitude.

Le sénateur Grosart: Le sénateur Langlois a mal interprété ce que je viens de dire. Je voulais dire que je blâme les rédacteurs parce que j'essaie de ne pas être trop dur à l'endroit du gouvernement.

Le sénateur Langlois: C'est une attitude assez inhabituelle.

Le sénateur McElman: C'est difficile à accepter.

Le sénateur Grosart: J'essayais tout simplement d'être impartial. Je sais parfaitement bien que le rédacteur fait ce qu'on lui demande, par conséquent, j'espère que M. Lyon ne se sentira pas visé par mes remarques. C'est la méthode de rédaction dans son ensemble que j'ai qualifiée de défectueuse, et que je qualifie toujours de défectueuse.

M. Lyon: Monsieur le président, s'il m'est permis sans aucune impertinence de dire que j'ai lu ...

Le président: Je pense qu'il n'est peut-être pas nécessaire de répondre à l'excuse du sénateur Grosart.

Le sénateur Grosart: Je voudrais savoir si mon excuse est acceptée.

M. Lyon: Oui monsieur, je vous en remercie. Lorsque je suis venu ici aujourd'hui, j'ai eu l'impression que j'aurais à jouer le rôle du lion qui se trouve à la merci des chrétiens.

Le sénateur Langlois: Avec tout le respect qui est dû au témoin, qu'il me soit permis d'exprimer mon désaccord sur son interprétation de l'alinéa 6(1)(i), si je l'ai bien compris, lorsqu'il a semblé donner au terme «tout» qui figure à l'alinéa (i) une signification semblable à celle des activités complémentaires prévues au paragraphe 6(2) du bill. Je pense qu'il donne un sens trop large au terme «tout»:

> «faire tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions».

Je ne vois aucune similarité avec les termes proposés pour une modification du paragraphe 6(2) du bill lorsque nous avons suggéré le libellé suivant: «engager ou poursuivre toute activité complémentaire ou accessoire». Enfin, nous créons là de nouvelles activités, ce que ne fait pas l'alinéa 6(1)(i).

M. Lyon: Vous avez mis le doigt sur une distinction entre l'alinéa 6(2)(i) et le paragraphe 6(2). C'est très juste. Je pourrais peut-être vous en donner la raison. Habituellement on établit une longue liste des objectifs d'une société. En dehors de la poursuite de ces objectifs, il y a certaines activités accessoires qui incombent à la société. Il y a une longue liste

[*Text*]

might perhaps quote a couple of examples, where these words were held not to be adequate to allow a company to do something, and give an example of where they were held to be enough to allow a company to do something. That is the necessary or complementary aspect you are speaking about.

The Chairman: If you are reading from the text, would you give the reference, please?

Mr. Lyon: I am reading from *Palmer's Company Law*, 20th Edition, published by Stevens. He gives examples of *intra vires* transactions and *ultra vires* transactions. This is at pages 83 to about 87. These are English precedents but they are relevant to Canada in this context. Given that there were powers and objects set out in a company's articles of association, it was held *intra vires*—in other words, it was held legitimate—that a company formed to work a patent could spend its funds in buying the patent, so the purchase of the patent was held necessary and incidental to working the patent. That example will perhaps suffice. That is an old English case, *Leifchild's Case* (1865) L.R. 1 Eq. 231.

Senator Grosart: That is B.C.—before Canada.

Senator Langlois: It is from a British law series?

Mr. Lyon: Yes, it is. On the other hand, where the prosperity of a railway company depended materially on the navigation of a river being improved, and accordingly they proposed to apply to Parliament for the requisite powers, an application of the funds of the company towards promotion of the bill was *ultra vires*. That is another very old case, *Munt v. Shrewsbury etc., Railway*, 1850, 13 Beav. 1.

The leading case is *Ashbury Carriage Company v. Riche* (1875) L.R. 7 H.L. 653, where a company had been formed with the object of carrying on business as "mechanical engineers and general contractors". The directors of the company entered into an agreement for the financing of the construction of a railway in Belgium and there was some evidence that this agreement had been ratified by all the members of the company, so there was no disagreement within the ranks of the company. It was held that the wording "general contractors" must be read as referring to such contracts, and to such contracts only, as were incidental to the business of a mechanical engineer, so notwithstanding that there was considerable evidence that all the members of the company were in favour if this transaction, it was held beyond their powers. This is the "incidental powers" aspect. We were trying to draw a distinction between "incidental" powers and "other" powers, and 6(2) is for "other" powers. If we were wrong in 6(1), if the judicial interpretation is such that some purpose undertaken by Air Canada is challenged and is seen to be *ultra vires*, we wanted to make provision for correcting our error, if you like.

Senator Grosart: I would agree that that is exactly what you appear to have done or tried to do. But it raises the question as

[*Traduction*]

de cas, et je pourrais peut-être citer quelques exemples où on a considéré que ces termes étaient inappropriés pour permettre à une société d'exercer certaines attributions, et je peux vous donner un exemple de cas où ils ont été considérés suffisants pour permettre à une société d'exercer d'autres attributions. C'est l'aspect nécessaire ou complémentaire dont vous parlez actuellement.

Le président: Si vous lisez le texte, voulez-vous donner la référence, s'il vous plaît?

M. Lyon: Je lis la vingtième édition de *Palmer's Company Law* publié par Stevens. Il donne des exemples des transactions autorisées par la loi et des transactions qui ne sont pas conformes à la loi. C'est de la page 83 jusqu'à environ la page 87. Il s'agit de précédents en Angleterre, mais dans le présent contexte ils sont pertinents dans le cas du Canada. Étant donné que des pouvoirs et des objectifs étaient établis dans les articles d'association d'une société, il était considéré conforme à la loi, autrement dit légitime, qu'une société formée pour exploiter un brevet puisse dépenser ses fonds pour l'achat du brevet, par conséquent, l'achat du brevet était considéré nécessaire et accessoire par rapport à son exploitation. Cet exemple suffira peut-être. C'est une ancienne affaire jugée en Angleterre, l'affaire *Leifchild's* (1865) L.R. 1 Eq. 231).

Le sénateur Grosart: Cela remonte à très longtemps, avant la formation de notre confédération.

Le sénateur Langlois: C'est tiré de recueils juridiques britanniques?

M. Lyon: Oui. Par ailleurs, quand la prospérité d'une société de chemin de fer dépendait matériellement de l'amélioration de la navigation sur un fleuve, et qu'elle se proposait de demander les pouvoirs requis au Parlement, l'utilisation des fonds de cette société pour promouvoir le bill avait été jugée anticonstitutionnelle. Il y avait eu une autre très vieille affaire, en 1850, celle de *Munt c. Shrewsbury Railway,*.

L'affaire la plus importante est celle d'*Ashbury Carriage Company c. Riche* (1875) L.R. 7, H.L. 653) où une société avait été constituée pour exploiter une affaire en tant que «ingénieurs mécaniciens et entrepreneurs généraux». Les directeurs de la société avaient conclu un accord pour financer la construction d'un chemin de fer en Belgique; il avait été prouvé que tous les membres l'avaient ratifié, de sorte qu'ils étaient tous d'accord. On estimait que les termes «entrepreneurs généraux» devaient s'entendre uniquement dans le sens où il s'agissait de contrats accessoiresment liés aux activités d'un ingénieur mécanicien. Bien qu'il fut établi avec force preuves à l'appui que tous les membres de la société étaient en faveur de cette transaction, il a été décidé qu'elle dépassait leurs pouvoirs. C'est là l'aspect des pouvoirs. Nous essayions de faire une distinction entre les pouvoirs «accessoires» et les autres, et le paragraphe 6(2) concerne ces derniers. Au cas où nous serions dans l'erreur au paragraphe 6(1), si, selon l'interprétation juridique, une activité d'Air Canada était contestée et considérée comme anticonstitutionnelle, nous voulions prévoir un moyen de corriger cette erreur, si vous voulez.

Le sénateur Grosart: Je pense aussi que c'est exactement ce que vous semblez avoir fait ou essayé de faire. Mais il reste à

[*Text*]

to whether you are not saying "We want this company to be able to do things that are unnecessary to its—whatever you like—activities and capabilities," because, with respect, Mr. Lyon, you referred only to the word "incidental." The important word there is "necessary" in 6(1)(i). Surely if the company has the power to do whatever is necessary to carry out the will of Parliament, that is all it needs. That is my suggestion.

There was a suggestion, I think from our law clerk—I will be interested in hearing any comment available on it—that this might be regarded as referring only to administrative powers. The phrase "... as are necessary" is common in company law, and I was asking if there had been a judicial interpretation which would limit this in any way. The words "incidental" and "necessary" are ordinary English words. It seems to me that that would cover the requirements of the company at any time, unless the company was seen to do something that was unnecessary to carry out the will of Parliament.

The Chairman: I have had, for some time, requests from Senator Riley and Senator Forsey. Senator Langlois has only a few minutes to remain here. If Senator Riley and Senator Forsey have in mind questions which relate to this subject, I would ask them if they would mind waiting until Senator Langlois has had an opportunity of speaking.

Senator Forsey: Certainly.

Senator Riley: Certainly.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I have nothing further to add for the moment.

Senator Riley: Mr. Lyon, referring to the point of the company wanting to extend its powers and going to the shareholders, in effect the people of Canada are the shareholders of Air Canada. Therefore why not come to Parliament, or, leaving in clause 6(2), why not do as was suggested to Senator Forsey by legal counsel in the Committee on Regulations and Statutory Instruments, and allow the Governor in Council to extend the powers subject to affirmative resolution of Parliament? There would not necessarily be any great delay involved in doing that.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, there are many mechanisms that could be used. It could be the way it is now, or it could be the way it is now with gazetting and tabling, or it could be the way it is now with a negative resolution, or it could be the way it is now with a positive resolution. All of these are possibilities. It is a question of policy. They are all there and could be used. Arguments can be made in favour of them all, and some arguments can be made against them. Perhaps there would not be a long delay.

Senator Riley: It could be done by resolution. If there were an affirmative resolution of Parliament, that would not necessarily constitute any great delay. If you are going to your shareholders, as a company in the private sector, you would have to call in your shareholders. There is a time lapse involved there. If you went to the Governor in Council, it

[*Traduction*]

savoir si vous ne dites pas que vous souhaitez que cette société puisse faire des choses qui ne sont pas nécessaires, à ses attributions et à sa capacité—choisissez le terme que vous préférez—parce que sauf votre respect, Monsieur Lyon, vous avez seulement mentionné le terme «accessoire». C'est le terme «nécessaire» qui est important à l'alinéa 6(1)*i*). Si la société a le pouvoir de faire tout ce qui est nécessaire pour exécuter la volonté du Parlement c'est tout ce dont elle a besoin. Voilà ce que je pense.

Il y a eu une autre suggestion, émanant, je crois, de notre secrétaire juridique et j'aimerais savoir ce que l'on en pense; selon lui, on pourrait considérer que cela ne concerne que les pouvoirs administratifs. L'expression «ce qui est nécessaire» est courante dans le droit des sociétés, et je voulais savoir s'il y avait eu des interprétations juridiques qui pourraient la limiter d'une certaine manière. Les termes «accessoire» et «nécessaire» sont des mots ordinaires. Il me semble qu'ils couvriraient en tout temps les besoins de la société, sauf si elle fait quelque chose qui rende inutile l'imposition de la volonté du Parlement.

Le président: Depuis quelque temps j'ai des demandes du sénateur Riley et du sénateur Forsey. Le sénateur Langlois ne peut rester ici que quelques minutes. Si les sénateurs Riley et Forsey songeaient à des questions qui concernent ce sujet, je leur demanderais de bien vouloir attendre que le sénateur Langlois ait eu la possibilité de prendre la parole.

Le sénateur Forsey: Certainement.

Le sénateur Riley: Certainement.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter pour le moment.

Le sénateur Riley: Monsieur Lyon, en ce qui concerne la question de savoir si la société souhaite étendre ses pouvoirs et s'adresser aux actionnaires, en fait, ce sont les Canadiens qui sont les actionnaires d'Air Canada. Alors pourquoi ne pas consulter le Parlement, ou encore, laissons de côté le paragraphe 96(2) pour un instant, pourquoi ne pas faire comme le conseiller juridique du Comité des règlements et autres textes réglementaires l'a recommandé au sénateur Forsey et permettre au gouverneur en conseil d'étendre les pouvoirs, sous réserve d'une résolution affirmative du Parlement? Cela n'entraînerait pas de trop longs délais.

M. Lyon: Monsieur le président, il y aurait plusieurs façons de procéder. Nous pourrions nous contenter de la procédure actuelle ou en plus, faire publier la proposition dans la Gazette et la faire déposer à la Chambre, ou demander qu'il y ait une résolution négative ou une résolution affirmative. Voilà le choix qui s'offre à nous. C'est une question de politique. Nous pourrions nous prévaloir de toutes ces méthodes. Il existe des arguments en faveur et contre chacune. Le délai ne sera peut-être pas trop long.

Le sénateur Riley: Nous pourrions procéder par résolution si le Parlement adoptait une résolution affirmative qui n'entraînerait pas un trop long délais. Si, en tant que société du secteur privé, vous voulez agir par l'entremise de vos actionnaires, vous devez les consulter. Il existe un certain délai dans ce cas. Si vous voulez agir par l'entremise du gouverneur en

[*Text*]

might be during a session of Parliament. If so, that resolution could be tabled, and debated, if Parliament so decided, by both houses. I do not see anything wrong with that.

Mr. Lyon: Yes, that is a possibility.

Senator Bourget: There might be some delay. Suppose we have an election and Parliament is not sitting for five or six months? What would happen then? I thought the proposition made by Senator Langlois at the last meeting was one that should be accepted. I am not a lawyer and perhaps there are other points of view, but I thought that his amendment was the one that was really needed.

Senator Riley: Mr. Lyon mentioned the possibility of a delay of 10 years.

Senator Bourget: It could be five or six months. If we had an election, Parliament would not be sitting.

Senator Riley: Air Canada could foresee the necessity for, say, an extension of its objects, at least a number of months before it would be necessary to implement them.

Senator Bourget: Well, that I do not know.

Senator Riley: These things are not done overnight. They require planning. A great deal of planning is required before extra powers beyond the objects in clause 6(1) could be considered to be necessary.

Senator Langlois: Mr. Chairman, in clause 6(2) we are not dealing with emergencies.

Senator Riley: Of course not

Senator Forsey: Senator Riley has really made the point I was going to make, that there need not be any extraordinary delay if we use the procedure of an affirmative resolution, which would have narrow time limits. An affirmative resolution would have to be within a certain number of days. That is the usual procedure in British statutes that I know of. I agree with those who have just spoken that this is not something that is going to come up overnight. It seems to me unlikely that Air Canada will discover something overnight and say "We have to have this power tomorrow morning." That is highly unlikely, and Parliament is very seldom not sitting for a matter of six months. Unless there is a dissolution, it could be called back in an emergency. We make provision for that all right.

Senator Grosart: Particularly if it is unnecessary.

The Chairman: Senator McElman, you have been very patient. Perhaps these questions are similar to those that you have in mind. If not, you may have your turn now.

Senator McElman: Mr. Chairman, I find the proposition put forward by Senator Forsey very interesting and perhaps the acceptable solution to the problem. I would say, for the benefit of the committee, that we now have before the Senate Bill S-4, to implement the International convention for Safe containers. The whole procedure, as suggested by Senator

[*Traduction*]

conseil, il faudrait que cela fasse probablement pendant une session du Parlement. Dans ce cas, la résolution pourrait être déposée et débattue par les deux Chambres, si le Parlement en décidait. Je ne vois rien de mal à cela.

M. Lyon: Oui, c'est une possibilité.

Le sénateur Bourget: Il se peut qu'il y ait un certain retard. Supposons qu'il ait des élections et que le Parlement ne siège pas pendant cinq ou six mois? Qu'arriverait-il alors? J'estime que la proposition, faite par le sénateur Langlois lors de la dernière réunion, devait être acceptée. Je ne suis pas avocat et il existe sûrement d'autres opinions, mais je croyais que sa modification était la meilleure.

Le sénateur Riley: M. Lyon a mentionné la possibilité d'un délai de dix ans.

Le sénateur Bourget: Il pourrait s'agir d'un délai de cinq ou six mois. S'il y avait des élections le Parlement ne siègerait pas.

Le sénateur Riley: Air Canada pourrait prévoir l'extension de ses attributions au moins quelques mois avant qu'il ne soit nécessaire de passer aux mesures concrètes.

Le sénateur Bourget: Enfin, je ne sais pas.

Le sénateur Riley: Ces choses ne se font pas du jour au lendemain. Il faut les planifier. Ce n'est que par une planification à long terme que l'on pourrait juger de la nécessité de pouvoirs supplémentaires, allant au-delà des dispositions du paragraphe 6(1).

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, le paragraphe 6(2) ne traite pas de situations d'urgence.

Le sénateur Riley: Bien sûr que non.

Le sénateur Forsey: Le sénateur Riley m'a pris les mots de la bouche; j'allais dire, comme lui, que si nous procédions par l'adoption d'une résolution affirmative, assortie d'un délai fixe, cela éviterait de prolonger la période d'attente. Une résolution affirmative devrait être adoptée dans un certain nombre de jours. C'est la procédure couramment prévue dans les statuts britanniques. Je suis d'accord avec ceux qui ont souligné que ces changements ne se font pas du jour au lendemain. Il est peu probable que la société Air Canada décide soudainement qu'il lui faut certains pouvoirs supplémentaires et qu'elle s'attend à les exercer dès le lendemain matin. C'est fort peu probable et d'ailleurs il est très rare que le Parlement ne siège pas pendant six mois. A moins qu'il y ait eu dissolution, il peut être rappelé en cas d'urgence. On a prévu une disposition à cet égard.

Le sénateur Grosart: Surtout si ce n'est pas nécessaire.

Le président: Sénateur McElman, vous avez été très patient. Ces questions sont peut-être semblables à celles que vous vouliez poser. Sinon, vous avez maintenant la parole.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je trouve que la proposition du sénateur Forsey est très intéressante et j'estime que c'est probablement la meilleure solution au problème. J'aimerais signaler aux membres du comité que le Bill S-4 intitulé: «Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs» a été présenté au Sénat.

[*Text*]

Forsey, is contained in clause 5 and its many subclauses. It is very clear. If honourable senators want to check that, they can get the whole thing as it is laid out. It is not only an affirmative resolution of Parliament. If they do not deal with it within a given time, it—

Senator Grosart: Mr. Chairman, I am sorry, but I did not catch the section reference.

Senator McElman: Clause 5 on page 2 of Bill S-4. Mr. Chairman, I do not think we are going to resolve clause 6(2) this morning. In connection with clause 6(1)(i) reference has been made to the terminology "necessary" and "incidental." I think we have to continue, Mr. Chairman, and I would ask the witness if this is not so—to stress that those two words are solidly attached to the carrying out of these activities—and the activities, of course, are clearly set forth in 6(1)(a) to (h).

I had requested our Law Clerk to have a search made as to the usage of this type of subsection. I have from him this morning a research paper by the research branch of the Library of Parliament, entitled, "Legislation containing sections similar to section 6(1)(i) of Bill C-33". I understand that is not all-inclusive, but it lists 19 current acts of Parliament—or acceptably similar acts—where what I have termed "the drop-in clause" appears, which permits whatever corporation or department it may be to do those administrative and other things which are necessary and incidental to the carrying out of stated objects or activities.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, Senator McElman is quite right. There are many precedents in the statutes, and they reflect what is the common law as reflected in the decisions. I would ask, with your permission, sir, Mr. O'Conner to speak to that. Before that, however, I would like to pick up one concern expressed by Senator Langlois, as to why 6(2) is expressed positively, and 6(4) expressed negatively. There is a reason for this, and the reason is that in 6(1)(g), we say:

> (g) subject to subsection (4), acquire and hold shares or debt obligations of any other body corporate carrying on activities similar or incidental to those of the Corporation and sell or otherwise deal with such shares or debt obligations;

There is given in that clause, therefore, to the company, the power to buy into other companies; but it was proposed to limit that discretion, and 6(4) is the place where that limit is imposed. That says that you cannot buy a controlling interest in a company under the power given to you in 6(1)(g). That is why that is negative and the other one positive. Now, perhaps, Mr. Chairman, with your permission I could ask Mr. O'Connor to speak to the point of "necessary and incidental".

Senator McElman: Before you leave Senator Langlois' question, could I ask this. With regard to clause 6(2) are not the positive and possibly the negative contained within the one clause? You have taken 6(1)(g), and 6(4) as the positive and the negative, and 6(2) gives you both a positive and the capability of a negative within the one clause.

[*Traduction*]

La procédure, comme le mentionne le sénateur Forsey, est expliquée dans l'article 5 et ses nombreux paragraphes. C'est très clair. Si les honorables sénateurs désirent le vérifier, ils peuvent consulter le projet de loi. Il ne s'agit pas d'une simple résolution affirmative du Parlement. Si on ne règle pas le problème dans le délai prescrit, . . .

Le sénateur Grosart: Je m'excuse, monsieur le président, mais je n'ai pas saisi la référence que vous avez donnée.

Le sénateur McElman: Il s'agit de l'article 5 à la page 2 du projet de loi S-4. Je ne pense pas, monsieur le président, que nous adoptions le paragraphe 6(2) ce matin. En ce qui concerne l'alinéa 6(1)*i*), on a fait allusion aux termes «nécessaire» et «accessoire». Je crois que nous devons continuer, monsieur le président, et je demanderais au témoin, si je fais erreur, de me reprendre; ces mots sont liés à l'exécution des activités qui sont clairement définies de l'alinéa 6(1)*a*) à *h*).

J'avais demandé à notre secrétaire légiste de voir dans quel cas on a recours à ce genre de paragraphe. Il m'a remis ce matin un document préparé par le Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement et intitulé «Lois contenant des articles analogues à l'alinéa 6(1)*i*) du projet de loi C-33. Ce n'est pas un rapport exhaustif, mais il énumère 19 lois adoptées par le Parlement, où figure ce que j'ai appelé «disposition omnibus». Il permet à toute société ou ministère de s'acquitter des fonctions administratives ou autres qui sont nécessaires ou accessoires à l'exercice de leurs attributions.

M. Lyon: Monsieur le président, le sénateur McElman a raison. Les lois contiennent de nombreux précédents qui reflètent le common law appliqué dans les décisions. J'aimerais, avec votre permission, demander à M. O'Connor de dire quelques mots à ce sujet. J'aimerais auparavant expliquer au sénateur Langlois, avant qu'il nous quitte, pourquoi le paragraphe 6(2) est rédigé de façon positive alors que le paragraphe 6(4) est rédigé en termes négatifs. La raison en est que l'alinéa 6(1)*g*) stipule:

> *g*) sous réserve du paragraphe (4), acquérir et détenir des actions ou des titres de créance de toute autre personne morale exerçant des attributions semblables ou accessoires aux siennes, ainsi que les vendre ou autrement en disposer;

Cet alinéa accorde donc aux sociétés le droit d'acheter des actions d'autres sociétés, mais on a proposé de limiter ce pouvoir discrétionnaire; c'est le but que vise le paragraphe 6(4). Ce dernier stipule qu'une société ne peut pas acquérir le contrôle d'une autre société en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés aux termes de l'alinéa 6(1)*g*). C'est pourquoi l'un est négatif et l'autre positif. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais maintenant que M. O'Connor nous explique la différence entre «nécessaire» et «accessoire».

Le sénateur McElman: Pourrais-je poser une question avant que vous ne laissiez la question du sénateur Langlois? En ce qui concerne l'article 6(2), cette disposition ne présente-t-elle pas un double aspect à la fois positif et éventuellement négatif? D'après vous, l'alinéa 6(1)*g*) représente l'aspect positif et

[*Text*]

Mr. Lyon: Mr. Chairman, it gives you a negative in the sense that you cannot do it without what you have in 6(2), yes, if that is the point the senator is making.

Senator Grosart: It is hardly a negative in that context.

Senator McElman: It can be a negative.

Senator Grosart: Every clause in the bill is negative in that context. It is negative in the sense that you are bound by it, and that is all you are saying.

The Chairman: Perhaps Mr. O'Connor would respond to Senator McElman now.

Mr. Charles E. O'Connor, Barrister: Mr. Chairman, in the case of a company whose activities are wholly domestic within Canada, there would be no need whatsoever to have a clause like 6(1)(i) in the statute. Notwithstanding that some of these other examples of statutes do contain such clauses, it is not necessary, because the courts in this country say that a company incorporated by statute which has enumerated powers "may", and then the language in (i) is taken right out of the case law in this country, for example, of the Supreme Court of Canada, in the case of *C.P.R. vs. the City of Winnipeg*. That is the language that is used. I think the reason that this subclause was added was to take into account the fact that Air Canada's activities extend beyond the boundaries of common law jurisdictions; that is, it carries on its air line business in jurisdictions that may or may not have, by judicial interpretation, this facility for the court to read, in a general or enabling sense, the powers and the specific objects, if I may use that word, that are listed in (a) to (h). The recommendation, therefore, was that this subclause should be added and it was hoped that as a result and to the extent possible the objects listed in (a) to (h) would be given the same interpretation in other jurisdictions, and by other lawyers, who had to examine, in the case of any given transaction, whether the corporation had or had not the power to do it, and that they might have the benefit of what we have in this jurisdiction and in the United Kingdom, by long standing traditional interpretation. That is the reason why (i) was added.

Senator Grosart: Mr. Chairman, that, surely, completely strengthens the argument that you do not need 6(2). If this has been put in here specifically to give the corporation that power, I have to come back to my original point and say again that all you are asking for in 6(2) is the power, by this device—the governor in council—to do what is unnecessary. I am a layman, but I still understand the English language, and I have asked repeatedly in this committee if there is any judicial decision which would limit 6(1)(i) in any way. Now, what we have just been told is that it extends it, greatly. Is there any judicial decision that would limit that grant of necessary and incidental powers to the corporation?

The Chairman: Well, Mr. du Plessis, I think, has something along those lines.

[*Traduction*]

le paragraphe 6(4) l'aspect négatif tandis que le paragraphe 6(2) présente les deux.

M. Lyon: Monsieur le président, on peut parler d'un aspect négatif en ce sens que vous ne pouvez l'appliquer sans tenir compte des dispositions du paragraphe 6(2), si c'est cela que le sénateur veut dire.

Le sénateur Grosart: On ne peut guère parler d'aspect négatif dans ce sens.

Le sénateur McElman: Il peut être négatif.

Le sénateur Grosart: Dans ce cas, toutes les dispositions du projet de loi peuvent l'être. C'est négatif en ce sens que vous vous trouvez lié par elles, et c'est tout ce que vous voulez dire.

Le président: Peut-être M. O'Connor voudrait-il répondre maintenant au sénateur McElman.

M. Charles E. O'Connor, avocat, Gowling, Henderson: Monsieur le président, dans le cas d'une société qui opère uniquement au Canada, il n'est pas nécessaire de prévoir dans la loi une disposition comme le sous-alinéa 6(1)*i*). Même si d'autres lois contiennent des dispositions de ce genre, ce n'est pas nécessaire, car, selon les tribunaux du Canada, une société constituée en corporation en vertu d'une loi et investie de pouvoirs précis «peut» . . . Les termes utilisés dans le sous-alinéa *i*) sont inspirés des précédents établis, par exemple, par la Cour suprême du Canada, comme l'affaire de *C.P.R. c. la ville de Winnipeg*. Ce sont les termes employés. A mon avis, la raison pour laquelle ce sous-alinéa a été ajouté est qu'on a voulu tenir compte du fait que les activités d'Air Canada dépassant le cadre du droit commun; c'est-à-dire que la société opère dans des territoires qui peuvent ou non, d'après leur interprétation judiciaire, reconnaître en général ou admettre comme habilitants les pouvoirs et les objectifs précis, si vous me permettez l'expression, qui figurent dans les alinéas allant de *a*) à *h*). On a donc recommandé d'ajouter ce sous-alinéa en espérant que les objectifs mentionnés aux alinéas allant de *a*) à *h*) seraient interprétés de la même façon dans d'autres pays et par d'autres avocats, qui ont dû étudier la question pour savoir si, dans le cas d'une transaction quelconque, la société avait ou non le droit de la faire, et si elle pouvait bénéficier de l'interprétation donnée au Canada et au Royaume-Uni en se fondant sur des précédents établis de longue date. C'est pour cela que *i*) a été ajouté.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, voilà qui vient renforcer l'argument seln lequel nous n'avons pas besoin du paragraphe 6(2). S'il figure ici pour conférer à la société ce pouvoir, je dois revenir à mon premier point qui est le suivant: tout ce que vous demandez dans l'article 6(2) est le pouvoir, par cet intermédiaire,—le gouverneur en conseil—de faire ce qui n'est pas nécessaire. Je suis profane en la matière, mais je comprends encore l'anglais et j'ai demandé à maintes reprises à ce comité s'il y avait une décision judiciaire qui limite le sous-alinéa 6(1)*i*) d'une façon ou d'une autre. Nous venons d'apprendre qu'elle l'étend énormément. Y a-t-il une décision judiciaire qui limiterait la cession de pouvoirs nécessaires et accessoires à la corporation?

Le président: Eh bien, je crois que M. du Plessis peut nous renseigner à ce sujet.

[*Text*]

Senator Grosart: If there is, we have another ball game.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: I have something here, although you may not agree with my interpretation that it does in fact limit the meaning of the words found in paragraph (i); but I will read it to you. This is a judgment from an Ontario case of 1913, called *Union Bank of Canada v. A. McKillop and Sons Limited.* I have before me a precis of the judgement contained in the *Encyclopedia of Words and Phrases, Legal Maxims*, by Sanagan and Drynan, which reads as follows:

> "Incidental," as used in s. 25 of the Companies Act, R.S.O. 1897, c. 191, giving a company power "to carry on any branch or branches of business incidental to the due carrying out of the objects for which the company was incorporated," is equivalent to what might be derived by reasonable implication from the language of the Act to which the company owes its constitution. Incidental powers, if conferred by general words, are to be taken in connection with what is shown by the context to be the dominant or main object, and are not to be read so as to enable the company to carry on any business or undertaking of any kind whatever.

There is also a good description of "incidental powers" in one of the definitions contained in *Black's Law Dictionary*. It says that the term "incidental powers", and I am leaving out a few words here,

> ... means such powers as are directly and immediately appropriate to the execution of the powers expressly granted and exist only to enable the corporation to carry out the purpose of its creation.

There were a number of other cases that I found but the courts were, in those other cases, primarily concerned with determining whether particular acts or businesses could be construed as being incidental or ancillary and they gave very few general rules. This particular 1913 case illustrates that it is the ordinary English meaning of the word "incidental" or "ancillary" that the courts have adopted. In that connection, I have here part of the definition from the Oxford Dictionary of the word "incidental" and it reads as follows: "occurring or liable to occur in fortuitous or subordinate conjunction with something else", and "ancillary" means: "subservient or subordinate to".

I think the basic idea of something being subordinate to something else is contained both in the English meaning and in the judicial meaning.

Senator Grosart: I would agree entirely, but it is completely irrelevant to my point because, firstly, it deals only with the word "incidental" and not with the word "necessary" which is much more important. Secondly, it is obviously subservient, but subservient to what? To the express powers given by Parliament? That is my whole point that it is not, as was indicated, something to do with buying typewriters or the phrase just used by Senator McElman, "administrative".

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Si une telle décision judiciaire existe, c'et une toute autre histoire.

M. R. L. du Plessis, C.R., secrétaire légiste et conseiller parlementaire: J'ai quelque chose à ce sujet, mais vous ne serez peut-être pas d'accord avec mon interprétation, à savoir que ceci limite la portée des termes trouvés à l'alinéa *i*); de toute façon je vous le lis. Il s'agit d'un jugement d'une cause ontarienne de 1913 connue sous le nom de «Union Bank of Canada contre A. McKillop and Sons Limited». J'ai sous mes yeux un résumé du jugement tiré de l' Encyclopedia of Words and Phrases, Legal Maxims, de Sanagan et Drynan qui se lit comme suit:

> Le terme «accessoire» tel que l'entend la loi ontarienne de 1897 sur les compagnies (chapitre 191, S.R.O. 1897) qui donne à une compagnie le pouvoir d'exploiter une ou plusieurs succursales d'accessoires aux objectifs en vue desquels ladite compagnie a été créée, équivaut aux conclusions que l'on peut tirer, en avançant des hypothèses raisonnables, du libellé de la loi qui a créé la compagnie. Si on a donné à une compagnie des pouvoirs accesoires dans des termes généraux, il faut comprendre que ceux-ci doivent être entendus dans le contexte de ce qui constitue le but principal ou essentiel de la compagnie; il ne faut pas les interpréter comme donnant à la compagnie le pouvoir de s'engager dans n'importe quel genre d'affaires ou n'importe quel genre d'activités.

Dans une des définitions que donne Black's Law Dictionary, on trouve également une bonne description des pouvoirs accesoires. On y dit notamment que par pouvoirs accessoires on entend ...

> les pouvoirs qui sont directement et intrinsèquement liés à l'exercice des pouvoirs formellement accordés et qui ne servent qu'à permettre à la corporation d'atteindre le but pour lequel elle a été créée.

J'ai relevé plusieurs autres cas, où les tribunaux se souciant surtout de déterminer si certaines activités ou entreprises pouvaient être interprétées comme étant accessoires ou auxiliaires; en outre, ils donnaient très peu de règles générales. Ce cas précis survenu en 1913 illustre bien qu'il s'agit de la signification anglaise usuelle des termes «accessoire» ou «auxiliaire» que les tribunaux ont adoptés. A cet égard, je vous citerai une partie de la définition du terme «incidental» que j'ai trouvé dans le dictionnaire Oxford: «occuring or liable to occur in fortuitous or subordinate conjonction with something else», alors qu'«ancillary» signifie «subservient or subordinate to».

Selon moi, le concept de subordination est contenu tant dans la définition anglaise que dans la définition juridique.

Le sénateur Grosart: Je suis tout à fait d'accord, mais cela n'a aucun rapport avec mes propos. Premièrement, ces définitions traitent du terme «accessoire» et non pas du terme «nécessaire», qui est beaucoup plus important. Deuxièmement, il y a manifestement une idée de subordination, mais à quoi? Aux pouvoirs formels accordés par le Parlement? C'est là l'essentiel de mon argumentation selon laquelle il ne s'agit pas, comme on l'a indiqué, de l'achat des machines à écrire, ni de

[*Text*]

Senator McElman: You have quoted just one word that I have used, Senator Grosart. It should be "administrtive and other".

Senator Langlois: I must say, with all due respect, that I was not impressed by what was said a few minutes ago by the second witness when he mentioned that this bill should be interpreted by outside lawyers without reference to the source of this bill. I think it would be quite unwise for any outside legal advisers to give advice on the interpretation of this bill act without referring to our Canadian legal system. I cannot understand the reason that you have given, sir.

Mr. O'Connor: The courts of this country would construe this section as being ancillary. In my experience in dealing abroad with foreign jurisdictions, they do not always have the same system and they do not always have the same approach to problems of corporate power and capacity. I did not intend to suggest that they would not have problems, but the problem one often runs into is if lawyers in other jurisdictions impede what in our view would be clearly within the power of the corporation to do. The section was added, although it would be implied by law in this jurisdiction, in the hope that it would overcome misunderstandings or misconstructions by lawyers who do not have the same background in the law that we have. I quite agree, however, in referring to the power of capacity of a corporation, it would be appropriate to refer to the jurisdiction in which it is incorporated.

Senator Langlois: That is why I said I was not very impressed by this reference that you made.

The Chairman: Are there any other questions of either of these witnesses?

Senator Grosart: The matter of subsidiaries was mentioned. It is interesting that this is a clearly prohibited activity. We have an indication of the reason why this is government policy in the government proposals. I read from page 26:

> Of additional concern to the Government is the fact that Crown corporations may use, and on a few occasions have used, their powers to establish a subsidiary and thereby remove the management of an activity from the supervision of the government and Parliament, or undertake an activity via a subsidiary that is denied to the parent corporation by its act of incorporation.

Here we have a case where the government has said, "Here is one thing you cannot do", and it would seem to me that the government has the intention in 1(4) of removing certain powers. I dislike the phrase—"capacities and activities". I know the rationale behind it, but I do not think there is any excuse for it. Until this will appeared the government was saying, "Objects" or "objectives". I do not understand the reasoning. Why not stay with the good old phrase, "objects and purposes" which makes things clear. There was some

[*Traduction*]

l'aspect «administratif» auquel vient de se référer le sénateur McElman.

Le sénateur McElman: Vous n'avez mentionné qu'un seul des termes que j'ai utilisés. J'avais parlé des aspects «administratifs et autres».

Le sénateur Langlois: Malgré tout le respect que je vous dois, je dois dire que les propos tenus il y a quelques minutes par le deuxième témoin ne m'ont guère impressionné. Il disint que le bill devrait être interprété par des avocats indépendants qui ne se réfèreraient pas aux sources de ce projet de loi. Je crois qu'il serait peu prudent qu'un conseiller juridique indépendant donne son avis quant à l'interprétation de ce projet de loi sans tenir compte de notre système juridique au Canada. Je n'arrive pas à comprendre la raison que vous avez évoquée.

M. O'Connor: Les tribunaux canadiens interpréteraient cette partie comme étant accessoire. En me fondant sur mon expérience en matière de négociation avec les gouvernements étrangers, je peux dire que ces derniers ne suivent pas tous la même procédure et qu'ils n'abordent pas toujours de la même façon les problèmes concernant les pouvoirs des sociétés. Je n'ai pas voulu dire qu'ils n'ont pas de problème. Le problème le plus fréquent est le cas des avocats des autres sphères de compétence qui rejettent ce que nous tenons pour partie intégrante des pouvoirs attribués aux sociétés. L'article a été ajouté, même si cela était sous-entendu dans la loi de cette juridiction, dans l'espoir de régler certains malentendus ou de corriger de fausses interprétations de la part d'avocats qui ne possèdent pas de la loi la même expérience que nous. J'admets, cependant, lorsqu'on fait allusion aux pouvoirs de capacité d'une société, qu'il serait bon de mentionner la juridiction en vertu de laquelle elle a été constituée.

Le sénateur Langlois: C'est pourquoi j'ai mentionné que je n'étais pas convaincu de ce que vous avez dit.

Le président: Y a-t-il d'autres questions en ce qui concerne ces témoins?

Le sénateur Grosart: On a mentionné la question des filiales. Il est intéressant de voir qu'il s'agit là d'une activité absolument interdite. Nous avons un indice de la raison pour laquelle cela fait partie de la politique du gouvernement dans ses propositions. Je lis aux pages 26 et 27:

> Le gouvernement s'inquiète également du fait que les sociétés de la Couronne peuvent se servir, et l'ont fait à quelques occasions, de leur pouvoir pour instituer une filiale et, par le fait même, soustraire la gestion d'une activité à la surveillance du gouvernement et du Parlement, ou entreprendre, par le truchement d'une filiale, une activité que ne leur permet pas leur loi constitutive.

Voici donc un cas où le gouvernement a dit «Voilà une chose que vous ne pouvez pas faire», et, selon moi, il semble qu'il ait l'intention d'enlever certains pouvoirs—je n'aime pas l'expression «capacités et attributions». J'en connais la raison, mais je ne crois pas que ce soit une excuse. Jusqu'à la parution de ce document, le gouvernement disait «objets ou buts». Je ne comprends pas cette façon de raisonner. Pourquoi ne pas garder cette bonne vieille formule, «objets et buts» qui est très claire. Certaines personnes ont déclaré qu'en disant «capacités

[*Text*]

suggestion that by putting in "capacities and activities" that we were into a new context of corporate law. It is nothing of the kind, obviously. "Capacities and activities" are "objects and powers", of course.

The Chairman: I will try to answer that simply by saying we are obviously being exposed to a new concept of drafting.

Senator Grosart: I think there is a reason for it, and that reason is to suggest that we have now moved away from the old corporations act into a new concept in corporate law. I do not think it is very new at all because any company could go back and change its objects very simply under supplementary letters patent. However, that is beside the point, and I merely say that we are dealing with the objects of the company and its powers.

I go back to say that it seems to me that clause 2 is absolutely unnecessary unless someone indicates to me that the corporation does not now have all the powers necessary. Why do we need to go beyond that?

Mr. Chairman, I am going to make the suggestion that we try to find a compromise unless it is not fair to ask the present witnesses if they would agree to a compromise.

The Chairman: I was just going to say that. I think we have exhausted the wisdom, great though it may be, of these witnesses and unless they have something they wish to say in answer to a question, we would be ready to excuse them and thank them for their valuable services to us this morning.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, thank you very much. I have nothing to add.

The Chairman: Thank you very much. I would ask the members of the committee if they would be kind enough to stay in accordance with the articles in the notice.

The committee continued *in camera.*

[*Traduction*]

et attributions» cela nous plaçait dans une nouvelle sphère du droit des sociétés, cela n'a rien à voir. «Capacités et attributions» sont «objets et pouvoirs», bien entendu.

Le président: Je vais essayer de répondre en disant simplement que nous envisageons un nouveau concept de rédaction.

Le sénateur Grosart: Je crois que la raison en est que nous nous sommes élaignés maintenant de l'ancienne loi sur les sociétés pour nous diriger vers un nouveau concept du droit des sociétés. Je ne crois pas que ce soit nouveau parce que n'importe quelle société peut changer ses objectifs tout simplement par lettres patentes supplémentaires. Cependant, ceci ne fait pas partie de la discussion, et je dis simplement que nous traitons des objets de la société et de ses pouvoirs.

Je veux mentionner qu'il me semble que l'article 2 est absolument inutile à moins que quelqu'un puisse me démontrer que la société ne possède pas tous les pouvoirs nécessaires. Pourquoi devons-nous aller plus loin?

Monsieur le président, je vais faire une proposition à l'effet d'en arriver à un compromis, à moins qu'il ne soit pas juste de demander pareille chose aux témoins présents.

Le président: C'est justement ce que j'allais dire. Je crois que nous avons étudié le problème sous tous ses angles en présence de ces témoins et, à moins qu'ils aient quelque chose à ajouter en réponse à une question, nous serions prêts à les remercier pour tous leurs services.

M. Lyon: Monsieur le président, je vous remercie. Je n'ai rien à ajouter.

Le président: Je vous remercie. Je demanderais aux membres du comité d'avoir l'obligeance de rester, conformément aux points mentionnés dans l'avis.

Le Comité continue ses travaux à huis clos.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Tuesday, December 13, 1977

Issue No. 4

Fourth Proceedings on Bill C-3, intituled:

"An Act respecting the reorganization of Air Canada"

WITNESS:

(See back cover)

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

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

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

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. James T. Lyon, Acting General Counsel for the Department of Finance and the Treasury Board. (Formerly Assistant Deputy Minister, Policy and Liaison, Department of Transport.); and

Mr. Charles E. O'Connor, Barrister, of the legal firm of Gowling and Henderson.

M. James T. Lyon, avocat-conseil général du ministère des Finances et du Conseil du Trésor. (Ancien sous-ministre adjoint, Politique et liaison, ministère des Transports.); et

M. Charles E. O'Connor, avocat, de l'étude légale Gowling et Henderson.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Tuesday, December 13, 1977

Issue No. 4

Fourth Proceedings on Bill C-3, intituled:

"An Act respecting the reorganization of Air Canada".

WITNESS:

(See back cover)

Troisième session de la
trentième législature, 1977

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le mardi 13 décembre 1977

Fascicule nº 4

Quatrième fascicule concernant le bill C-3, intitulé:

«Loi portant réorganisation d'Air Canada».

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

25950—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	Marchand
Cottreau	McElman
Denis	Molgat
Eudes	*Perrault
*Flynn	Petten
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	Marchand
Cottreau	McElman
Denis	Molgat
Eudes	*Perrault
*Flynn	Petten
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, November 23, 1977.

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator McElman, seconded by the Honourable Senator Bosa, for the second reading of the Bill C-3, intituled: "An Act respecting the reorganization of Air Canada".

After debate, and—

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

The Bill was then read the second time.

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

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 23 novembre, 1977.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur McElman, appuyé par l'honorable sénateur Bosa, tendant à la deuxième lecture du Bill C-3, intitulé: «Loi portant réorganisation d'Air Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur McElman propose, appuyé par l'honorable sénateur Bosa, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 13, 1977
(7)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 3:30 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*) presiding.

Present: The Honourable Senators Austin, Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Forsey, Graham, Grosart, Macdonald, Marchand, McElman, Petten, Riley and Smith (*Colchester*). (14).

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

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed its consideration of Bill C-3, intituled: "An Act respecting the reorganization of Air Canda".

Witness:

The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

The Minister made an opening statement and answered the questions put to him by the Committee.

At 4:25 p.m., the Committee adjourned until 9:30 Thursday morning of this week.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Mrs. A. Pritchard

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 DÉCEMBRE 1977
(7)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Austin, Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Forsey, Graham, Grosart, Macdonald, Marchand, McElman, Petten, Riley et Smith (*Colchester*). (14).

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Haig.

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

Le Comité reprend l'étude du bill C-3, intitulé: «Loi portant réorganisation d'Air Canada».

Témoin:

L'honorable Otto Lang, Ministre des Transports.

Le Ministre fait une déclaration préliminaire et répond aux questions qui lui sont posées par les membres du Comité.

A 16 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 15 décembre, à 9 h 30.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, December 13, 1977

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting the reorganization of air Air Canada, met this day at 3:30 p.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are very fortunate and pleased to have the Honourable Otto Lang, Minister of Transport, with us today. Mr. Lang would like to make a brief comment ot two, and he assures me he will then welcome any questions which members wish to ask. May I ask you, then, to proceed, Mr. lang?

The Honourable Otto Lang, Minister of Transport: Thank you very much, Mr. Chairman.

I have been reading with interest the deliberations of this committee in connection with the Air Canada bill, and I thought it might be useful if I spent a few moments talking about the clause which seems to have received the greatest amount of attention from the Senate, namely, clause 6(2).

As had been explained to the committee by my advisers, the intention of clause 6(2) was really to assure that we had a way of avoiding doubt about whether a certain thing which Air Canada might think it desirable to do fell within or did not fall within proposed section 6(1) as set out in the act.

We had, in the course of drafting, a choice to make about Air Canada. That choice was whether we would simply give it the powers of a corporation under the Corporations Act—and that, broadly stated, would have been the power to do anything legal that a natural person could do. We decided to place some limitation on that by relating the activities fairly broadly, but still in essence by detailing them as an airline's operation, as we saw it.

Then arose the question of future things which might occur which might be argued by some lawyer to fall outside of proposed section 6(1), even while there was no doubt on the part of the directors that it was a good thing for Air Canada, as an airline, to do. The doubt, some lawyers arguing *intra vires* and some lawyers arguing *ultra vires*, may be something which we would all like to do without, but which we can also all understand happening, and clause 6(2) was essentially designed to give us a vehicle for resolving that by clearly saying, "That thing can, indeed, be done by passing the necessary Order in Council in accordance with the wording."

I could say to you that I still think that was a reasonable attempt to make, as a compromise between giving Air Canada all the powers and yet wanting to resolve the issue, but I must say that I know too that various senators have talked about variations on that theme, modifying clause 6(2) and so on. Personally, as I have looked at them, all of the modifications

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 13 décembre 1977

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 30 pour étudier le projet de loi C-3 portant réorganisation d'Air Canada.

Le sénateur George I. Smith (*Président*) occuppe le fauteuil.

Le président: Messieurs, nous sommes très heureux d'accueillir aujourd'hui l'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports. M. Lang aimerait présenter brièvement quelques remarques et, comme il me l'a dit il se fera un plaisir de répondre aux questions que vous voudrez bien lui poser. Je vous cède la parole, M. Lang.

L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports: Je vous remercie, monsieur le président.

C'est avec le plus grand intérêt que j'ai parcouru les délibérations de votre comité au sujet du projet de loi concernant la réorganisation d'Air Canada et j'ai cru qu'il serait bon de consacrer quelques instants à la disposition qui me semble avoir principalement retenu l'attention du Sénat, soit le paragraphe (2) de l'article 6.

Comme certains conseillers l'ont expliqué au comité, l'objectif du paragraphe 2) de l'article 6 consistait en fait à assurer un moyen d'éliminer tout doute quant à la question de savoir si une certaine chose, que la société Air Canada pourrait juger souhaitable de faire, était incluse ou non dans le paragraphe 1) de l'article 6, tel qu'il figure dans la loi.

Pendant la rédaction, il nous a fallu faire un choix au sujet d'Air Canada: à savoir si nous allions simplement lui accorder les pouvoirs d'une société en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes c'est-à-dire, celui de faire toute chose légale qu'une personne physique pourrait faire. Nous avons toutefois décidé de lui imposer une certaine limite en reliant les activités assez sommairement, mais assez fondamentalement, en les décrivant comme relevant du fonctionnement d'une société aérienne, comme nous l'entendons.

Puis c'est posée la question de l'avenir, des choses qui pourraient survenir et dont un avocat pourrait prétendre qu'elles ne tombent pas sous le coup du paragraphe 1) de l'article 6 proposé, même s'il n'existait chez les directeurs aucun doute quant à savoir s'il était bon qu'Air Canada, en tant que compagnie aérienne, fasse cette chose. Le doute, certains avocats affirmant la constitutionnalité et d'autre l'inconstitutionnalité, est une chose que nous aimerions tous éviter, mais dont nous comprenons aussi tous l'existence et le paragraphe 2) de l'article 6 était précisément conçu pour le dissiper en précisant: «cette chose peut certainement être faite en émettant le décret nécessaire, conformément au libellé.»

Je peux vous dire que j'estime encore qu'il était raisonnable de tenter de le faire, de chercher un compromis entre le fait d'accorder à Air Canada tous les pouvoirs et celui de vouloir résoudre la question, mais j'avoue que je sais aussi que quelques sénateurs ont proposé d'apporter des changements à ce chapitre, de modifier le paragraphe 2) de l'article 6. Personnel-

[*Text*]

are capable of raising at least as many new questions as they settle.

As a result, Mr. Chairman, having heard that explanation from me, as to what clause 6(2) was intended to do, and how it would be used, if it was still the feeling of the Senate committee that the bill would be better without clause 6(2), then I would suggest the better option is simply to drop it rather than to modify it and raise all kinds of new questions which would raise a great deal of futher debate in the other place. I do say to you that I can live with that option, if this is the option that you take, and I would recommend to the government that we accept that and attempt to seek House concurrence. As I say, even having argued for it, I prefer that option to modifications.

I know that there have been some other questions, but I think that is the major issue which is before me, as I see it, in accordance with your deliberations. Perhaps anything else I should deal with can be as a result of questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Senator Grosart: Mr. Minister, first of all, I thank you on behalf of the members of the committee for coming here and giving us this very interesting statement. I also wish to congratulate you on what I think is a useful contribution to the legislative process. The reason I say that is that we are dealing with a particular kind of bill in a very particular situation. I refer, of course, to the new context in corporate law in which this bill is drafted, and might be taken as a precedent, in the future, for giving the same kind of powers to crown corporations where that might not be apppropriate. I certainly welcome your suggestion that you would not have any serious opposition to deleting clause 6(2).

Other alternatives have been proposed but, as you say, on examination you feel that those would raise other difficulties and that, therefore, in your opinion, if the committee, on deliberation, recommended the deletion of clause 6(2), you feel inclined to recommend that this be accepted, and I welcome that.

I think that is all I need say on that, Mr. Chairman. I hope we will be able to go on to clauses 8 and 17 with the minister here, just to get his views on certain aspects of those two clauses.

Senator Marchand: I just want to say a few words. Of course, I think that clause 6(2) should remain in the bill. I understand that the minister is ready to remove it if the committee feels it should be removed. I believe, at this moment, the Department of Transport and Air Canada can do almost all they want with the powers conferred in the whole of clause 6.

In the field of transportation things change so quickly that I think we need such a clause because if new technology or new phenomena arise, Air Canada has to compete to survive and it has a specific role to play and specific responsibilities. In my view, this clause is very important and, as far as I am concerned, I would regret it if the minister decided to remove the clause.

[*Traduction*]

lement, comme je les comprends, toutes les modifications peuvent soulever au moins autant de nouveaux problèmes qu'elles prétendent en résoudre.

Par conséquent, monsieur le président, après avoir obtenu cette explication que je lui ai fournie quant à l'esprit du paragraphe 2) de l'article 6 et à la façon dont il serait utilisé, si le Comité sénatorial a toujours l'impression qu'il y aurait avantage à le retirer du projet de loi, je proposerais que le mieux serait de tout simplement l'abandonner plutôt que de le modifier et d'entraîner ainsi toutes sortes de nouvelles questions et de délibérations à l'autre endroit. Je vous assure que je ne peux m'en accommoder si c'est l'option que vous défendez, et je recommanderais au gouvernement que nous l'acceptions et tentions d'obtenir l'approbation de la Chambre. Comme je l'ai dit, même après avoir plaidé en ce sens, je préfère cette option aux modifications.

Je sais qu'il y avait d'autres questions, mais d'après vos délibérations, je pense que c'est de la principale que je suis saisi. Ce que je peux faire maintenant, c'est peut-être répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Le sénateur Grosart: Monsieur le ministre, je voudrais tout d'abord, au nom des membres du comité, vous remercier d'être venu et de nous avoir fait un exposé très intéressant. Je voudrais également vous féliciter d'avoir apporté une contribution précieuse au processus législatif. La raison pour laquelle je fais cette déclaration est que nous sommes en train d'étudier un projet de loi spécial dans des conditions très particulières. Je veux parler naturellement du nouveau contexte du droit commercial et de la façon dont un projet de loi est rédigé; ce cas peut constituer un précédent en ce sens qu'il confère les mêmes pouvoirs que ceux que le paragraphe 6(2) accorde, le cas échéant, aux sociétés de la Couronne constituées en corporation. Je me réjouis de constater que vous voyez pas grande objection à ce que le paragraphe 6(2) soit supprimé.

D'autres solutions ont été proposées, mais, comme vous l'avez dit, il se peut qu'elles soulèvent d'autres difficultés. Par conséquent, si le comité, après délibérations, recommande la suppression du paragraphe 6(2), vous êtes d'avis qu'il faut accepter et je m'en félicite. Je pense que c'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

J'espère que nous pourrons étudier les articles 8 et 17 avec le ministre afin de connaître son point de vue sur certains aspects de ces deux articles.

Le sénateur Marchand: Je ne dirai que quelques mots. Je pense naturellement qu'il faut conserver le paragraphe 6(2) dans le projet de loi. D'après ce que j'ai compris, le ministre est disposé à le supprimer si le comité est de cet avis. Je pense que pour le moment le ministère des Transports et Air Canada peuvent faire presque tout ce qu'ils veulent avec les pouvoirs que confère tout l'article 6.

En ce qui concerne les transports, les choses évoluent si rapidement qu'à mon avis, nous avons besoin d'un article de ce genre, car si une nouvelle technique ou un nouveau phénomène se présente, Air Canada doit pouvoir soutenir la concurrence ou survivre et la société a un rôle précis à jouer et des responsabilités bien précises. A mon avis, cet article est très

[*Text*]

Senator Austin: I would support Senator Marchand's statement. The minister is right in saying that if Air Canada were a normal commercial corporation it could have, under the appropriate act, whether federal or provincial, whatever powers it sough analogous to those of any legal person. My special plea relates to the costs that may arise for Air Canada in having clause 6(2) deleted. Lawyers will understand the importance of legal opinions when Air Canada seeks to engage in some business, and if there is any qualification whatever with respect to the possibility of Air Canada acting *intra vires*, then very long and expensive legal opinions will be changed, particularly where borrowings are large and more particularly where those borrowings may be, in part, from outside Canada.

I do not see any reason to drop clause 6(2). While I think the minister is being conciliatory with respect to the committee, he is being a bit over-generous, and I would urge members of the committee to allow clause 6(2) to remain.

Senator Bourget: Do you not think clause 6(1)(i) would cover what you have just said?

Senator Austin: I feel, if there is any question of Air Canada being able to transact some item, clause 6(2) makes it clear that if an Order in Council is required in the opinion of the law officers of the crown, then the government can take whatever political responsibility is required by passing the Order in Council. It is very clear, in that case, where the responsibility for Air Canada's policy would lie.

Senator Marchand: May I comment just on the same point?

The Chairman: I was going to make this observation for the consideration of the committee, that perhaps in order to save the minister's time and not keep him here while we argue the pros and cons, we might confine ourselves to questions that we would like to have his views on.

Do you have a supplementary question, Senator Marchand?

Senator Marchand: The only thing I want to mention is that the reason for clause 6(2) is to be sure that there will be no misinterpretation of clause 6 as a whole, and it is clear that they have this power and that it cannot be contested. I think that clause 6(1)(i), which has been referred to by Senator Bourget, is not going to have this effect—just to clarify the powers given by clause 6.

The Chairman: As I say, I think that is something that we could debate without now taking up the time of the minister.

Senator Denis: If I understand the minister well, clause 6(1)(i), refers to "necessary or incidental to the carrying out of its activities." Is the purpose of clause 6(2) to allow things that are not necessary or incidental to the carrying out of its activities?

[*Traduction*]

important, et en ce qui me concerne, je trouverai regrettable que le ministre le supprime.

Le sénateur Austin: J'appuie la déclaration du sénateur Marchand. Le ministre a raison de dire que si Air Canada était une société commerciale normale, elle pourrait posséder, en vertu d'une loi donnée, fédérale ou provinciale, les mêmes pouvoirs qu'une personne juridique. Ce à quoi je fais allusion, ce sont les frais qui s'ensuivraient pour elle si le paragraphe 6(2) était supprimé. Les juristes comprendront l'importance des opinions juridiques lorsque Air Canada essayera de se livrer à une activité quelconque et si elle peut agir dans la limite de ses pouvoirs, les décisions juridiques très longues et coûteuses seront alors modifiées, surtout lorsque les emprunts seront très élevés et qu'ils seront faits, en partie, à l'étranger.

Je ne vois pas pourquoi on supprimerait le paragraphe 6(2); à mon avis, le ministre est en train de faire des concessions au comité et il est bien trop généreux. J'invite donc les membres du comité à laisser le paragraphe 6(2).

Le sénateur Bourget: Ne pensez-vous pas que l'alinéa 6(1)(i) s'applique à ce que vous venez de dire?

Le sénateur Austin: A mon avis, s'il est question qu'Air Canada puisse exercer une activité quelconque, le paragraphe 6(2) précise que si un décret du conseil est nécessaire aux yeux des juristes de la Couronne, le gouvernement peut prendre des mesures qui s'imposent en publiant un décret. Et dans ce cas, on saura assez clairement de qui relève la responsabilité d'élaborer la politique d'Air Canada.

Le sénateur Marchand: Puis-je me permettre une observation à cet égard . . .

Le président: J'allais justement soumettre l'observation suivante à la considération du Comité: il conviendrait peut-être, pour éviter de faire perdre son temps au ministre et de le garder ici pendant que nous discutons du pour et du contre, de nous limiter à des questions à l'égard desquelles nous aimerions avoir son avis.

Voulez-vous poser une question supplémentaire, sénateur Marchand?

Le sénateur Marchand: La seule chose que je voulais mentionner est le fait que la raison d'être de l'article 6(2) est d'empêcher toute mauvaise interprétation de l'ensemble de l'article 6. Il ne fait aucun doute qu'ils détiennent ce pouvoir et on ne peut le contester. D'après moi, l'alinéa 6(1)*i*) auquel le sénateur Bourget a fait allusion n'a pas le même effet, c'est-à-dire, de clarifier les pouvoirs énoncés à l'article 6.

Le président: Comme je le disais, je pense qu'il s'agit là d'une question dont nous pourrions discuter à un autre moment, évitant ainsi de gaspiller le temps que nous consacre le ministre.

Le sénateur Denis: Si je comprends bien le ministre, l'alinéa 6(1)*i*) concerne «tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions». J'aimerais donc savoir si l'alinéa 6(2) a pour objet d'autoriser des activités qui ne sont ni nécessaires ni accessoires à l'exercice de ses attributions?

[*Text*]

Hon. Mr. Lang: That is the proposition. That is the argument that led to subclause (2) being included.

Senator Denis: Would you give us an example?

Hon. Mr. Lang: Examples ahead of time are hard to think of because if we had thought of them we would have provided for them somewhere in clause 6(1). What our draftsmen said to us was that if this bill had been drafted in 1940 we would have omitted the reference to computer services from the enumeration in clause 6(1), and it is quite possible that lawyers would have a good argument about whether computer services were necessarily incidental or not, particularly when what you are talking about is not just computer services that relate to your own operation, but also when you go to bigger services so that you can serve others, as well as doing your own, in the most efficient fashion. As I say, I am not saying that every lawyer would have said that it is outside the ambit of clause 6(1); but I did say that enough lawyers would have argued that it is outside clause 6(1) that there would have been serious doubt. That is the problem my advisers had before you, that they cannot tell you what it is that may come up. It is because they do not know what may come up, as Senator Marchand said, that they want the protection.

Senator Denis: If the words "necessary or incidental" are put there, they have a purpose. Clause 6(2) is the opposite of subclause (1)(i) because subclause (1)(i) says things "necessary or incidental." Clause 6(2) says the opposite. It says that even if it is not necessary, even if it is not incidental, it can be done, providing you have the authorization of the Governor in Council.

Hon. Mr. Lang: You really have to read the words "necessary or incidental" as they have been interpreted and will be interpreted by the courts. It gives them a fairly narrow meaning in relation to the things that are otherwise enumerated in clause 6(1). If something comes up that is not directly related to the things enumerated, but is a new way of dealing with airline problems, they may not have the power.

Senator Forsey: Mr. Chairman, I would like to ask the minister what difficulties would arise. He has spoken of legal difficulties that would arise under various suggestions that have been made in the committee. I would like to ask him what difficulties would arise if clause 6(2) were amended to read:

> The Governor in Council may, subject to affirmative resolution of Parliament, by order, authorize the Corporation to engage in or carry on any activities not otherwise authorized by this Act.

What legal difficulties would arise there?

Hon. Mr. Lang: I have not necessarily analyzed all of the legal difficulties. That, itself, is one of my problems. I do not know whether more might arise than I foresee. I was really thinking more of the procedural difficulties, frankly, and the

[*Traduction*]

L'honorable M. Lang: C'est cela, exactement. C'est la raison pour laquelle nous avons inclus l'alinéa (2).

Le sénateur Denis: Pourriez-vous nous donner un exemple?

L'honorable M. Lang: Eh bien, c'est ce qu'on disait au moment d'étudier le projet de loi. Il est assez difficile de donner des exemples à l'avance. En effet, si nous avions pu en trouver d'autres nous les aurions inclus dans la liste figurant à l'alinéa 6(1). Nos rédacteurs nous ont affirmé que si cet article avait été rédigé en 1940, la liste figurant à l'alinéa 6(1) n'aurait pas mentionné des systèmes d'ordinateur et il ne fait aucun doute que les avocats auraient longuement discuté de la question de savoir si les systèmes d'ordinateur sont accessoires ou non, surtout s'il s'agit de systèmes capables de satisfaire non seulement aux besoins de votre société de la manière la plus efficace, mais également susceptibles d'offrir des services à d'autres maisons. Je ne prétends pas que tous les avocats auraient déclaré que telle activité n'était pas visée par le paragraphe 6(1). J'ai toutefois déclaré qu'il y aurait eu suffisamment d'avocats qui auraient fait valoir que cette question échappait à la portée du paragraphe 6(1) pour justifier des doutes sérieux. Il s'agit là du problème dont mes conseillers vous ont saisi: on ne peut prévoir les activités susceptibles de surgir. C'est pour cette raison, comme l'a déclaré le sénateur Marchand, qu'ils désirent une certaine protection.

Le sénateur Denis: Si les mots «nécessaire ou accessoire» se trouvent là, c'est qu'il y a une raison. Le paragraphe 6(2) va à l'encontre de l'alinéa (1)*i*) parce que ce dernier limite les pouvoirs de la société à tout ce qui est «nécessaire ou accessoire». Le paragraphe 6(2) dit le contraire. Il précise que même si telle attribution n'est pas nécessaire, même si elle n'est pas accessoire, elle peut être exercée, sous réserve que la société a obtenu l'autorisation du gouverneur en conseil.

L'honorable M. Lang: Il faut absolument lire les mots «nécessaire ou accessoires» tels qu'ils ont été interprétés, et le seront, par les tribunaux. Ils revêtent une signification très étroite par rapport à ce qui est par ailleurs énuméré au paragraphe 6(1) et la marge de manœuvre est très mince. S'il se présente quelque chose qui n'est pas directement rattaché à ce qui est énuméré mais qui constitue une nouvelle façon moderne de traiter des problèmes relatifs aux lignes aériennes, il n'est pas certain que la société aura les pouvoirs requis.

Le sénateur Forsey: Monsieur le président, le ministre a parlé des difficultés légales qui surgiraient si l'on adoptait les diverses suggestions qui ont été formulées par le comité. Je désirerais lui demander quelles sont les difficultés qui surgiraient si le paragraphe 6(2) était amendé comme suit:

> Le gouverneur en conseil peut, sous réserve de l'approbation du Parlement, autoriser par décret la société à exercer d'autres attributions que celles autorisées par la présente loi.

Quelles seraient là les difficultés juridiques?

L'honorable M. Lang: Je n'ai pas vraiment analysé toutes les difficultés juridiques. Cela même est un de mes problèmes. Je ne sais pas s'il pourrait en surgir plus que je ne le prévoie. En fait, je songerais davantage aux difficultés de procédure et

[*Text*]

difficulty of sustaining an argument in relation to that, specifically. This bill has been around a long time, and I am simply worried that if we raise a fresh issue in the House of Commons in relation to this specific clause it will be around a lot longer.

Senator Forsey: If I may ask a supplementary, why would the minister think that the House of Commons would object to something that would give both houses of Parliament the chance to affirm an order of the Governor in Council under clause 6(2)? I cannot see why either house of Parliament should find that objectionable.

Hon. Mr. Lang: Senator, the problem is that one of these houses can indeed applaud for so many days—

Senator Forsey: They can, which?

Hon. Mr. Lang: They can applaud a clause for so long.

Senator Forsey: I must say that seems a pretty thin objection to me, when you consider the desirability of having Parliament brought into this thing, so that the thing is not simply done by *fiat* of the Governor in Council.

Senator Riley: Mr. Chairman, I wanted to raise the very same point that Senator Forsey has raised. I agree with him that if an Order in Council is passed, it should be tabled or proposed to be put before Parliament to confirm it. There should not be any unnecessary delay, but I do think that rather than have extraordinary powers extended to Air Canada, Mr. Minister, it should be subject to the confirmation of both houses. I do not think there would be any unnecessary delay, and it gives Parliament an opportunity to examine the extension of powers beyond what are already enumerated in subclause (1).

Hon. Mr. Lang: Well, Mr. Chairman, that has not been my experience around the other place.

The Chairman: Are there any more questions with reference to clause 6(2)?

Senator Grosart: As a further alternative, I wonder if I might ask the minister his opinion on a suggested amendment as follows: that clause 6(1)(i) be deleted, and clause 6(2) be amended to read:

> The Governor in Council may, by order, authorize the Corporation to engage in or carry on any activities necessary or incidental to the carrying out of its activities not otherwise authorized by this Act.

Hon. Mr. Lang: I think that would be a rather unfortunate thing to do because that would mean that anything that was not absolutely covered by the words of clause 6(1)(a) to (h) would require Governor in Council action in order to bring it in, and that would really be too confining.

I think it important to keep remembering that it would not be all that extraordinary if we said,. "Let Air Canada have the powers of a natural person." It was in order to take some responsibility here, rather than leave that to the corporation,

[*Traduction*]

à celles que l'on provoquerait en s'attaquant plus particulièrement à cette question. Il y a longtemps que nous examinons ce bill sous toutes les coutures et je crains que si nous soulevons à la Chambre des communes une nouvelle controverse relativement à cet article, nous ne soyons pas au bout de nos peines.

Le sénateur Forsey: Si je peux poser une question supplémentaire, pourquoi le ministre pense-t-il que la Chambre des communes s'opposerait à une mesure qui donnerait la possibilité aux deux Chambres du Parlement de ratifier un décret du gouverneur en conseil en vertu du paragraphe 6(2). Je ne vois pas pourquoi l'une ou l'autre Chambre pourrait formuler des objections à cet égard.

L'honorable M. Lang: Sénateur, le problème c'est que l'une des deux Chambres peut témoigner de sa satisfaction au sujet de cet article pendant un certain nombre de jours.

Le sénateur Forsey: Pardon?

L'honorable M. Lang: Elle peut témoigner de sa satisfaction au sujet d'un article pour une période donnée.

Le sénateur Forsey: Je dois dire que cette objection me semble non fondée si l'on envisage l'opportunité de soumettre la question en cause au Parlement afin que la décision ne soit pas simplement prise par décret du gouverneur en conseil.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je voulais soulever la même question que le sénateur Forsey. Je suis d'accord avec lui sur le fait que si un décret en conseil est adopté, il doit être déposé ou on doit proposer de le soumettre au Parlement pour en confirmer la validité. Il ne devrait pas y avoir de retards inutiles, mais je crois qu'au lieu d'accorder des pouvoirs extraordinaires à Air Canada, Monsieur le ministre, chaque question devrait être soumise à la confirmation des deux Chambres. Je ne crois pas qu'il doive y avoir des retards inutiles et le Parlement aurait ainsi la possibilité de juger du bien-fondé d'étendre les pouvoirs au-delà de ceux qui sont déjà énumérés au paragraphe (1).

L'honorable M. Lang: Monsieur le président, cela ne concorde pas avec mon expérience de l'autre endroit.

Le président: Y a-t-il d'autres questions au sujet du paragraphe 6(2)?

Le sénateur Grosart: Je me demande si le ministre pourrait me donner son opinion sur une autre possibilité, soit sur l'amendement suivant: que l'alinéa 6(1)*i*) soit retranché et que le paragraphe 6(2) modifié se lise comme suit:

> Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres attributions nécessaires ou accessoires à l'exécution de celles autorisées par la présente loi.

L'honorable M. Lang: Ce serait un amendement très regrettable car il signifierait que toute chose non expressément mentionnée aux alinéas 6(1)*a*) à *h*) exigerait l'intervention du gouverneur en conseil pour être valide et ce serait vraiment une trop grande limitation.

Il ne faut pas oublier qu'il ne serait absolument pas extraordinaire que nous réclamions pour Air Canada les pouvoirs d'une personne physique. On a voulu assumer une certaine responsabilité, au lieu de la laisser à la société, en utilisant la

[*Text*]

that we used the clause 6(1) and clause 6(2) approach. Clause 6(1)(i) is what I call a traditional company law section, to make sure the narrowly enumerated powers are read a little more broadly.

Senator Grosart: You did say, Mr. Minister, that the wording of clause 6(1)(i) has been interpreted by the courts narrowly. In this committee we have asked Air Canada's counsel and we have asked our own counsel to give us some indication of any such judicial interpretation. Nobody has given us one. We have had about three weeks of discussion to find out if there has been such a limitation. I do not know what the limitation is. I am not sure there is such a limitation. We have had no evidence before this committee, in spite of many requests concerning such a limitation, and particularly on the word "necessary". We have had some discussion of "incidental". But, surely, if clause 6(2) were to stand, would you not agree that it would authorize the corporation to engage in unnecessary activities by Order in Council—activities which were not necessary?

Hon. Mr. Lang: Well, let me put it in a more positive way, which I think is the only way to put it. Clause 6(2) would allow the Governor in Council to add such powers to Air Canada as would be possessed by Air Canada if it had the powers of a natural person. Any of those powers could be added. In that sense, clause 6(2) is as broad as the Corporations Act is in giving those powers to every other airline in the country.

Senator Grosart: Would you not agree, Mr. Minister, that the reason that it was not decided to proceed under the new Corporations Act was the government's own statement of policy which occurs quite often in this document entitled "Crown Corporations. Direction, Control, Accountability"? In that document it seems to me the government makes it very clear that there are differences in the incorporation of a crown corporation vis-à-vis an ordinary business corporation, and that it was a definite decision by the government not to proceed by the new Canada Business Corporations Act. Is that not the situation?

Hon. Mr. Lang: Yes, that is right, and therefore that specific responsibility be taken by the government for additional powers being exercised.

Senator Grosart: So the government has completely ruled out any suggestion of the corporation enjoying all the benefits of the Canada Business Corporations Act as a matter of government policy, as declared in this booklet and as declared here in our evidence?

Hon. Mr. Lang: Yes, you are moving from the broad statement which applies here from all kinds of different corporations to the very specific consideration the government had of this specific corporation, where it was seen that a much greater case for having those powers existed. Even then, we decided not to go that route but to go the middle route.

Senator Grosart: Would you not agree that this kind of extension of powers, sort of mid-way between the Canada Corporations Act and the Canada Business Corporations Act,

[*Traduction*]

méthode d'approche des paragaphes 6(1) et (2). L'alinéa 6(1)*i*) est ce que j'appelle un article traditionnel du droit des sociétés; il vise à assurer que les pouvoirs étroitement énumérés soient interprétés un peu plus largement.

Le sénateur Grosart: Vous avez dit, Monsieur le ministre, que le libellé de l'alinéa 6(1)*i*) a été interprété trop étroitement par les tribunaux. Les membres de ce comité, ont demandé à l'avocat d'Air Canada et au leur de leur donner certaines indications sur une telle interprétation juridique. Personne n'en a donnée. Nous avons discuté pendant près de trois semaines pour voir si cette limitation existait. J'ingnore en quoi elle consiste. Je ne suis pas sûr qu'elle existe. Malgré de nombreuses demandes, aucune preuve n'a été fournie au Comité à propos de cette limitation, et, notamment, a propos du mot «nécessaire». Nous avons discuté du mot «accessoire». Mais si le paragraphe 6(2) était maintenu, il vous faudrait reconnaître que cette disposition autorise la société à entreprendre, en vertu d'un décret du conseil des activités qui ne sont pas nécessaires.

L'honorable M. Lang: On peut présenter les choses de façon plus positive, et c'est à mon sens la seule façon de procéder: le paragraphe 6(2) autoriserait le gouverneur en conseil à octroyer à Air Canada tous les pouvoirs que la société possèderait s'il s'agissait d'une personne physique. Tous ces pouvoirs peuvent être ajoutés. En ce sens, le paragraphe 6(2) est aussi vaste que la loi sur les sociétés, dans la mesure il accorde tous ces pouvoirs à toutes les autres compagnies aériennes du pays.

Le sénateur Grosart: Reconnaissez-vous, Monsieur le ministre, que c'est à cause de la déclaration de politique qui apparaît à plusieurs reprises dans le document intitulé «corporations de la Couronne, direction, contrôle, imputabilité» qu'il a été décidé de ne pas agir en vertu de la nouvelle loi sur les sociétés? Il me semble que le gouvernement indique très clairement dans ce document qu'il existe des différences entre la constitution d'une corporation de la Couronne et celle d'une société commerciale ordinaire, et que le gouvernement a délibérément résolu de ne pas agir en vertu de la nouvelle Loi sur les corporations commerciales canadiennes. N'est-ce pas vrai?

L'honorable M. Lang: Oui, c'est exact, et c'est pouquoi le gouvernement devra assumer la responsabilité des pouvoirs supplémentaires qui seront exercés.

Le sénateur Grosart: Le gouvernement a donc totalement écarté toute possibilité que la corporation bénéficie de tous les avantages de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, comme on le voit dans ce livret et dans les preuves qui nous ont été présentées.

L'honorable M. Lang: Oui, vous passez de la déclaration générale, qui s'applique ici d'après les différents types de corporations, à la considération très particulière qu'a eu le gouvernement pour cette corporation, lorsqu'il a estimé qu'il était très important que ces pouvoirs existent. Même à ce moment là, nous avons décidé de ne pas choisir cette solution, mais de prendre la solution intermédiaire.

Le sénateur Grosart: Ne pensez-vous pas qu'une telle extension de pouvoirs, à mi-chemin entre la Loi sur les corporations canadiennes et la Loi sur les corporations commerciales cana-

[*Text*]

might be asked for by any crown corporation? Would you not agree that any crown corporation could say, "We don't know about the future; we don't know what technological or other changes may occur"? Therefore, the suggestion might be that any crown corporation would be put in exactly the same position as an ordinary business corporation, which does not appear to be government policy at the moment. Would you agree that that is a fair statement.

Hon. Mr. Lang: Except that we are not putting this one in the position of an ordinary business corporation either. I do not see that there would be a great danger in this kind of clause in other crown corporations' charters either.

Senator Austin: I think Senator Grosart's question has brought out the point, although I have a slightly different interpretation of what should be done. I wanted to ask the minister whether clause 6(2) was designed to keep control of fresh business activity in the hands of the cabinet, and therefore under political review, so that if some new project such as, to take something far-fetched, cattle ranching in the Northwest Territories to generate air cargo, might seem to be of advantage to Air Canada, the decision to enter that business was that of the Governor in Council rather than of the directors, who were responsible for the on-going business.

Hon. Mr. Lang: Yes, although I guess in terms of sequence we wrote clause 6(1) the way we did in order to prevent that simple automatic movement into other things. Clause 6(2) was needed to resolve doubt. It is true that when resolving doubt we were saying, "There is no point in putting any great limitations on that as long as there is governmental responsibility for the additional business."

The Chairman: Honourable senators, do you think we could move on to another subject now, or is there still something to be dealt with on clause 6(2)?

Senator Marchand: There is just one thing. Senator Grosart said that maybe under this clause Air Canada can under subclause (2) do something which is not necessary. Maybe Air Canada may decide that. However, that means that the government will have to concur in doing something which is not necessary.

Hon. Mr. Lang: That is right.

Senator Marchand: So you will have the whole direction of Air Canada plus the government agreeing to do something which is not necessary. That is a lot of people. It can happen, but it is not likely to happen.

Senator Forsey: And if you have Parliament brought into it you have an even larger number of people, and you have a larger forum which can decide whether it is desirable or whether it is not desirable.

Senator Marchand: Put Parliament in everywhere then.

[*Traduction*]

diennes, pourrait être convoitée par toutes les corporations de la Couronne? Tout dirigeant d'une corporation de la Couronne pourrait dire: «Nous n'avons aucune certitude concernant l'avenir; nous ignorons les changements, technologiques ou autres, qui peuvent intervenir». On peut donc penser que toute corporation de la Couronne pourrait être placée dans une situation absolument identique à celle d'une société commerciale ordinaire, ce qui ne semble pas être la politique actuelle du gouvernement. Êtes-vous d'accord là dessus?

L'honorable M. Lang: Oui, sauf que nous ne plaçons pas cette corporation dans la situation d'une corporation commerciale ordinaire. Je ne pense pas qu'il y ait un danger à faire figurer ce type d'article dans la charte d'une autre corporation de la Couronne.

Le sénateur Austin: Je crois que la question du sénateur Grosart a fait ressortir le point, bien que mon interprétation de ce qui devrait être fait diffère quelque peu. Je voulais demander au ministre si le paragraphe 6(2) avait été conçu afin de garder entre les mains du Cabinet le contrôle des nouvelles attributions de la société, assujettissement par conséquent politique, de sorte que si quelque nouveau projet, pour prendre un exemple tiré par les cheveux. Citons l'élevage du bétail dans les territoires du Nord-Ouest afin de promouvoir le transport par avion-cargo pourrai sembler à l'avantage d'Air Canada, la décision de se lancer dans ce domaine revienne au gouverneur en conseil plutôt qu'aux administrateurs, lesquels seraient chargés des affaires de routine.

L'honorable M. Lang: Oui, même si, à mon avis, nous avons rédigé le paragraphe 6(1) de façon à éviter ce simple automat issue ailleurs. Il nous fallait ajouter l'article 6(2) pour dissiper les doutes. Il est vrai qu'en les dissipant nous nous disions: «Il n'y a aucune raison de fixer de grandes limites ici puisque le gouvernement est responsable de toute nouvelle attribution de la société».

Le président: Honorables sénateurs, ne croyez-vous pas que nous pourrions passer à un autre sujet ou y a-t-il encore quelque chose à ajouter en ce qui concerne le paragraphe 6(2)?

Le sénateur Marchand: Il y a juste une petite chose. Le sénateur Grosart déclarait qu'en vertu de cet article Air Canada pourrait peut-être, aux termes du paragraphe (2), faire des choses inutiles. Il peut arriver qu'Air Canada ait à en décider ainsi. Cela signifie alors que le gouvernement devra souscrire à ce geste inutile.

L'honorable M. Lang: C'est exact.

Le sénateur Marchand: Toute la Direction d'Air Canada et le gouvernement seront donc d'accord pour faire quelque chose d'inutile. Cela fait beaucoup de monde. Cela peut arriver mais, c'est peu vraisemblable.

Le sénateur Forsey: Et si le Parlement s'en mêle vous vous retrouvez alors avec un nombre encore plus important de personnes, une tribune encore plus large pour décider de l'à-propos de ce geste.

Le sénateur Marchand: Que tout passe par le Parlement alors.

[*Text*]

Senator Forsey: Yes.

The Chairman: Honourable senators, with your concurrence I shall be delighted to give plenty of opportunity for debate, but could I have your authority to move on to another subject?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is someone prepared to ask a question on another subject?

Senator Graham: I do not know if I am jumping over anything else, but I should like to refer the minister to clause 17(6.1).

Senator Forsey: Half a second. I wanted to ask something further about the possible addition of another subclause to clause 6, if Senator Graham would not mind waiting.

Senator Graham: I yield to Senator Forsey.

Senator Forsey: I think in order to make sure that all orders or instruments under clause 6 come before the Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments it might be desirable to add a subclause (5) saying:

> An order made under this section shall be published in the *Canada Gazette* within twenty-three days of the making thereof.

I think that would make sure that the thing would come to the attention of the Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments. In that committee we sometimes have difficulty in discovering statutory instruments. We make an inquiry about something we have heard of in one department and they say, "Oh, yes there are lots more like this. Go round to such-and-such a department. You will find they have it." You go there and they say, "Oh yes, here you are". But we don't see them automatically. I think it is safe to say that at least some members of that committee feel it desirable to insert here something along the lines I have suggested as subclause (5), to make absolutely certain that these instruments would come before the statutory instruments committee. I wonder whether the minister would see any objection to that.

Hon. Mr. Lang: I don't see any, offhand. Did you say "twenty-three days"?

Senator Forsey: Yes, but I am not set on twenty-three days. If you want to make it twenty-five, thirty, ten or six, I don't care.

Hon. Mr. Lang: I don't know whether there is a time problem in terms of printing and publishing.

Senator Forsey: But you see no objection, Mr. Minister, to a subsection there which would make quite certain that these instruments would come before the statutory instruments committee?

Hon. Mr. Lang: In fact, that it was gazetted as soon as possible.

Senator Graham: Mr. Minister, I wish to refer to clause 17(6.1). It seems to me that this subclause is not consistent with the rest of the bill. In all the other clauses reference is

[*Traduction*]

Le sénateur Forsey: Oui.

Le président: Si vous le désirez, honorables sénateurs, je serai heureux de prolonger la période de discussion, mais j'aimerais que vous me permettiez maintenant de passer à un autre sujet.

Des voix: Entendu.

Le président: Y-a-t-il des questions sur un autre sujet?

Le sénateur Graham: J'ingnore si j'oublie un point important, mais j'aimerais poser au ministre une question ayant trait au paragraphe 17(6.1).

Le sénateur Forsey: Un instant je vous prie. Je voulais poser une autre question au sujet de l'addition possible d'un autre paragraphe à l'article 6, si le sénateur Graham veut bien patienter.

Le sénateur Graham: Je vous en prie, sénateur Forsey.

Le sénateur Forsey: Je crois qu'afin de s'assurer que les ordonnances et les textes réglementaires émis aux termes de l'article 6 soient tous présentés devant le Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires, il conviendrait peut-être d'ajouter un paragraphe (5), libellé en ces termes:

> «Toute ordonnance émise aux termes de cet article devra être publiée dans la *Gazette du Canada* dans les vingt-trois jours suivant son adoption.»

Je crois qu'on atteindrait ainsi l'objectif visé. Ce Comité a parfois de la difficulté à dénécher les textes réglementaires. Quand nous enquêtons au sujet des dires d'un fonctionnaire d'un ministère, on nous répond souvent: «Oh oui, il y a beaucoup d'autres textes comme celui-ci. Allez à tel ou tel ministère, vous en trouverez d'autres». Et c'est exactement ce qui se produit. Cela ne signifie pas pour autant qu'on nous donne les textes automatiquement. Je crois que certains membres du Comité jugent qu'il serait souhaitable d'insérer un paragraphe (5), semblable au modèle que j'ai proposé, afin d'être absolument certains que ces textes soient soumis au Comité des textes réglementaires. Je me demande si le ministre aurait des raisons de s'opposer à ma proposition.

L'honorable M. Lang: Je n'en vois aucune pour l'instant. Avez-vous dit vingt-trois jours?

Le sénateur Forsey: Oui, mais le délai ne doit pas nécessairement être de vingt-trois jours. Il pourrait être plus long ou plus court. Cela n'a pas d'importance.

L'honorable M. Lang: J'ignore si cela risque de poser des problèmes pour ce qui est de l'impression et de la publication.

Le sénateur Forsey: Mais vous ne vous opposez pas, monsieur le ministre, à l'insertion d'un paragraphe qui rendrait obligatoire le dépôt de ces textes devant le Comité des textes réglementaires?

L'honorable M. Lang: En fait, je crois qu'ils devraient être publiés dans la *Gazette* dès que possible.

Le sénateur Graham: Monsieur le ministre je voudrais poser une question au sujet du paragraphe 17(6.1) qui, me semble-t-il ne cadre pas avec le reste du projet de loi. Tous les autres

[*Text*]

made to Parliament and not specifically to the House of Commons or the Senate. I was wondering if you would not agree that it would be more consistent to have clause 17(6.1) read:

> "Every report tabled under this section stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation"?

Hon. Mr. Lang: Yes, I agree that that makes logical sense. If you were proposing no other changes to the bill, I might have suggested that the Senate can have it any time they want it anyway and it didn't really need this change, or you could change the miscellaneous statutes act and get it done anyway. If there are other things being done, talking procedurally, I see no objection to that. Indeed, Mr. Lyon, who is with me here, has known of your interest in that and has drafted some words that you might find appropriate for the specific technical purpose, when you come to that.

Senator Graham: Should we hear the words now, Mr. Chairman?

The Chairman: Certainly.

Hon. Mr. Lang: It would be a new clause 17(6.1).

Senator Graham: I have a copy here. Shall I read the proposal?

The Chairman: Read it into the record, if you would.

Senator Graham: If it is appropriate, Mr. Chairman, I would be happy to. Clause 17(6.1), as proposed, would read:

> Every report laid before Parliament under this section stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters related to transportation.

That is my only point, Mr. Chairman.

Senator Forsey: Did you say "related" or "relating"?

Senator Graham: "Related".

Senator Forsey: As it stands it is "relating to". I wondered whether you saw some reason for changing that.

Senator Graham: I have no particular concern whether it is "related" or "relating". All my relatives are the same anyway!

Senator Marchand: Personally, I don't see the difference.

The Chairman: Perhaps the minister could indicate—

Hon. Mr. Lang: I do not think there is any significant difference. I think it is merely a matter of grammer.

The Chairman: That appears to dispose of that point. Are there any others?

[*Traduction*]

articles font mention du Parlement, sans préciser s'il s'agit de la Chambre des communes ou du Sénat. Ne croyez-vous pas que le paragraphe 17(6.1) serait plus conforme au reste du projet de loi s'il était libellé en ces termes:

> Tout rapport déposé en vertu du présent article est automatiquement déféré à un comité du Parlement chargé d'examiner les questions relatives aux transports.

L'honorable M. Lang: Oui, je suis d'accord, c'est logique. Si vous ne proposiez aucun autre changement au projet de loi, j'aurais dit que le Sénat peut l'adopter n'importe quand, et que cette modification n'était pas vraiment utile, ou que vous pourriez modifier la loi sur les statuts en général et l'adopter de toute façon. S'il y a d'autres changements du point de vue de la procédure, je n'y vois aucune objection. En fait, M. Lyon, qui est avec nous aujourd'hui, connaissait votre intérêt à cet égard et a inclu certains mots que vous trouverez peut-être appropriés du point de vue des objectifs techniques.

Le sénateur Graham: Pourrions-nous savoir de quels mots il s'agit maintenant, Monsieur le président?

Le président: Certainement.

L'honorable M. Lang: Il y aurait un nouveau paragraphe 17(6.1).

Le sénateur Graham: J'en ai une copie ici puis-je lire la proposition?

Le président: Si vous voulez bien la lire, pour qu'elle soit portée au procès-verbal.

Le sénateur Graham: Si cela est opportun, Monsieur le président, je la lirai volontier. Le paragraphe 17(6.1) proposé est le suivant:

> Tout rapport déposé au Parlement en vertu du présent article est automatiquement déféré à un comité du Parlement chargé d'examiner les questions relatives aux transports.

C'est là la seule question dont je veux parler, Monsieur le président.

Le sénateur Forsey: Avez-vous dit «related» ou «relating», dans la version anglaise?

Le sénateur Graham: «Related».

Le sénateur Forsey: Dans la version anglaise actuelle il s'agit de «relating to». Je me demande pourquoi vous avez cru bon d'apporter cette modification.

Le sénateur Graham: Peu m'importe qu'on dise «related» ou «relating». Cela revient au même.

Le sénateur Marchand: Personnellement je ne vois aucune différence.

Le président: Le Ministre pourrait peut-être indiquer . . .

L'honorable M. Lang: Je ne crois pas qu'il y ait une différence fondamentale. Il s'agit simplement d'une question de grammaire.

Le président: Cette question semble donc réglée. Y a-t-il d'autres questions?

[*Text*]

Senator Grosart: Clause 8, Mr. Chairman. There are two matters there. It reads:

> The Corporation shall, in the exercise of its capacities and the carrying out of its activities, comply with directions of a general nature given to it in writing by the Governor in Council.

It is fairly obvious that there was some problem in relation to the word "general." In the statement of government policy a rather different phrase was used. It will be found on page 23. I am again referring to the document "Crown Corporations. Direction Control Accountability. Government of Canada's Proposals." It reads:

> It is the government's view that means must exist whereby governments may, on a continuous basis, communicate broad policy objectives to the corporations . . .

And so on. to me, that is a preferable phrase to the word "general." I wonder if the minister would agree—on the basis of what he mentioned earlier, that there might be changes—that that wording might be "of a broad public policy nature," to make it clear, because the word "general" is an unusual word here; it has not a tight legal concept. It might well be that the very kinds of directive might be specific but still broad policy. Obviously, the purpose is to eliminate any suggestion—I am again taking the concept in the government's proposal—that the government would be involved in the day-to-day running of the corporation. It seems to me that "of a broad policy nature" would improve the understanding of the intent of the government.

Hon. Mr. Lang: We deliberated for a long time over which choice of words was better, and "broad policy" was certainly one of the suggestions that emerged at one point in time, or words to that effect. When we looked at some of the things that we might want to bespeak about with the crown corporation, we were not at all sure that "broad policy" could be interpreted to cover that. While we do not want to get into the day-to-day operations of the corporations, some of the items about which we might want to express concern may be too ordinary to be justified by the phrase "broad policy." It may be pretty "bread and butter," but a regular, ongoing thing. In the first writing of the bill we simply had words to the effect that it would have to comply with the "directions" given to it in writing. We used just the word "directions." On further consideration, we decided that it was wise to qualify that with the words "of a general nature"; and, indeed, that change was introduced in the committee of the house, much, I must say, to the appreciation of the committee, as I judged it.

So I would say that it should be a direction. That is a pretty broad word in the sense of not being qualified by doubt as to whether a thing is or is not. There is no question about what is policy and what is not policy. It is simply that a direction may be given. We then say "of a general nature." I think that carries the meaning we want, that we do not get into the day-to-day operations of the corporation. I do think that the

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: L'article 8, monsieur le président. Il y a ici deux aspects: Il dit ce qui suit:

> La société doit, dans l'exercice de sa capacité et de ses attributions, se conformer aux directives écrites d'ordre général que lui donne le gouverneur en conseil.

Il y avait manifestement là des difficultés concernant le mot «général». Dans la déclaration de la politique gouvernementale, on utilisait une expression différente. On se reportera pour cela à la page 23 du document en question. Je me reporte à nouveau au document «Corporations de la Couronne». Direction, contrôle, imputabilité. Propositions du gouvernement du Canada.

> «Le gouvernement estime qu'il doit disposer de mécanismes lui permettant de communiquer de façon continue les grands objectifs de sa politique aux sociétés»

Et ainsi de suite. A mon avis, cette expression est meilleure que l'expression «d'ordre général». Je me demande si le ministre serait d'accord—étant donné la suggestion faite plus tôt d'entendre les propositions de changement—avec l'emploi de l'expression «foncièrement conformes à l'intérêt public» qui serait plus explicite, car l'expression «d'ordre général» n'est pas usuelle. Elle ne correspond pas aux principes strictement juridiques. Ces directives pourraient être très précises, tout en demeurant générales. De toute évidence, cette expression vise à faire disparaître—je reprends ici le principe contenu dans la proposition du gouvernement—l'idée que le gouvernement s'ingère dans l'administration quotidienne des sociétés. Il me semble que l'expression «foncièrement conformes à l'intérêt public» faciliterait la compréhension de l'intention du gouvernement.

L'honorable M. Lang: Nous avons longuement délibéré sur le choix des mots à utiliser, et vous pouvez être assurés que l'expression «intérêt public», tout comme les autres expressions équivalentes, a été suggérée à un moment ou l'autre. Puis, lorsque nous avons étudié certaines situations plus particulières aux sociétés de la Couronne, nous n'étions pas si sûrs que l'expression «intérêt public» put englober cette interprétation-là. Même si nous ne voulions pas nous ingérer dans l'administration quotidienne de la société, certaines des situations dont nous espérions tenir compte sont trop ordinaires pour être justifiées par l'expression «intérêt public». Ces questions sont peut-être vitales, mais elles sont courantes. Lors de la première rédaction du bill, nous avions simplement choisi les mots en fonction des «directives» dont il était question dans le texte. Nous nous en étions tenus au mot «directives». Après mûre réflexion, nous avons jugé bon de préciser ce terme par l'adjonction de l'expression «d'ordre général». En réalité, ce changement a été proposé, au Comité de la Chambre, à la grande satisfaction des membres du comité.

Je serais donc porté à croire qu'on devrait s'en tenir à l'expression «directive». Ce terme est très général, car il ne sous-entend aucun doute sur les réalités exprimées. Il n'est pas question de se demander ici ce qui est d'intérêt général et ce qui ne l'est pas. Il s'agit simplement d'indiquer ici que des directives peuvent être émises. Nous ajoutons ensuite l'expression «d'ordre général». A mon avis, cette expression signifie

[*Text*]

words as written are really the best conveyor of what we had in mind.

Senator Grosart: I do not want to argue the point at any length, but would you not agree, Mr. Minister, that use of the word "general" may prove to be very limiting, because, as you have indicated, the kind of direction you may wish to give may be very specific. In other words, to take an example—the kind of example that was discussed in the Commons committee—you might wish to give a definite direction to the corporation to maintain airline service in an area that was quite unprofitable. Surely, that would be specific, you could hardly call that "general." But if you called that "broad public policy," it would seem to me that it would come within the intent of the legislation.

Hon. Mr. Lang: Because we anticipate paying for losses on any such service, I do not really anticipate a difficulty. Indeed, very often I would see us generally avoiding directing that such a service be provided. We would more likely put it out to tender and have competition between Air Canada and other carriers for the service. I am sure we could accomplish the purpose you have in mind. If we really felt that we were in a box, because there are some places where Air Canada and only Air Canada would provide the service, we would presumably give a general directive to apply at cost for the provision of services which the government requires. We would then require a specific service and we would be able to solve the problem. I think we could have a proper balance in this section.

Senator Grosart: You have used the word "specific." You said "specific service." It would be very difficult to justify a directive on a "specific service." However, we will leave the matter for your consideration.

Mr. Chairman, may I ask the minister if it is the intention that any such directive would be tabled in the House of Commons? This is not provided for in the act. It is again clearly stated as government policy in the document I referred to, at page 23, where I read:

> The Government proposes that Parliament approve legislation whereby a written directive could be issued by the Governor in Council upon the recommendation of the appropriate minister. Any directive would be tabled in the House of Commons for scrutiny and debate.

Hon. Mr. Lang: Yes, it is our intention that these be public documents. That is the point of going this route, to make sure that anything the corporation was doing as a result of such a view of the government is known visibly rather than through private conversations.

Senator Grosart: Would you agree that it might add to the understanding of government policy and the act if the words "any such directive shall be tabled in the House of Commons" were added?

[*Traduction*]

clairement que nous ne voulons nullement nous ingérer dans l'administration quotidienne de la société. Par conséquent, je crois que les mots utilisés ici ne peuvent mieux exprimer l'idée qu'on a en tête.

Le sénateur Grosart: Je ne voudrais pas m'attarder trop longuement sur cette question, mais ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que le terme «général» risque d'être très restrictif, car, comme vous l'avez dit, vous pourriez vouloir donner des directives très précises. En d'autres termes, pour prendre l'exemple dont il avait été question au comité des Communes, vous pourriez souhaiter donner à la société une directive très précise pour qu'elle maintienne un service aérien dans un secteur où ce ne serait pas du tout rentable. Il serait difficile de qualifier cela de «général». Mais si vous disiez plutôt «conforme à l'intérêt public», il me semble que ce serait conforme à l'intention de cette mesure législative.

L'honorable M. Lang: Étant donné que nous avons l'intention de payer les pertes subies sur de tels services, je ne pense pas qu'il y ait de sérieuses difficultés. En fait, j'imagine qu'en général nous tâcherons d'éviter de faire assurer ces services. Nous préférerons sans doute faire des appels d'offre et susciter la concurrence entre Air Canada et d'autres transporteurs. Je suis convaincu que nous pouvons réaliser l'objectif auquel vous pensez. Si nousnous estimions vraiment coincés parce que, pour certains endroits, seul Air Canada pourrait assurer un service particulier dans ce cas, nous donnerions sans doute une directive d'ordre général pour demander, moyennant rétribution, que soient assurés les services qu'exige le gouvernement, puis nous demanderions ensuite le service en question, ce qui nous permettra de résoudre le problème. J'estime que nous pourrions réaliser un équilibre satisfaisant dans cette disposition.

Le sénateur Grosart: Vous avez utilisé le terme «particulier». Vous avez dit «un service particulier». Ce serait très difficile de justifier une directive à ce propos. Cependant, nous soumettons la question à votre réflexion.

Monsieur le président, puis-je demander au ministre s'il est prévu de déposer cette directive à la Chambre des communes? La loi ne le prévoit pas. Dans le document auquel j'ai fait allusion il s'agit nettement d'une politiqu&e gouvernementale et je cite la page 23:

> Le gouvernement propose que le Parlement approuve une loi en vertu de laquelle, sur recommandation du ministre compétent, le gouverneur en conseil pourra émettre une directive écrite qui serait déposée à la Chambre des communes pour examen et discussion.

L'honorable M. Lang: Oui, nous avons l'intention d'en faire des documents publics. C'est pourquoi nous adoptons cette orientation, afin de nous assurer que tout ce que fera la société, suite à l'initiative du gouvernement sera exposé à la vue au lieu de faire l'objet de conversations privées.

Le sénateur Grosart: Ne pensez-vous pas que la politique gouvernementale ainsi que la loi seraient plus claires si l'on y ajoutait les termes «ce genre de directive sera déposé à la Chambre des communes»?

[*Text*]

Hon. Mr. Lang: You mean, "shall be laid before *Parliament*"?

Senator McElman: Touché.

Senator Forsey: Don't forget us!

Senator Grosart: Yes, laid before Parliament. Would you agree to that?

Hon. Mr. Lang: I think that would be all right.

Senator Grosart: You would agree to that, then.

Senator Forsey: Mr. Chairman, I have a supplementary suggestion there, once again arising out of my preoccupation as chairman of the statutory instruments committee. We have found over and over again that it is difficult for us to get certain things before us because the magic phrase "by order" is left out. I wonder whether it might not be appropriate to consider saying not "given to it in writing by the Governor in Council," but "given to it by order of the Governor in Council," and then adding the words, "An order made under this section shall be published in the Canada *Gazette* within 23 days of the making thereof"—or some other appropriate phrase. It would be absolutely certain that we got these things before the statutory instruments committee, and, incidentally, before Parliament generally. I would agree with Senator Grosart that we should have something in about being laid before Parliament. What would be the difficulty about having the words "by order" and providing for publication in the Canada *Gazette* within a specified period?

Hon. Mr. Lang: Again, subject to whether the period is adequately selected, I do not see any difficulty with that.

The Chairman: Is there anything else on clause 8? If not, we will proceed to clause 9.

Senator Forsey: For the same reason, in clause 9(1) I think it might be desirable to add, in line 10 on page 6, after the words, "*National Transportation Act*", the words "by order" direct and so forth, for exactly the same reason, that we should like to be sure in the statutory instruments committee that we get all these things before us. I think that is the overriding purpose of the Statutory Instruments Act, in the first place, but the definition of a statutory instrument in that act is extraordinarily obscure, and we thought it necessary to see that clauses in the legislation should be so written that "wayfaring" bureaucrats—and I hesitate to add the scriptural "though fools"—"may not err therein."

Hon. Mr. Lang: Well, I wonder at what point you might draw the line, though, instead of wanting everything provided for in the statute. Parliament will know about the direction having been given, and will therefore know that the calculations are being made, and therefore when they are wanted they can be brought before Parliament in other fashions.

Senator Forsey: Yes, but there you have those procedural difficulties on which you waxed so eloquent a while ago, whereas in the statutory instruments commitee you have a

[*Traduction*]

L'honorable M. Lang: Vous voulez dire déposé devant le Parlement?

Le sénateur McElman: Touché.

Le sénateur Forsey: Ne nous oubliez pas!

Le sénateur Grosart: Oui, seriez-vous d'accord là-dessus?

L'honorable M. Lang: Je pense que ce serait bien.

Le sénateur Grosart: Vous seriez donc d'accord?

Le sénateur Forsey: Monsieur le président, j'aurais une autre proposition à faire ici, qui découle encore une fois de mes préoccupations en tant que président du Comité des textes réglementaires. Plus d'une fois nous avons constaté qu'il nous est difficile d'obtenir certains documents parce que l'expression magique «par ordonnance» a été omise. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de modifier la formule «le gouverneur en conseil pourra émettre une directive écrite,» en la faisant précéder des termes «par ordonnance» et en ajoutant qu'«une ordonnance rendue en vertu de cet article sera publiée dans la *Gazette* du Canada dans les 23 jours qui suivent,» ou quelque autre tournure appropriée. On aurait la certitude absolue que ces directives seraient soumises au Comité des textes réglementaires, et à propos, en général, au Parlement. J'en conviens avec le sénateur Grosart que nous devrions introduire certains termes prévoyant que ces textes soient déposés devant le Parlement. Y aurait-il quelque difficulté à insérer les termes «par ordonnance» et à prévoir la publication de ces directives dans la *Gazette* du Canada dans un délai précis?

L'honorable M. Lang: Je ne vois aucune difficulté à ce sujet, pourvu que le délai soit établi de façon convenable.

Le président: Avez-vous d'autres remarques à formuler au sujet de l'article 8 du bill? Sinon, nous passerons à l'étude de l'article 9.

Le sénateur Forsey: Pour la même raison, au paragraphe 9(1) du bill, je pense qu'il serait utile d'ajouter à la ligne 7 à la page 6, après les termes «la Loi nationale sur les transports» les mots «par ordonnance» enjoindre, etc., exactement pour la même raison, parce qu'au Comité des textes réglementaires nous voudrions être certains que toutes ces directives nos soient soumises. Je pense qu'initialement c'est l'objectif primordial de la Loi sur les textes réglementaires, mais la définition d'un texte réglementaire est extrêmement obscure dans cette loi, et nous avons jugé nécessaire de veiller à ce que les dispositions de la mesure législative soient rédigées de façon que les bureaucrates qui «les consultent momentanément», et j'hésite à ajouter les termes bibliques «quoique des pauvres d'esprit», ne puissent pas «s'y tromper».

L'honorable M. Lang: Toutefois, je me demande à quel point il faudrait s'arrêter, au lieu de vouloir tout prévoir dans le statut. Le Parlement sera au courant de l'orientation donnée, et par conséquent il saura qu'on effectue les calculs, et lorsqu'il le voudra on pourra les lui soumettre sous d'autres formes.

Le sénateur Forsey: Oui, mais il y a ces difficultés de procédure sur lesquelles vous vous êtes étendues éloquemment il y a un instant, tandis que le Comité des textes réglementai-

[*Text*]

joint committee of both houses which is specifically charged with the duty of looking at instruments, and which is there to do it and really does it automatically once a week. It is quite true that if you table it in the two houses somebody can raise a rumpus about it, but the chances of somebody doing so are surely relatively limited. It means also that there would have to be something very highly controversial to induce either house to give a lot of time to it, whereas if it comes before the statutory instruments committee, which is charged with this duty regularly, it can be examined, and it may find that there is some small difficulty about it which would not need to engage the attention of either house in plenary session.

Hon. Mr. Lang: I am just worried, senator, by the thought that the statutory instruments committee is manned by ordinary mortals. If the pile of things which comes before it becomes too immense, it may be less effective, and may be better off being saved from having everything brought before it.

Senator Forsey: That is a very slippery slope. "*Facilis descensus Averni.*"

Senator Riley: The staff of the statutory instruments committee is efficient, and they handle whatever volume of complaints the committee might have very expeditiously, provided they get the co-operation of the departments.

Senator Forsey: I do not think there is a real difficulty there.

Hon. Mr. Lang: Well, we are getting into a rather different issue, which is what it is you really want before the statutory instruments committee. Do you want to become also a public accounts committee, analyzing calculations of losses, and so on?

Senator Forsey: Oh, no, no.

Hon. Mr. Lang: It seems to me that this is a public accounting function that the appropriate committee of the House will look at when it ought to, or that the Auditor General will look at when he ought to. I really think one is getting a little far afield here.

The Chairman: I wonder if I might be allowed a question at this stage, Mr. Minister. My question relates to the provision which I believe was inserted in committee about giving particular consideration to profitability, and so on, and it is clauses 9 and 8 which I am now discussing.

Am I correct in assuming that the direction to pay particular attention to profitability has not been removed from the government's view of the concept of providing service and using Air Canada as a development tool, that is apparently necessary?

Hon. Mr. Lang: It has not, but of course Air Canada, like any other airline, may provide service in advance of immediate profitability, having a view on the long run of the profitability of routes; but it is our view that when we are asking the airline to do more than that, and do something which other airlines would not do because of the profit picture and the cost picture,

[*Traduction*]

res est un comité mixte des deux Chambres qui est spécifiquement chargé d'étudier les textes, et qui effectivement le fait régulièrement une fois par semaine. Il est bien vrai que si vous déposez un tel texte devant les deux chambres quelqu'un peut protester violemment, mais les possibilités que quelqu'un le fasse sont certainement relativement restreintes. Cela signifie également qu'il devra s'agir d'un texte qui prête fortement à controverse pour inciter l'une ou l'autre Chambre à y consacrer beaucoup de temps, tandis que s'il est soumis au Comité des textes réglementaires qui est chargé d'effectuer cette tâche régulièrement, le texte peut être examiné et le comité peut trouver qu'il pose une difficulté mineure qui ne requiert pas qu'il soit étudié par l'une ou l'autre Chambre siégeant en séance plénière.

L'honorable M. Lang: Sénateur, je m'inquiète simplement du fait que le Comité des textes réglementaires soit composé de simples mortels. Si le nombre des textes qui lui sont soumis devient trop considérable, le comité peut devenir moins efficace, et il sera peut-être plus avantageux pour lui qu'on évite de lui soumettre tous les textes.

Le sénateur Forsey: C'est une pente très glissante. «*Facilis descensus Averni*».

Le sénateur Riley: Le personnel du Comité des textes réglementaires est efficace, et il étudie très rapidement tout volume de plaintes présentées au comité, pourvu qu'il bénéficie de la collaboration des ministères.

Le sénateur Forsey: Je ne crois pas que cela pose de véritables difficultés.

L'honorable M. Lang: Nous abordons maintenant une toute autre question dont l'objet est d'établir le genre de textes qu'il faudrait soumettre au Comité des textes réglementaires. Voulez-vous que le comité s'occupe aussi des comptes publics et analyse le calcul des pertes, ainsi de suite?

Le sénateur Forsey: Ah, non. Non.

L'honorable M. Lang: C'est une question de comptabilité publique et j'estime que le comité compétent de la Chambre, ou le vérificateur général l'examinera en temps opportun. Je crois que nous nous aventurons un peu loin.

Le président: Me permettez-vous de poser une question, monsieur le ministre; elle porte sur une modification apportée en comité je crois, et qui traite tout particulièrement de la rentabilité, etc. Je veux parler des articles 8 et 9.

Ai-je raison de croire que le gouvernement, dont le principal souci doit être de fournir des services et de se servir de la société Air Canada comme instrument de développement, ne s'est pas écarté de la directive voulant qu'une attention toute particulière soit appliquée à la rentabilité?

L'honorable M. Lang: Il ne s'en est pas écarté, mais la société Air Canada, comme toute autre ligne aérienne, peut fournir des services en tenant compte non pas de la rentabilité immédiate mais plutôt de la rentabilité à long terme de certains parcours. Si nous demandons à la ligne aérienne d'en faire plus, alors que les autres lignes refuseraient en invoquant

[*Text*]

we ought to use clauses 8 and 9 and pay the necessary amount to the airline.

Senator Riley: I was wondering the other night, when the bill dealing with containers came before the Senate, if Part III of the National Transportation Act had yet been proclaimed.

Hon. Mr. Lang: I guess it is technically proclaimed, but it has no application except to buses in Newfoundland. For it to have application to any particular trucking or bus service, that service has to be exempted by special extra action.

Senator Riley: Well, Mr. Minister, do the provinces still have the delegated authority under that act to issue licences for interprovincial highway transport?

Hon. Mr. Lang: Yes, they do, and we have now indicated, and they are agreed, that it would not be our intention to remove that power from them. In other words, it is not our general intention to make Part III and the federal commission the controlling body in relation to interprovincial services. We have gone, instead, the co-operating route of meeting together and trying to resolve those factors which are of national importance in regard to trucking, such as common bills of lading, and the like, while leaving the actual administration to the provincial boards.

Senator Riley: And the enforcement in respect to strip logging, and this sort of thing?

Hon. Mr. Lang: Well now, we are into labour rules there. The Department of Labour does have jurisdiction in regard to that.

Senator Riley: It is under the Department of Labour, then.

Senator Forsey: This is a matter of administrative delegation, is it not?

Hon. Mr. Lang: Yes.

Senator Marchand: May I be excused at this point, Mr. Chairman? I have to leave now. Before I go, however, may I say that I still maintain my position with regard to clause 6(2).

The Chairman: Yes. We will not take any vote in your absence.

Senator Grosart: Mr. Taylor indicated to us that, in his opinion, if a situation arose where a directive would be given, or Air Canada would decide on its own, to operate a non-profit line in the public interest, the compensation would be in much the same terms as that now obtainable by the railways when they are required to carry on an unprofitable line. Is that correct?

Hon. Mr. Lang: No. We would not use the 80 per cent rule, which is used in railway cases. We would really be looking at 100 per cent.

Senator Grosart: But the same general procedure would obtain, through the Canadian Transport Commission?

Hon. Mr. Lang: Well, no. We would really, by regulations, develop methods of calculating the losses, and there has been

[*Traduction*]

la rentabilité et les coûts, j'estime que nous devrions l'indemniser en vertu des articles 8 et 9.

Le sénateur Riley: Je me demandais l'autre soir, lorsque le Sénat a étudié le bill sur les conteneurs, si la partie III de la Loi nationale sur les transports avait été promulguée.

L'honorable M. Lang: Je crois qu'elle a de fait été promulguée, mais qu'elle ne s'applique qu'aux autobus de Terre-Neuve. Pour qu'elle s'applique à une entreprise de camionnage ou d'autobus, cette dernière doit être exemptée par une disposition spéciale.

Le sénateur Riley: Monsieur le ministre, les provinces ont-elles toujours l'autorité déléguée, en vertu de la Loi, d'émettre des permis pour le transport interprovincial sur les grandes routes?

L'honorable M. Lang: Oui, elles l'ont, et nous leur avons maintenant indiqué que nous n'avons pas l'intention de leur retirer ce pouvoir et elles se sont dites satisfaites. En d'autres termes, nous n'avons pas l'intention d'invoquer la partie III et d'établir la commission fédérale comme organisme de contrôle des services interprovinciaux. Nous avons plutôt opté pour la coopération: nous nous rencontrons pour résoudre les questions d'importance nationale en matière de camionnage, comme par exemple les connaissements uniformisés, etc., tout en laissant l'administration comme telle aux commissions provinciales.

Le sénateur Riley: Qu'en est-il de l'application des dispositions relatives à la coupe par bandes et aux autres activités de ce genre?

L'honorable M. Lang: Nous touchons maintenant au code du travail. Cela relève du ministère du travail.

Le sénateur Riley: Cela relève donc du ministère du travail.

Le sénateur Forsey: C'est une question de délégation administrative, n'est-ce pas?

L'honorable M. Lang: Oui.

Le sénateur Marchand: Me permettez-vous de partir, monsieur le président? Auparavant, j'aimerais dire que je maintiens ma position en ce qui concerne le paragraphe 6(2).

Le président: Oui. Nous n'adopterons rien en votre absence.

Le sénateur Grosart: M. Taylor nous a dit qu'à son avis, si Air Canada était obligé ou s'il décidait seul d'exploiter une ligne aérienne non rentable dans l'intérêt du public, les modalités de l'indemnisation seraient similaires à celles prévues pour les chemins de fer lorsqu'ils sont obligés d'exploiter des lignes non rentables. Est-ce exact?

L'honorable M. Lang: Non. Nous n'appliquerions pas la règle des 80 p. 100 qui est en vigueur dans les chemins de fer. Nous viserions les 100 p. 100.

Le sénateur Grosart: Mais on pourrait appliquer la même méthode générale par l'intermédiaire de la Commission canadienne des transports?

L'honorable M. Lang: Non. En réalité, nous fixerions, par règlement, les modes de calcul des pertes, mais le gouverne-

[*Text*]

no decision about whether that would be done through the Canadian Transport Commission or some form of arbitration.

Senator Grosart: But the present thinking is that it would probably be 100 per cent.

Hon. Mr. Lang: Yes, that is the intention.

Senator Forsey: But the clause there leaves it open to the Governor in Council to decide what the method of calculation should be.

Hon. Mr. Lang: That is right.

Senator Forsey: You mention "by regulation", Mr. Minister. If it is by regulation, properly speaking, it would naturally come automatically before the statutory instruments committee, because all regulations come before us; but we have to watch out for things that are not regulations under the act but which are statutory instruments, or may be, or which we think ought to be, statutory instruments. That is why I keep coming back to this other business. We have found so often that very peculiar things get into statutory instruments. Sometimes we draw the attention of the department concerned to them and they say, "Oops, sorry. We made a mistake and we will see to that when we amend the instrument," or, "we will make an amendment forthwith," or, "When a new instrument is drawn up the committee's point will be noted and proper provision made."

I am afraid I may seem to be cavilling here, but we have had so much sad experience along these lines that we have indeed, in our second report to both houses, urged members of both houses to be extraordinarily vigilant about seeing that this sort of thing is looked after. That is why I am making myself so obnoxious and being so long-winded and repetitive about it.

Hon. Mr. Lang: I have no doubt you are making an interesting point, senator. I just really wonder whether it is one that should be approached by looking at the statutory instruments as a group, and making the necessary legislative amendments in order to get the right things in.

Senator Forsey: Yes, but that may be postponing the thing to the Greek Kalends, because there you have those wonderful procedural difficulties again. Getting major amendments to the statutory instruments is not going to be child's play. We might even have to wait for a new government to do that.

Senator Grosart: Could I ask the minister what he meant by saying that this compensation decision would be by regulation? My understanding is that this would be under the direction power given in section 9, and they would be quite different procedures, would they not? A regulation would be a regulation under the act.

Hon. Mr. Lang: I was not using the word in a technical sense.

Senator Grosart: But it would be a direction under section 9?

Hon. Mr. Lang: It would be, yes.

[*Traduction*]

ment n'a pas encore décidé si la Commission canadienne des transports s'en chargerait ou s'il faudrait recourir à une certaine forme d'arbitrage.

Le sénateur Grosart: Mais d'après ce qu'on envisage, ce serait probablement 100p. 100.

L'honorable M. Lang: Oui, telle est notre intention.

Le sénateur Forsey: Pourtant, l'article laisse au gouverneur en conseil le soin de décider du mode de calcul.

L'honorable M. Lang: C'est exact.

Le sénateur Forsey: Monsieur le ministre, vous avez dit «par règlement». A vrai dire, dans ce cas, le Comité des textes réglementaires en serait saisi d'office puisque tous les règlements passent par lui. Mais nous devons avoir l'œil sur tout ce qui ne constitue pas des règlements découlant de la loi, mais des textes réglementaires ou peut-être, ce qui devrait être, à notre avis, des textes réglementaires. C'est pourquoi je reviens toujours à cela. Nous avons souvent constaté que les textes réglementaires revêtaient parfois des aspects bizarres. Il arrive que nous le signalions au ministère concerné et alors les responsables s'excusent en disant qu'ils ont fait une erreur et qu'ils la corrigeront lorsqu'ils modifieront le texte réglementaire ou qu'ils vont immédiatement le modifier ou qu'ils tiendront compte de l'avis du comité et qu'ils prendront toutes les dispositions nécessaires lorsqu'un nouveau texte réglementaire sera rédigé.

Vous avez peut-être l'impression que j'ergote, mais nous avons tellement eu de surprises désagréables que, dans notre second rapport au Parlement, nous avons demandé instamment aux membres des deux Chambres de veiller à ce que cela ne se reproduise plus. C'est la raison pour laquelle je me rends aussi antiphatique et que je ne cesse de me répéter.

L'honorable M. Lang: Je suis sûr que vous soulevez un point intéressant, sénateur. Je me demande si ce point peut être résolu en considérant les textes réglementaires comme un ensemble et en y apportant les modifications législatives nécessaires de façon à redresser la situation.

Le sénateur Forsey: Oui, mais c'est risquer de renvoyer l'affaire aux calendes grecques car vous allez de nouveau rencontrer ces éternelles difficultés de procédure. Il ne sera pas facile d'apporter des modifications importantes aux textes réglementaires. Il nous faudra peut-être même attendre un nouveau gouvernement pour le faire.

Le sénateur Grosart: Puis-je demander au ministre ce qu'il entendait en disant que cette décision concernant l'indemnité serait prise par voie de règlement? Si je comprends bien, cela se ferait en vertu des pouvoirs discrétionnaires accordés aux termes de l'article 9 et il s'agirait de procédures tout à fait différentes, n'est-ce pas? Un règlement serait un règlement aux termes de la Loi.

L'honorable M. Lang: Je n'employais pas le mot dans son sens technique.

Le sénateur Grosart: Mais il s'agirait bien d'un ordre du gouverneur en vertu de l'article 9?

L'honorable M. Lang: Oui, en effet.

[*Text*]

The Chairman: Are there any more questions?

Mr. Minister, do you wish to make any closing remarks?

Hon. Mr. Lang: I think not, thank you very much.

The Chairman: On behalf of the committee, may I extend to you our pleasure at having you here and our thanks to you for dealing with our questions.

Hon. Senators: Hear, hear.

The Chairman: Honourable senators, unless there is some other item of business which someone wishes to bring forward, that completes today's agenda. Mrs. Pritchard assures me that she had, as late as this morning, confirmation that Mr. Taylor and members of his staff will be with us on Thursday morning, and if it is in accordance with your wishes, I would now declare the meeting adjourned until 9.30 on Thursday morning of this week.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Monsieur le ministre, voulez-vous tirer des conclusions?

L'honorable M. Lang: Je n'ai rien à ajouter, merci.

Le président: Au nom du Comité, je vous remercie d'être venu et d'avoir répondu à nos questions.

Des voix: Bravo!

Le président: Honorables sénateurs, à moins que vous n'ayiez d'autres questions à soulever, il n'y a plus d'articles à l'ordre du jour.

Le Comité suspend ses travaux.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Thursday, December 15, 1977

Issue No. 5

Fifth and Final Proceedings on Bill C-3, intituled:

"An Act respecting the reorganization of Air Canada"

REPORT OF THE COMMITTEE

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

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

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

WITNESS—TÉMOIN

The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

L'honorable Otto E. Lang, Ministre des Transports.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Thursday, December 15, 1977

Issue No. 5

Fifth and Final Proceedings on Bill C-3, intituled:

"An Act respecting the reorganization of Air Canada"

REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trentième législature, 1977

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le jeudi 15 décembre 1977

Fascicule nº 5

Cinquième et dernière séance concernant le Bill C-3 intitulé:

«Loi portant réorganisation d'Air Canada»

RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

26116—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	Marchand
Cottreau	McElman
Denis	Molgat
Eudes	*Perrault
*Flynn	Petten
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith (*Queens-Shelburne*)
Langlois	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	Marchand
Cottreau	McElman
Denis	Molgat
Eudes	*Perrault
*Flynn	Petten
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith (*Queens-Shelburne*)
Langlois	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, November 23, 1977:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator McElman, seconded by the Honourable Senator Bosa, for the second reading of the Bill C-3, intituled: "An Act respecting the reorganization of Air Canada".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

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

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 23 novembre, 1977:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur McElman, appuyé par l'honorable sénateur Bosa, tendant à la deuxième lecture du Bill C-3, intitulé: «Loi portant réorganisation d'Air Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur McElman propose, appuyé par l'honorable sénateur Bosa, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 15, 1977
(8)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*), presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Flynn, Forsey, Grosart Lucier, Macdonald, Marchand, McElman, Petten, Riley, Smith (*Colchester*) and Smith (*Queens-Shelburne*). (15).

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

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed its consideration of Bill C-3. intituled "An Act respecting the reorganization of Air Canada".

Witnesses:

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer; AND

Mr. J. P. Israll, Director, Scheduling;

Mr. James T. Lyon, Acting General Counsel for the Department of Finance and the Treasury Board (Formerly Assistant Deputy Minister, Policy and Liaison, Department of Transport);

Miss Faye E. Campbell, Legislative Counsel, Department of Justice.

After opening remarks by the Chairman, Mr. Taylor answered the questions put to him by the Committee.

Following discussion and the question being put, it was *Resolved,* on division, to delete clause 6-2.

Following further discussion, the Committee then proceeded to clause by clause consideration of the Bill, after which, and upon Motion duly put, it was *Resolved* to report the said Bill as amended.

Note: The complete text of the amendments made by the Committee appears in the Report of the Committee immediately following these Minutes.

At 12:15 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chairman.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 DÉCEMBRE 1977
(8)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (président).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Flynn, Forsey, Grosart, Lucier, Macdonald, Marchand, McElman, Petten, Riley, Smith (*Colchester*) et Smith (*Queens-Shelburne*). (15)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Haig.

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

Le Comité reprend l'étude du bill C-3, intitulé: «Loi portant réorganisation d'Air Canada».

Témoins:

d'Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président, directeur général; et

M. J. P. Israll, directeur, Horaires;

M. James T. Lyon, avocat-conseil du ministère des Finances et du Conseil du trésor (Ancien sous-ministre adjoint, Politique et liaison, ministère des Transports);

Mlle Faye E. Campbell, avocate, Section de la législation, ministère de la Justice.

Après les remarques préliminaires du président, M. Taylor répond aux questions qui lui sont posées par les membres du Comité.

La discussion s'engage et la motion, mise aux voix, *il est décidé* sur division de supprimer le paragraphe 6(2).

La discussion se poursuit et le Comité entreprend l'étude, article par article, du bill, après quoi, la motion est dûment mise aux voix et *il est décidé* de faire rapport du bill modifié.

Nota: Le texte complet des amendements apportés par le Comité figure au rapport du Comité immédiatement après le présent procès-verbal.

A 12 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. A. Pritchard

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, December 15, 1977

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-3, intituled: "An Act respecting the reorganization of Air Canada", has in obedience to the Order of Reference of Wednesday, November 23, 1977, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Page 1:* Strike out line 10 and substitute therefor the following:

   "Chairman pursuant to subsection 7(6);"
2. *Page 1:* Strike out line 16 and substitute therefor the following:

   "President pursuant to subsection 7(6)."
3. *Page 3:* Strike out line 1 and substitute therefor the following:

   "(g) subject to subsection (3), acquire and"
4. *Page 3:* Strike out lines 14 to 17.
5. *Page 3:* Strike out lines 18 to 20 and substitute therefor the following:

   "(2) For the purposes of carrying out the activities referred to in subsection (1), the Corporation has the capacity, rights,"
6. *Page 3:* Strike out line 22 and substitute therefor the following:

   "(3) The Corporation shall not, without the"
7. *Page 4:* Strike out line 4 and substitute therefor the following:

   "appointed pursuant to subsection (6) and not"
8. *Page 4:* Strike out line 6 and substitute therefor the following:

   "(2) In discharging its responsibilities"
9. *Page 4:* Strike out line 10 and substitute therefor the following:

   "(3) No person is eligible to be appointed or"
10. *Page 4:* Strike out line 15 and substitute therefor the following:

    "(4) Each director, other than the Chair-"
11. *Page 4:* Strike out lines 23 and 24 and substitute therefor the following:

    "(5) Subject to subsection (3), any director appointed under subsection (4) is eligible for"
12. *Page 4:* Strike out line 27 and substitute therefor the following:

    "(6) The Chairman of the Board and the"
13. *Page 4:* Strike out line 34 and substitute therefor the following:

    "(7) A director is entitled to receive such"
14. *Page 4:* Strike out line 39 and substitute therefor the following:

    "(8) The Board shall make by-laws not"
15. *Page 5:* Strike out line 4 and substitute therefor the following:

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 15 décembre 1977

Le Comité sénatorial des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-3, intitulé: «Loi portant réorganisation d'Air Canada», a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi, 23 novembre 1977, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport avec les amendements suivants:

1. *Page 1:* Remplacer la ligne 15 par ce qui suit:

   «paragraphe 7(6);»
2. *Page 1:* Remplacer la ligne 18 par ce qui suit:

   «paragraphe 7(6);»
3. *Page 3:* Remplacer la ligne 4 par ce qui suit:

   «g) sous réserve du paragraphe (3), acqué-»
4. *Page 3:* Supprimer les lignes 15 à 18.
5. *Page 3:* Remplacer les lignes 19 et 20 par ce qui suit:

   «(2) La société a, pour l'exercice des pouvoirs visés au paragraphe (1), la»
6. *Page 3:* Remplacer la ligne 23 par ce qui suit:

   «(3) La société ne peut, sans l'autorisation»
7. *Page 4:* Remplacer la ligne 4 par ce qui suit:

   «graphe (6) et d'au plus treize autres admi-»
8. *Page 4:* Remplacer la ligne 6 par ce qui suit:

   «(2) En exerçant les fonctions qui lui sont»
9. *Page 4:* Remplacer la ligne 10 par ce qui suit:

   «(3) Les administrateurs doivent, pour être»
10. *Page 4:* Remplacer la ligne 15 par ce qui suit:

    «(4) Les administrateurs, à l'exception du»
11. *Page 4:* Remplacer la ligne 24 à 26 par ce qui suit:

    «(5) Sous réserve du paragraphe (3), le mandat des administrateurs visé au paragraphe (4) est renouvelable.»
12. *Page 4:* Remplacer la ligne 27 par ce qui suit:

    «(6) Le président du conseil et le président»
13. *Page 4:* Remplacer la ligne 34 par ce qui suit:

    «(7) Les administrateurs reçoivent le traite-»
14. *Page 4:* Remplacer la ligne 39 par ce qui suit:

    «(8) Le conseil doit établir des règlements»
15. *Page 5:* Remplacer la ligne 5 par ce qui suit:

"(9) In the event of the absence or incapaci-"

16. *Page 5:* Strike out line 8 and substitute therefor the following:

"(10) Every director and officer of the Cor-"

17. *Page 5:* Strike out line 12 and substitute therefor the following:

"(11) No provision in a contract, the"

18. *Page 5:* Strike out lines 18 and 19 and substitute therefor the following:

"(12) A director is not liable under subsection (10) of this section or subsection 117(1)"

19. *Page 5:* Strike out line 32 and substitute therefor the following:

"(13) The fact that an act of the Corpora-"

20. *Page 5:* Strike out line 41 and substitute therefor the following:

"(14) The Chairman, the President and"

21. *Page 6:* Strike out line 6 and substitute therefor the following:

"nature given to it by order of the Governor"

22. *Page 11:* Strike out lines 9 to 13 and substitute therefor the following:

"(7) Every report laid before Parliament under this section stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation."

23. *Page 11:* Strike out line 14 and substitute therefor the following:

"(8) The approval of the report referred to"

24. *Page 11:* Strike out line 17 and substitute therefor the following:

"(9) For the purpose of this section, "year" "

25. *Page 12:* Strike out line 10 and substitute therefor the following:

"PUBLICATION AND AGENCY STATUS

23. The Corporation is not an agent of"

26. *Page 12:* Strike out the heading preceding line 13 and strike out lines 13 to 20 and substitute therefor the following:

"24. Any order of the Governor in Council made under section 6 or 8 shall be tabled forthwith in Parliament and published in the *Canada Gazette*.

TRANSITIONAL, REPEAL AND COMING INTO FORCE

25. The by-laws of the Corporation in effect at the coming into force of this Act shall cease to have effect sixty days after the coming into force of this Act.

26. The *Air Canada Act* and subsection 16(7) of the *Aeronautics Act* are repealed.

«(9) En cas d'absence ou d'empêchement»

16. *Page 5:* Remplacer la ligne 9 par ce qui suit:

«(10) Les administrateurs et les dirigeants de»

17. *Page 5:* Remplacer la ligne 13 par ce qui suit:

«(11) Aucune disposition d'un contrat, d'un»

18. *Page 5:* Remplacer les lignes 20 et 21 par ce qui suit:

«(12) Un administrateur n'encourt aucune reponsabilité en vertu du paragraphe (10) du»

19. *Page 5:* Remplacer la ligne 35 par ce qui suit:

«(13) Le fait qu'un acte de la société,»

20. *Page 5:* Remplacer la ligne 44 par ce qui suit:

«(14) Le conseil choisit quatre administra-»

21. *Page 6:* Remplacer la ligne 4 par ce qui suit:

«donne, par décret, le gouverneur en conseil.»

22. *Page 11:* Remplacer les lignes 9 à 11 par ce qui suit:

«(7) Tout rapport déposé devant le Parlement en vertu du présent article est automatiquement déféré à un comité du Parlement»

23. *Page 11:* Remplacer la ligne 14 par ce qui suit:

«(8) L'approbation du rapport visé au para-»

24. *Page 11:* Remplacer la ligne 17 par ce qui suit:

«(9) Aux fins du présent article, «année» »

25. *Page 12:* Remplacer la ligne 10 par ce qui suit:

«PUBLICATION ET STATUT DE MANDATAIRE

23. La société n'est pas mandataire de»

26. *Page 12:* Supprimer la rubrique précédant la ligne 14 et remplacer les lignes 14 à 23 par ce qui suit:

«24. Les décrets du gouverneur en conseil rendus en vertu de l'article 6 ou de l'article 8 doivent immédiatement être déposés au Parlement et publiés dans la *Gazette du Canada*.

DISPOSITION TRANSITOIRE, ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

25. Les règlements intérieurs de la société en vigueur à l'entrée en vigueur de la présente loi cessent de produire leurs effets soixante jours après l'entrée en vigueur de la présente loi.

26. La *Loi constituant Air Canada* et le paragraphe 16(7) de la *Loi sur l'aéronautique* sont abrogés.

27. This Act shall come into force on a day to be fixed by proclamation."

Respectfully submitted

27. La présente loi entre en vigueur à la date fixée par proclamation.»

Respectueusement soumis

Le président

George I. Smith

Chairman

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, December 15, 1977

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting the reorganization of Air Canada, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are glad to have Mr. Taylor and his associates with us again. I think I should tell you that Mr. Taylor has only been able to get here at great inconvenience due to various things, including the weather. I understand that he flew back from England during the night—we will not ask which airline—and due to the weather, was unable to land in Montreal, but went to Toronto and then back to Montreal. Then he drove up here this morning to be with us. I think we should express a word of appreciation to him for his strenuous efforts.

Hon. Senators: Hear, hear.

The Chairman: Well, then, honourable senators, I think we can begin with questions addressed to Mr. Taylor, so I invite whichever senator would like to begin to do so now.

Senator Bourget: Mr. Chairman, last year I read that about 35, 40 per cent of the seats on the aircraft were empty. Has there been an improvement this year and what are you looking forward to in the future so far as seat occupancy are concerned?

Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer, Air Canada: Mr. Chairman, honourable senator, our load factor—which is how we measure the relative seats occupied to seats provided—will be about four per cent higher this year. In other words, we will have moved the load factor up from between 61 and 62 per cent to between 65 and 66 per cent.

Senator Bourget: How does that compare with other carriers?

Mr. Taylor: It will be in the high range. In fact, we will be one of the higher load factor airlines of the North American airlines at 64 to 65 per cent. Sixty, sixty-one, sixty-two per cent is regarded as the average load factor.

Senator Marchand: Can you tell me if Air Canada, as such, has a policy concerning charters or the problem with the charters? This is true of Air Canada, CP, and so forth—Air Canada having charters going to Hawaii, or CP having charters going to London and Paris. Do you have any general philosophy or are you just intervening in each case which is put forward to the CTC? I have some ideas and I know it is a touchy question, but it is important to know if you have any ideas.

Mr. Taylor: The question of charters or non-scheduled services versus scheduled services is one that a large schedule airline wrestles with continuously, particularly an airline that serves as many points as we do in our own country. If we provide a large charter program with full airplane loads of

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 15 décembre 1977

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-3, loi portant réorganisation d'Air Canada, se réunit aujourd'hui à 8 heures, pour étudier le projet de loi.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous sommes heureux d'accueillir de nouveau M. Taylor et ses associés. Je dois vous dire, je pense, que M. Taylor a eu beaucoup de mal à se rendre ici pour diverses raisons, notamment à cause du mauvais temps. Je crois comprendre qu'il est rentré d'Angleterre le nuit dernière en avion—nous ne demanderons pas par quelle compagnie aérienne—et en raison du mauvais temps, il n'a pu atterrir à Montréal; il est allé jusqu'à Toronto puis est revenu à Montréal. Il est ensuite venu en voiture ce matin pour être parmi nous. Je crois que nous devons le remercier de cet énorme effort.

Des voix: Bravo!

Le président: Honorables sénateurs, je pense que nous pouvons commencer à poser des questions à M. Taylor; je vous invite donc à prendre la parole maintenant.

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, j'ai appris l'année dernière qu'environ 35 ou 40 p. 100 des sièges dans les avions étaient vides. Les choses se sont-elles améliorées cette année et quelles sont vos espérances en ce qui concerne les places?

M. Claude I. Taylor, président d'Air Canada: Monsieur le président, honorables sénateurs, notre facteur de charge, qui est la façon dont nous calculons les sièges occupés par rapport aux sièges prévus, sera supérieur d'environ 4 p. 100 cette année. En d'autres termes, nous aurons fait passer le facteur de charge de 61-62 p. 100 à 65-66 p. 100.

Le sénateur Bourget: Qu'est-ce que cela représente par rapport aux autres transporteurs?

M. Taylor: C'est beaucoup, en fait; nos avions auront l'un des facteurs de charge le plus élevé de toutes les compagnies nord-américaines avec 64-65 p. 100. Le facteur de charge moyen est de 60, 61, 62 p. 100.

Le sénateur Marchand: Pourriez-vous me dire si Air Canada s'en tient à une politique au sujet des vols nolisés ou au sujet des difficultés que présentent ces vols? Vous en tenez-vous à un principe quelconque ou bien vous contentez-vous d'intervenir chaque fois qu'un cas est présenté à la Commission canadienne des transports? Je voudrais savoir si vous avez des idées là-dessus. Je sais que j'en ai quelques-unes. Je sais que c'est une question délicate, mais il importe que nous sachions ce que vous en pensez.

M. Taylor: Une grande ligne aérienne régulière, surtout une ligne qui dessert autant de points que nous, notamment dans son propre pays, est constamment aux prises avec la question des vols nolisés ou des vols non réguliers par rapport aux vols réguliers. Si nous assurons un vaste programme de vols nolisés

[*Text*]

passengers, it means we are then restricted to serving the large communities.

In the last two years we have adopted a policy where we will continue to operate a certain number of full-planeload charters, but our policy on the Atlantic has been, for two summers now and last winter, and will be again this winter, to offer charter class fares on scheduled services. In this way we can offer charter prices to London, Paris, Frankfurt and all of the points to which we operate international services from within Canada. Domestically this present summer, beginning last spring, we adopted the policy of charter class fares on domestic scheduled services. In this way we can bring the charter class prices to all of the communities rather than just, say, to Montreal, Toronto and Vancouver.

We do utilize a certain number of aircraft and then what we refer to as "aircraft time" after the schedule has been set to enter certain markets that are susceptible to movement of full planeloads.

These markets are essentially those for leisure or pleasure travel. In the winter, for example, we operate charters to Mexico. We operate charters from western Canada to Florida and the Caribbean. We have operated small numbers of charters that are very insignificant percentage-wise to Hawaii. In other words, once you make that aircraft time available, it moves around in the market, wherever you can pick up a charter, in order to gain utilization of the airplane. The large market for charters out of Canada is the United Kingdom. Many carriers, of course, are into that market.

In direct answer to one of the honourable senator's observations, we have generally tried to make our charter capacity available to those markets that we serve as a scheduled airline. But we do operate some charters to Mexico, where CP do operates a scheduled service, and we operate some to Hawaii, where CP have a scheduled service. In the same manner, they operate a charter program to the United Kingdom, where we have a scheduled service. So there is some crossing over. But, by and large, our policy is to provide charter class fares on scheduled services so as to cover more communities but, at the same time, to operate some charters as full planeload charters.

Senator Marchand: I do understand that you try to limit yourselves to the normal routes of Air Canada. But regional carriers also operate charters. Although I have never seen it set down in writing, I also understand that the regional carriers should limit their activities to such regions as are determined by the Canadian Transport Commission. But now they are deeply involved in international charters to the Caribbean, Europe and so forth. Does this bother you in any way, or do you see it as something very marginal that you do not have to worry about?

Mr. Taylor: No, we do worry about it. We take the view, particularly in the international charter field, that the bilateral air agreement basically should cover and dictate the services that are going to be operating. At the moment, nearly all of Canada's bilateral air agreements cover just scheduled ser-

[*Traduction*]

avec des avions pleine charge, cela veut dire que nous sommes contraints de desservir les grandes agglomérations.

Au cours des deux dernières années, nous avons adopté une politique selon laquelle nous continuerons d'exploiter un certain nombre d'avions nolisés remplis de passagers, mais notre politique pour l'Atlantique a été, pendant deux étés et l'hiver dernier, et de nouveau cet hiver, d'offrir des tarifs classe nolisée sur des vols réguliers. C'est ainsi que nous pouvons offrir ces tarifs pour Londres, Paris et Francfort ainsi que tous les points à partir desquels nous assurons des vols internationaux au Canada. Depuis le printemps dernier, nous offrons des tarifs classe nolisée sur des vols réguliers intérieurs. Nous pouvons ainsi en faire profiter toutes les agglomérations et pas simplement, disons, Montréal, Toronto et Vancouver.

Nous utilisons un certain nombre d'aéronefs et ce que nous appelons le temps de vol une fois que l'horaire a été fixé pour pénétrer sur certains marchés susceptibles d'assurer la pleine charge.

Il s'agit essentiellement de voyages d'agrément. En hiver, par exemple, nous assurons des vols nolisés vers le Mexique, entre l'ouest du Canada et la Floride ou les Antilles; nous avons exploité un très petit nombre d'avions nolisés à destination d'Hawaï. En d'autres termes, lorsque vous avez fixé le temps de vol d'un avion, celui-ci va assurer des vols nolisés sur le marché, partout où c'est possible, pour permettre de gagner sur l'utilisation de l'appareil. C'est le Royaume-Uni qui constitue le plus grand marché pour les avions nolisés hors du Canada. Naturellement, il y a beaucoup de transporteurs sur ce marché.

Pour répondre à l'une des questions du sénateur, je dirai que nous avons généralement essayé d'introduire des avions nolisés sur les marchés que nous desservons en tant que ligne régulière. Mais nous exploitons également des avions nolisés à destination du Mexique, où le CP exploite une ligne régulière et nous en exploitons quelques-uns à destination d'Hawaï, où le CP a aussi une ligne régulière. De même, cette compagnie assure des vols nolisés à destination du Royaume-Uni, où nous avons une ligne régulière. Il y a donc chevauchement. Mais dans l'ensemble, notre politique est d'assurer des tarifs classe nolisée sur des vols réguliers pour pouvoir desservir davantage d'agglomérations tout en exploitant à pleine capacité certains avions nolisés.

Le sénateur Marchand: Je comprends en effet que vous essayiez de vous limiter aux routes normales d'Air Canada. Non seulement Air Canada et le CP, mais également des transporteurs régionaux exploitent des avions nolisés. Bien qu'il n'existe aucun document à ce sujet, je crois savoir que les transporteurs régionaux limitent leurs activités à certaines régions déterminées par la Commission canadienne des transports. Mais à l'heure actuelle, ils ont des avions nolisés internationaux qui vont jusqu'aux Antilles, en Europe etc. Cela vous gêne-t-il d'une façon ou d'une autre, ou bien pensez-vous qu'il s'agit-là de quelque chose de très marginal dont il ne faut pas s'inquiéter?

M. Taylor: Non, nous nous en inquiétons. A notre avis, surtout en ce qui concerne les avions nolisés internationaux, l'accord aérien bilatéral devrait porter essentiellement sur les services à assurer et les définir de façon précise. Pour le moment, presque tous les accords aériens bilatéraux du

[*Text*]

vices. In some markets, charters are becoming such a high percentage of the total services that we believe they should be under the total umbrella.

When that happens, if carriers, not designated to serve those routes, begin to enroach upon that market—because it is a fairly lucrative market—they then tend to move away from what is their prime responsibility. On other occasions I have expressed some concern about the activities of some of the regional carriers in the charter market because in some cases their level of charter operation is equal to or exceeding their scheduled operation, and their scheduled operation was set up basically as a franchise to provide scheduled services within a region. If they neglect that reponsibility, it means that someone else has to come in underneath them and pick up that responsibility.

There is some concern on my part about the lack of an overall policy in this regard, and recently we have been working with the ministry on a new charter policy.

Senator Marchand: So you are taking steps to clarify this situation?

Mr. Taylor: Yes, we have been offered the opportunity to make recommendations, and we have recently made some to the ministry on this question.

Senator Marchand: We have a great investment in Air Canada, and what I am afraid of, to use an expression that I heard in the house one time, is that it might become a mess.

Senator Bourget: You have heard it before.

Senator Forsey: Who could have said that?

Senator Marchand: I do not know.

Senator McElman: Mr. Chairman, you will recall that at one of our previous meetings, Senator Graham suggested that he had a number of questions he had to put to the witnesses but he had to be in Vancouver today. He asked that somebody ask them on his behalf, and I volunteered. So I will proceed to speak for Senator Graham.

On October 30, Flight 622 out of Ottawa was discontinued. This flight normally left the capital at 6 h 55 p.m., direct to Halifax and terminated in Sydney. During the summer and the months of September and October, it was consistently booked to capacity and often overbooked. On October 27, for example, it was ovebooked by 15. He would like to know why this flight was discontinued.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, if I may, I am going to ask Jack Israll, our Director of Scheduling, to respond to these scheduling questions.

Mr. J. P. Israll, Director, Scheduling, Air Canada: Mr. Chairman, honourable senators, I am not sure specifically which flight this is, based on the flight number. However, I

[*Traduction*]

Canada ne portent que sur les vols réguliers. Sur certains marchés les vols nolisés constituent un pourcentage tellement élevé de l'ensemble des services que nous croyons qu'ils devraient être assujettis aux règlements généraux.

Lorsque cela se produit, lorsque des transporteurs qui n'ont pas été désignés pour desservir ces itinéraires commencent à empiéter sur le marché parce qu'il est très lucratif, ils tendent alors à laisser de côté leur principale responsabilité. En d'autres occasions, j'ai exprimé des inquiétudes au sujet des activités de certains transporteurs régionaux sur le marché des vols nolisés car, dans certains cas, le volume de ces vols nolisés égale ou dépasse celui du service régulier, or ce dernier avait été établi fondamentalement comme un privilège pour assurer précisément une desserte régulière à l'intérieur d'une région. S'ils négligent cette responsabilité, cela signifie que quelqu'un doit prendre leur place et l'assumer.

Je suis quelque peu préoccupé par l'absence d'une politique globale à ce sujet. Tout récemment, nous avons travaillé avec le ministère en vue d'élaborer une nouvelle politique en matière de vols nolisés.

Le sénateur Marchand: Vous êtes donc en train de prendre des mesures en vue de clarifier cette situation?

M. Taylor: Oui, on nous a en effet donné l'occasion de faire des recommandations et nous en avons récemment présentées quelques-unes à ce sujet.

Le sénateur Marchand: Air Canada représente pour nous un gros investissement et j'ai peur, pour employer une expression que j'ai entendue à la Chambre une fois, que tout cela ne devienne un gâchis.

Le sénateur Bourget: Vous l'avez déjà entendu dire.

Le sénateur Forsey: Qui aurait bien pu dire cela?

Le sénateur Marchand: Je ne sais pas.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, vous vous souviendrez que lors d'une de nos précédentes réunions, le sénateur Alasdair Graham avait indiqué qu'il souhaitait poser un certain nombre de questions aux témoins; malheureusement aujourd'hui il devait se rendre à Vancouver. Il a demandé que quelqu'un les pose pour lui et je me suis porté volontaire. Je vais donc prendre la parole et parler au nom du sénateur Graham.

Le 30 octobre, le vol 622 dont le point de départ était Ottawa a été supprimé. Normalement les avions quittaient la capitale à 18 h 55, se rendaient directement à Halifax et terminaient leur parcours à Sydney. Pendant l'été et les mois de septembre et octobre toutes les places étaient pratiquement réservées et il y avait même souvent pénurie de places. Le 27 octobre par exemple il y avait 15 réservations en trop. Le sénateur Alasdair Graham aimerait savoir pourquoi ce vol a été supprimé.

M. Taylor: Si vous le permettez, monsieur le président, je vais demander à M. Jack Israll, notre directeur des horaires, de répondre à ces questions.

M. J. P. Israll, Directeur, horaires, Air Canada: Monsieur le président, honorables sénateurs, je ne suis pas très certain de quel vol il s'agit, du moins si je me fie au numéro du vol.

[*Text*]

would point out that effective with the fall schedule, just after Labour Day, we did in fact cancel Montreal-Sydney non-stop because loads in the off-peak period, which is basically September through early June, do not support the operation of this flight.

Effective with this cancellation, we must admit that the service pattern into Sydney deteriorated very greatly. However, there have been some improvements effective the end of October. There will be further improvements in the Sydney pattern effective February 1. Effective April 30, next year, as part of a fairly extensive rework of the Atlantic provinces pattern, partly in conjunction with EPA, as well as our own routes, there will be some very major improvements in service, including service to Sydney.

I believe Senator Graham will be very pleased with the results in that he will have more direct service than before and excellent connections in all cases to Montreal, Ottawa and Toronto.

Senator McElman: The second question has a bit of a lead-in. The travel industry in Canada is the largest single employer, providing directly and indirectly about 800,000 jobs, which account for about 8.5 per cent of the total workforce. Since 1951, with the exception of two years, the international travel account has been in a deficit position—from $200 to $300 million a year. In 1976 the deficit climbed to $1.2 billion, and it is forecast to be about $1.8 billion this year. Recognizing that there are other factors and agencies involved, Senator Graham would like to know what fresh and innovative marketing approaches are being taken by Air Canada to promote travel within Canada and to attract tourists from outside the country to Canada.

Mr. Taylor: This has been a major concern of the Canadian travel industry in the past year, with the deficit increasing in the travel account. I could identify perhaps three areas that this concern falls into. One is the area of people in Canada, particularly in this period of the year, who are going to travel, and who because of our climate are almost bound to travel outside the country. When that happens, it is important that those people who are going to travel outside the country, do so on Canadian airlines. We have been criticized to some extent, for advertising places such as Florida, the Bahamas, the Caribbean, Hawaii and Mexico. The point I would like to make is that if we did not advertise to carry these people, they would be carried on foreign airlines and the travel account would become even worse. What CP and ourselves are trying to do is to encourage these people to travel on Canadian airlines and, thereby, to keep the drain on the travel account as low as possible. We are, I think doing a good job, both CP and ourselves, in trying to ensure that a proportionately higher share of the traffic going outside the country travels on Canadian airlines.

[*Traduction*]

Toutefois, je dois préciser qu'à l'entree en vigueur de l'horaire d'automne, juste après la Fête du Travail, nous avons en fait interrompu le service direct Montréal-Sydney parce que le nombre de passagers au cours de la période creuse, qui s'étale principalement de septembre au début de juin, n'en justifie pas l'exploitation.

Par suite de la mise en vigueur de cette annulation, nous devons admettre que la desserte de Sydney s'est grandement détériorée. On a toutefois noté quelques améliorations vers la fin du mois d'octobre. D'autres seront apportées le 1er février en ce qui concerne la desserte de Sydney. À compter du 30 avril de l'année prochaine, dans le cadre d'un remaniement très important de la desserte des provinces Atlantiques, auquel participe l'EPA et qui entraînera la refonte de nos propres itinéraires, il y aura de très grandes améliorations dans le service; et Sydney sera l'un des centres bénéficiaires.

Je pense que le sénateur Graham sera très satisfait des résultats et qu'il pourra compter sur un service plus direct qu'auparavant, ainsi que sur des correspondances excellentes dans tous les cas, qu'il s'agisse de Montréal, d'Ottawa ou de Toronto.

Le sénateur McElman: La deuxième question est un peu insidieuse. Le transport-voyageurs constitue l'employeur unique le plus important, au Canada: ce secteur fournit directement et indirectement environ 800,000 emplois, ce qui représente environ 8.5 p.100 du total de la main-d'œuvre. Depuis 1951, à l'exception de deux années, le compte du transport international accuse annuellement une position déficitaire de l'ordre de 200 à 300 millions de dollars par an. En 1976 le déficit est passé à $1.2 milliard et on prévoit qu'il sera d'environ $1.8 milliard cette année. Admettant qu'il y ait d'autres facteurs et d'autres organismes impliqués, le sénateur Graham aimerait tout de même savoir si Air Canada a adopté des méthodes de commercialisation nouvelles et innovatrices pour promouvoir les voyages à l'intérieur du Canada et pour attirer les touristes de l'étranger.

M. Taylor: Vous touchez là l'une des principales préoccupations de l'industrie canadienne des voyages au cours de l'année dernière, étant donné que le déficit augmente dans ce secteur. Je pourrais peut-être indiquer trois domaines où l'on note ce genre de préoccupation. Le premier met en cause les Canadiens qui, en particulier pendant cette période de l'année, vont voyager et qui, en raison de la rigueur de notre climat, sont presque obligés de se rendre à l'étranger. Lorsque cela se produit, il est important que les gens qui doivent se rendre en dehors du pays, principalement en raison du fait que notre climat n'est pas très séduisant à cette époque de l'année, puissent faire appel aux lignes aériennes canadiennes. On nous a reproché dans une certaine mesure de faire de la réclame pour des endroits tels que la Floride, les Bahamas, les Antilles, Hawaï et le Mexique. Ce que je veux souligner, c'est que si nous ne faisons pas de publicité pour transporter ces gens, des compagnies aériennes étrangères s'assureront leur clientèle et le compte-voyage en souffrira encore plus. Ce que le CP et Air Canada essaient de faire, c'est de conserver ces voyageurs sur les lignes aériennes canadiennes et de maintenir de ce fait les pertes du compte-voyage au niveau minimal dans les circons-

[*Text*]

The second part of that question is; what are we doing to encourage travel within Canada for that portion of the market that is susceptible to travel and movement within Canada? That is principally in the summer period and certain other periods of the year. If I can go back to the early part of 1977, Air Canada and CP Air introduced the charter-class fare in Canada. This was designed to move people in Canada, at prices, on a per-mile basis, equal to what they would be described as a travel bargain if they were to travel outside of Canada. In other words, we often hear comparisons quoted between what it costs to travel to London and what it costs to travel to Vancouver.

Most of these comparisons are between charter fares to London and regular fares to Vancouver. If you compare the charter class fares to Vancouver with the charter fares to London you will find that the rate per mile is comparable or slightly less for travel in Canada. Because of the size of the markets in Canada, full plane load charters would probably operate between about three to four points in Canada, so CP and ourselves have offered charter class fares on scheduled services so that all points could be covered.

It is quite true, also, that in the summer of 1977, when we introduced this, we carried something in the order of, I think, about 200,000 passengers in Canada, which is not a small amount of traffic, and is larger than any charter program that was proposed by anyone, including travel agents or travel operators. In this coming year, the number of seats for travel in Canada will be more than tripled in terms of making available seats at these fares, which on a per mile basis, I emphasize again, are comparable to the fares made available on full plane load charters to travel outside of Canada. Those fares are available to all of the communities that we and CP serve in Canada for travel over 700 miles. That is another thing that is being done in order to support the Canadian balance of payments.

The third question is: what are we doing to encourage foreigners, or people from outside of the country, to come to Canada? The two international Canadian airlines have been doing a great deal in years past to co-operate with the Canadian Government Office of Tourism in promoting travel to Canada, because in almost all cases the balance of flow between Canada and other countries is in favour of Canadians moving there rather than foreigners coming here, so it is to our advantage to encourage that. We have been devoting a lot of money to advertising, in co-operation with the CGOT, to encourage people to come to Canada.

We have to admit—and this was the subject to a seminar in Toronto recently—that one of the problems we face in that

[*Traduction*]

tances. Je pense que nos deux sociétés se tirent assez bien d'affaires puisqu'elles réussissent à accaparer une part proportionnellement plus que satisfaisante du trafic qui sort du pays.

La deuxième partie de cette question consiste à savoir ce que nous faisons pour encourager les voyages à l'intérieur du Canada en ce qui touche la partie de la clientèle qui est susceptible de voyager et de se déplacer à l'intérieur du Canada. Il s'agit principalement de l'été et de certaines autres périodes de l'année. Si je peux me reporter au début de 1977, époque à laquelle Air Canada et CP Air ont introduit les tarifs de la catégorie vol nolisé au Canada, pour les vols à l'intérieur du pays, à des prix égaux sur la base par mille, à ce qu'ils auraient pu obtenir au rabais s'ils avaient dû voyager en dehors du Canada. En d'autres termes, on compare souvent ce qu'il en coûte pour se rendre à Londres à ce qu'il en coûte pour se rendre à Vancouver.

La plupart de ces comparaisons s'appliquent à des tarifs de vols nolisés à destination de Londres et à des tarifs ordinaires à destination de Vancouver. Si vous comparez les tarifs de la catégorie vols nolisés à destination de Vancouver à ceux à destination de Londres, vous vous apercevrez que le tarif par mille est semblable ou un peu moins élevé pour voyager au Canada. Étant donné l'importance des marchés au Canada, des vols nolisés avec pleine charge ne fonctionneraient probablement qu'entre trois à quatre points au Canada, de sorte que CP et nous-mêmes avons offert des tarifs de catégorie vols nolisés pour les services réguliers afin que tous les points puissent être desservis.

Il est également exact que pendant l'été de 1977, lorsque nous avons introduit cette mesure, je crois que nous avons transporté environ 200,000 passagers au Canada, ce qui ne représente pas un faible trafic, et dépasse tout programme de vols nolisés proposé par quiconque, y compris les agents de voyages ou les exploitants de services de voyages. Dans le courant de la prochaine année, le nombre de places pour les voyages au Canada aura plus que triplé en fonction des places disponibles à ces tarifs, ce qui sur la base par mille, je le souligne une fois encore, est comparable aux tarifs pour les vols nolisés en pleine charge pour les voyages en dehors du Canada. Ces tarifs sont en vigueur dans toutes les localités que le CP et nous desservons au Canada, lorsqu'il s'agit de distances de plus de 700 milles. Il s'agit d'une autre tentative pour soutenir la balance des paiements du Canada.

La troisième question est la suivante: que faisons-nous pour encourager les étrangers ou les personnes qui vivent à l'extérieur du pays, à venir au Canada? Les deux lignes aériennes internationales du Canada se sont efforcées au cours des dernières années de collaborer avec l'Office de tourisme du Canada pour inciter les gens à visiter le Canada, parce que dans la plupart des cas, beaucoup plus de Canadiens visitent des pays étrangers qu'il n'y a d'étrangers qui se rendent au Canada. Nous avons donc avantage à encourager ces déplacements. Nous avons consacré beaucoup d'argent à la publicité, de concert avec l'Office du tourisme du Canada, pour inciter les étrangers à visiter le Canada.

Nous devons admettre—et il s'agissait du sujet d'un colloque tenu récemment à Toronto—qu'un des problèmes auquel

[*Text*]

respect is the high cost of ground facilities in Canada,—hotels, motels and meals—compared with other countries, and thelevel of service provided by the so-called hospitality industry in Canada. The Minister of Industry, Trade and Commerce has made some fairly blunt statements about how he views this.

Yes, we are co-operating extensively in trying to promote travel to Canada. Certainly some of the routes, that Senator Marchand will remember well in the United States bilateral, in California and Texas, have been used by us extensively to promote travel from those states by air into Canada. It is a fact that visitors coming by air to Canada leave much more money in the country than those visitors who cross the United States border by automobile and tent trailer, who essentially fill up their gas tanks on the other side of the border, bring all their food with them and pay the cost of putting up their tents in one of the Canadian parks, so they leave very little money in Canada. An air tourist in Canada leaves much more money, so we have been doing a good deal of work in California, particularly, Texas and the United States markets generally in encouraging and promoting people to come from those markets to Canada.

Senator McElman: At a recent meeting of the Standing Committee of Finance, Trade and Economic Affairs of the other place, the subject of tourism was under discussion, and one of the members of the other house commented that on a return trip from Vancouver to Ottawa the air fare was around $400, but Air Canada staged a "Fly to Frankfurt" campaign, with German food, costumes, wines, pamphlets on Germany and so on, promoting a return air fare of $330. I assume that is the sort of comparison you referred to a moment ago, and the $400 would be the regular fare for Ottawa-Vancouver return. The other would be a charter type fare, would it? Or would it be a regular fare to Frankfurt with a $70 differential approximately?

Mr. Taylor: The charter class fare Ottawa-Vancouver would be about $231. I stand to be corrected by a few dollars, but I believe that is the charter class fare Ottawa-Vancouver. That compares with the $300 fare, which is a charter fare to Germany. The charter bargain of Canada farewise is there if the right comparison is used. On the question of promoting German food and German wine, again I believe we get back to the fact that people are going to travel to Germany, and Lufthansa do a goof job of promotion in Canada; they are an aggressive airline. The question is whether we want the Canadians who are going to travel to Germany to travel Lufthansa, from a balance of payments point of view, or to Air Canada?

Senator McElman: I have a final question on behalf of Senator Graham. One of the greater problems of the nation today is national unity. In his travels about the country

[*Traduction*]

nous devons faire face à cet égard, porte sur le coût des installations terrestres au Canada au chapitre des hôtels, des motels et des repas, comparativement à ceux des autres pays, ainsi que sur la qualité des services assurés par la prétendue industrie d'accueil du Canada. Le ministre de l'Industrie et du Commerce a déjà fait des déclarations à l'emporte-pièce relativement à son point de vue à cet égard.

Oui, nous collaborons énormément afin d'inviter les étrangers à visiter le Canada. Nous avons beaucoup utilisé certaines des lignes communes aux deux pays, en Californie ou au Texas, le sénateur Marchand s'en souviendra, afin de promouvoir les voyages par avion à destination du Canada, à partir de ces États. C'est un fait que les visiteurs qui se rendent au Canada par avion dépensent beaucoup plus d'argent ici que ceux qui traversent la frontière en automobile avec une tente-remorque, font le plein d'essence de l'autre côté de la frontière, apportent leur nourriture et n'ont qu'à assumer les frais des parcs où ils gareront leur remorque; ils dépensent très peu d'argent au Canada. Un touriste qui se rend au Canada en avion y dépense beaucoup plus; nous avons donc fait du bon travail en Californie. Un touriste qui arrive au Canada par avion dépense beaucoup plus d'argent; c'est pourquoi nous avons insisté sur le marché américain en général et la Californie et le Texas en particulier pour encourager les gens à venir au Canada.

Le sénateur McElman: Au cours d'une récente séance du Comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques de l'autre endroit, le tourisme a fait l'objet de la discussion et un des membres du comité y faisait remarquer que le prix d'un voyage aller-retour Vancouver-Ottawa, était d'environ $400 alors que la société Air Canada organisait une campagne pour un «vol à destination de Francfort» et offrait des aliments, des costumes et des vins allemands ainsi que des brochures sur l'Allemagne, etc., pour un tarif aller-retour de $330. Je suppose qu'il s'agit du genre de comparaison à laquelle vous faisiez allusion il y a quelques instants et que ce chiffre de $400 correspondrait au tarif ordinaire d'un aller-retour Ottawa-Vancouver. Dans le deuxième cas, ne s'agirait-il pas plutôt du tarif d'un vol nolisé? Ou s'agit-il du tarif ordinaire d'un vol à destination de Francfort, avec une différence d'environ $70.

M. Taylor: Le tarif d'un vol nolisé Ottawa-Vancouver est d'environ $231. À quelques dollars près du moins, et ce chiffre peut être comparé au tarif de $300, tarif d'un vol nolisé à destination de l'Allemagne. Si la comparaison est exacte, le tarif des vols nolisés au Canada est tout aussi intéressant. Quant à la question d'offrir des mets ou des vins allemands, je crois que, vu que ces personnes se rendent en Allemagne c'est pour Lufthansa une très bonne publicité au Canada? Il s'agit d'une ligne aérienne dynamique. La question est de savoir si nous voulons que les Canadiens qui se rendent en Allemagne voyagent avec Lufthansa ou avec Air Canada, du point de vue de la balance des paiements?

Le sénateur McElman: J'ai une dernière question à poser au nom du sénateur Graham. Un des plus grands problèmes auxquels la nation a à faire face aujourd'hui, c'est celui de

[*Text*]

Senator Graham has found that one of the greatest contributing factors to the problem is that Canadians really don't know one another, don't know the other regions and their problems or successes. In the interests of national unity, would Air Canada consider special reductions at certain periods of the year to promote travel within Canada, whether it be for individuals, families or groups of various categories, or whatever? I guess to a degree you have already answered that, but do you consider maintaining a united Canada part of your mandate as you develop your policy for travel in the nation by your airline?

Mr. Taylor: Yes, we take very seriously the role Air Canada has, as Canada's national airline and as a Crown corporation, to contribute in a very positive way to the situation we now face in this country in respect of national unity. We believe that with roughly 20,000 employees scattered across this country, in every province and in every major community, we are very much a part of the total mosaic of this country. In 1978, both internally and externally we have as one of our focal points the theme of bringing us all together; we are using this both internally within Air Canada, as part of that representation of the total Canadian mosaic, as well as externally.

Honourable senators may have seen some of our recent advertising. In fact, if I could blow our own horn just a little bit, let me point out that it won a United States media advertising award for image-building, in Chicago just a few weeks ago. We have a television advertisement which depicts all the provinces of Canada, with scenes from each of the provinces of Canada, from the Atlantic through Quebec and Ontario to the West, with, as you may have seen, an image of an airplane in the background. This is part of our total theme of bringing us all together as Canadians, both as a total community of 22 million people and an Air Canada community of 20,000 people. We do take that very seriously at this point in time.

Senator Forsey: I have a few questions for Mr. Taylor on a quite different subject, and perhaps a rather technical one, something that has come to my notice recently. The first question is: does Air Canada pay to the United Kingdom Government or to any authority within the United Kingdom any amounts which were previously paid to the Government of Canada or its Department of Transport as levies for (a) telecommunication fees, or (b) en route facilities and service fees of Canada for Air Canada's flights using the North Atlantic or polar routes?

Mr. Taylor: I hope I can follow the question.

Senator Forsey: Would you like me to pass a copy to you?

Mr. Taylor: I think I understand the thrust of the question. Much of what we call the North Atlantic traffic control is maintained by Canada for the total North Atlantic travel, and

[*Traduction*]

l'unité nationale. Dans ses voyages à travers le pays, le sénateur Graham a découvert qu'une des principales causes du problème, c'est que les Canadiens ne se connaissent pas vraiment entre eux, ne connaissent pas les autres régions ainsi que leurs problèmes ou leurs réussites. Dans l'intérêt de l'unité nationale, Air-Canada ne pourrait-elle pas songer à diminuer ses tarifs à certaines périodes de l'année afin d'encourager les Canadiens à visiter le Canada, que ces tarifs s'adressent à des particuliers, à des familles, à des groupes ou autres? Je suppose que, dans une certaine mesure, vous y avez déjà répondu, mais croyez-vous que le maintien d'un Canada uni relève de vos attributions quand vous établissez votre politique de desserte aérienne du Canada?

M. Taylor: Oui, nous prenons très au sérieux le rôle qu'Air Canada doit jouer, en tant que compagnie aérienne d'État, pour contribuer d'une façon très positive à l'amélioration de la situation que nous connaissons actuellement en ce qui a trait à l'unité nationale. Nous croyons qu'avec nos 20,000 employés éparpillés dans tout le pays, toutes les provinces et tous les grands centres urbains, nous faisons certainement partie de la mosaïque de ce pays. En 1978, tant au sein de la compagnie qu'à l'extérieur, l'un de nos objectifs a été le rapprochement et c'est bien ce que nous visons tant au sein même d'Air Canada, pour représenter la grande mosaïque canadienne, qu'à l'extérieur.

Vous avez peut-être eu l'occasion, messieurs les sénateurs, de voir une partie de notre récent programme publicitaire. Si vous me permettez de prêcher un peu pour ma paroisse, je dirai que cette campagne nous a permis de remporter à Chicago, il y a quelques semaines, un prix décerné aux médias pour la composition de l'image de marque. Un de nos messages publicitaires télévisés montre chacune des provinces, avec des scènes qui lui sont propres, en passant par les Maritimes, le Québec, l'Ontario et les provinces de l'Ouest, et, comme vous l'avez peut-être vu, un avion se dessine à l'arrière-plan. Cette publicité s'inscrit dans notre plan global qui vise le rapprochement de tous les Canadiens, tant ceux qui constituent notre communauté de 22 millions d'habitants que les 20,000 qui forment Air Canada. Cette tâche nous tient très à cœur.

Le sénateur Forsey: J'aimerais poser à M. Taylor quelques questions sur un tout autre sujet, peut-être assez technique, quelque chose dont j'ai pris connaissance récemment. Voici la première: Est-ce qu'Air Canada verse au gouvernement du Royaume-Uni ou à toute autre autorité de ce dermier des sommes qui étaient auparavant versées au gouvernement du Canada ou au ministère des Transports, à titre de droits. Je parle a) de droits de télécommunication, ou, b) de droits de service ou d'utilisation d'installations d'escales pour des vols d'Air Canada passant par l'Atlantique nord ou le Pôle?

M. Taylor: J'espère que je serai en mesure de répondre à la question.

Le sénateur Forsey: Voulez-vous que je vous en communique une copie?

M. Taylor: Je pense en avoir compris l'idée générale. Ce que nous appelons le contrôle du trafic sur l'Atlantique nord est assuré, en grande partie, par le Canada pour la totalité des vols

[*Text*]

whatever fees are paid are paid to the Canadian Ministry of Transport. In Europe, of course, we come under Eurocontrol, which is a consortium of all the European air traffic controls, and we pay to Eurocontrol whatever the levies are for control facilities in the United Kingdom.

In terms of ground costs, we pay those to the country where the facility is provided. I am not aware that we now pay to the United Kingdom or any other foreign authority amounts which were previously paid to the Government of Canada. I would be glad to inquire into that, but I have difficulty perceiving what they would be, because the fees we pay are for services rendered in terms of air traffic control, ground facilities, and so forth. We pay the fee to the country that provides the service. I might mention that they have been going up rather steeply in the last little while. It would have to be a transfer of responsibility. In other words, if the Canadian Ministry of Transport transferred a responsibility of air traffic control to another government, then, of course, we would pay that other government. I am not aware of that, but I would be glad to inquire into it.

Senator Forsey: I am inclined to think there has been some transfer, in that certain payments are now being made to the Civil Aviation Authority in the United Kingdom under some agreement. I am interested to find out exactly how this works, and whether, in fact, Air Canada has anything to do with this, as I have reason to believe that other airlines do.

Mr. Taylor: I would be glad to look into this and provide you a response. It would only happen, I would suggest, if there had been a transfer of responsibility for the provision of that service.

Senator Forsey: I think there is some sort of agreement. I think there is an order of the British Civil Aviation Authority under which certain payments, at least by some airlines, are made to the British Civil Aviation Authority, and then remitted under some kind of arrangement to the Department of Transport in Ottawa. It is an extremely complicated thing. I have seen the documents in the case. I am wondering whether Air Canada, in fact, comes under this, and there is another question about a possible discount that Air Canada would get.

I would be very interested to find out what the arrangements are, because it looks, on the face of it, that the British Civil Aviation Authority apparently acts as an agent for the Canadian Ministry of Transport in collecting certain fees.

Mr. Taylor: I would be glad to look into that. One other point I should make is that between certain countries—and this certainly applies between Canada and the United States—when we use United States air traffic control facilities we do not pay a fee to the United States government. Similarly, when the United States carriers use Canadian facilities they do not pay a fee to the Canadian government. So, in some cases

[*Traduction*]

de l'Atlantique nord, et tous les droits sont versés au ministère canadien des Transports. En Europe, naturellement, nous relevons d'Eurocontrol, qui est un consortium de tous les organismes européens de contrôle du trafic aérien, et nous payons à Eurocontrol tous les droits afférents aux installations de contrôle situées au Royaume-Uni.

En ce qui concerne les côuts au sol, nous les versons au pays ou se trouve l'installation utilisée. A ma connaissance, nous ne payons pas actuellement, au Royaume-Uni ou à un autre gouvernement étranger, des sommes qui étaient précédemment versées au gouvernement du Canada. Je serais heureux de me renseigner à ce propos, mais je vois mal de quoi il peut s'agir, car nous versons des droits pour des services rendus par le contrôle du trafic aérien, installations au sol et ainsi de suite. Nous versons les droits au pays qui assure le service. Je peux même ajouter que ces droits ont, depuis peu, augmenté de façon plutôt sensible. Il faudrait qu'il y ait un transfert de responsabilités. Autrement dit, si le ministre canadien des Transports chargeait un autre gouvernement d'une des responsabilités qu'il assume dans le contrôle du trafic aérien, nous serions naturellement obligés de verser les sommes correspondantes à ce gouvernement. Je n'ai jamais rien entendu de semblable, mais je serais heureux de me renseigner à ce propos.

Le sénateur Forsey: J'ai tendance à penser qu'il y a eu une sorte de transfert, étant donné qu'en vertu d'un accord, on effectue actuellement certains versements à la Commission de l'Aviation Civile du Royaume-Uni. J'aimerais bien savoir ce qui se passe exactement, et si, en fait, Air Canada est concerné par cette affaire, étant donné que j'ai des raisons de croire que d'autres compagnies aériennes le sont.

M. Taylor: J'accepte volontier d'étudier la question et d'y apporter une réponse. Ce serait le cas, me semble-t-il, s'il y avait eu un transfert de responsabilités pour ce service.

Le sénateur Forsey: Je pense qu'il existe une espèce d'accord. Il existe un décret des responsables britanniques de l'aviation civile en vertu duquel certains versements, du moins pour certaines compagnies aériennes, sont effectués auprès des autorités britanniques de l'aviation civile, puis transmis, en vertu d'une sorte d'accord, au ministère des Transports à Ottawa. C'est un mécanisme extrêmement compliqué. J'ai vu les documents qui s'y rapportent. Je me demande si Air Canada est effectivement concerné par ce mécanisme, et si la compagnie n'a pas pu obtenir un escompte.

J'aimerais beaucoup connaître la teneur des accords, car il semble que les autorités britanniques responsables de l'aviation civile agissent comme agents du ministère canadien des Transports pour percevoir certains droits.

M. Taylor: Je vais étudier la question. Je voudrais d'autre part indiquer que lorsque nous utilisons les installations américaines de contrôle du trafic aérien, nous ne versons aucun droit au gouvernement des États-Unis. De même, lorsque les transporteurs américains utilisent les installations canadiennes, ils ne payent aucun droit au gouvernement canadien. Donc, dans

[*Text*]

there are reciprocal arrangements where the service is provided on a reciprocal basis.

Senator Forsey: If you would look into that it would be very useful, because I have a considerable bundle of documents here which suggest there is some kind of arrangement by which the Civil Aviation Authority of the United Kingdom acts to collect certain fees for the Ministry of Transport in Canada. It seems, on the face of it, to be an odd arrangement.

Mr. Taylor: I would be glad to look into it.

Senator Forsey: You can see the details and the various questions that arise out of that. Thank you very much.

Senator Riley: Through you, Mr. Chairman, I should like to ask Mr. Taylor what impact the United States tax-free convention expenses restriction has had on the seat sales of Air Canada.

Mr. Taylor: It has had an impact. It is difficult to assess the impact, of course. Certainly, if one looks at what has happened to the hotel convention business in Canada as a result of the imposition of that restriction in the United States, there is no question that it has had an impact both on hotels and airlines.

I have not been able to put a dollar value on that, but certainly in the larger markets—New York, Chicago, Los Angeles, Texas, the points we do serve—there is no question that it has had a material impact on the amount of business traffic coming to Canada now that the door has been closed, by and large, for conventions in Canada of U.S. organizations.

Senator Riley: Has Air Canada been involved in the lobby to relax the restrictions in any way?

Mr. Taylor: We have been actively involved with the Travel Industry Association of Canada and the Air Transport Association of Canada, and we have acted in support of the Hotel Association, at the United States level as well as with our own government, in trying to put some leverage on the U.S. government to have the law modified.

Senator Riley: On a more pleasant note, I should point out that I was talking to an executive of the industrial centre of the Atlantic provinces this morning ot see whether he had any beefs. For the first time in my 30 years of public life there was nothing but compliments for Air Canada in respect to the integration of the scheduling with regional airlines. That may not last very long.

Mr. Taylor: If it lasts for the duration of this committee, I shall be happy.

Senator Petten: Mr. Taylor, Senator Bell was with us at the last meeting, but she cannot be with us today. She did have some questions she would like to put to you, so, in her absence, I shall put the questions on her behalf. She asked the following:

[*Traduction*]

certains cas, il existe des accords prévoyant la prestation réciproque d'un service.

Le sénateur Forsey: Il serait utile que vous étudiiez la question, car je dispose d'une quantité importante de documents qui suggèrent l'existence d'une sorte d'accord par lequel les autorités britanniques responsables de l'aviation civile perçoivent certains droits pour le ministère canadien des Transports. Il semble que cet accord soit assez étrange.

M. Taylor: J'accepte volontiers de chercher des renseignements.

Le sénateur Forsey: Vous imaginez les conséquences et les différentes questions qui en découlent. Je vous remercie.

Le sénateur Riley: Par votre intermédiaire, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Taylor quel a été l'impact des restrictions américaines concernant les frais fiscaux encourus dans le cadre des conventions tenues au Canada sur le chiffre d'affaires d'Air Canada.

M. Taylor: Cette mesure a eu un impact certain, qu'il est naturellement difficile d'évaluer. Il est évident que si l'on considère ce qui s'est produit au Canada à l'issue de cette mesure, il est indiscutable que cette dernière a eu des répercussions, tant sur l'industrie hôtelière que sur les compagnies aériennes.

Je ne peux pas évaluer cet impact, mais il est certain que sur les grands marchés que nous desservons, comme New York, Chicago, Los Angeles et le Texas, il y eu un impact matériel sur l'importance du trafic vers le Canada depuis que les portes du Canada ont été fermées aux organismes américains.

Le sénateur Riley: La compagnie Air Canada a-t-elle participé à une campagne de pressions visant à lever ces interdictions?

M. Taylor: Nous avons activement collaboré avec l'Association de l'industrie touristique du Canada, l'Association canadienne des transporteurs aériens, nous avons soutenu l'action de l'Association des hôteliers, tant aux États-Unis qu'au niveau de notre propre gouvernement pour essayer de faire pression sur le gouvernement américain afin qu'il modifie la loi.

Le sénateur Riley: Pour aborder un sujet plus agréable, j'ai communiqué ce matin avec un dirigeant d'un centre industriel des provinces atlantiques pour lui demander s'il avait des plaintes à formuler. Pour la première fois au cours de mes 30 années de vie publique, je n'ai entendu que des compliments pour Air Canada en ce qui concerne l'harmonisation des horaires avec les compagnies régionales. Cela ne va peut-être pas durer.

M. Taylor: Si cela durait le temps de cette séance, j'en serais heureux.

Le sénateur Petten: Monsieur Taylor, le sénateur Bell était avec nous lors de la dernière séance, mais elle ne peut cependant être ici aujourd'hui. Comme elle avait des questions qu'elle aurait aimer vous poser, je vous les poserez en son nom.

[*Text*]

Regarding labour relations, what steps does Air Canada propose to recover losses when it is the innocent third party which suffers as a result of legal strikes. And, what steps does Air Canada propose to bring all unions which affect the company's operations into one contract?

Mr. Taylor: I am not sure that I should not ask Senator Forsey to reply to that.

Senator Forsey: Ask Senator Marchand.

Senator Marchand: In French?

Senator Forsey: Oui.

Mr. Taylor: The question of third party losses as a result of labour disputes is a very difficult question. I would not want to give any encouragement to honourable senators that we are either hopeful or aggressively pursuing the thrust of attempting to see that happen. It is all wrapped up in the whole question of labour-management relations. It is very delicate, and there are many issues involved. I am afraid I cannot give you any more encouragement that there is a possibility of that happening with respect to Air Canada.

Senator Forsey: You would be stirring up a hornets' nest with a short stick, I think.

Senator Marchand: That means that you cannot have a formula for Air Canada which is not a general formula for the whole country.

Mr. Taylor: To the second part of the question, which I believe was, what are we doing to bring about—

Senator Petten: What steps would you proposed to bring all unions which affect the company's operation into one contract?

Mr. Taylor: I am not sure that I would want to bring all unions into one contract.

Senator Petten: The other question was with regard to fare structures. Whose responsibility is it to designate gateway cities in Canada? For example, Ottawa is not a gateway city, so the stop-overs in Ottawa from Europe to Vancouver include the return fare, Montreal-Ottawa-Montreal, as well as the stop-over charge. Senator Bell wants to know whose responsibility it is to designate gateway cities.

Mr. Taylor: There are two or three aspects to the question. There is, first of all, the question of gateway cities relative to the bilateral which affect certain of the fare structures. For example, if my memory serves me right, charter class fares are only applicable out of the cities in Canada named in any given bilateral. They are what we call origination and destinction fares, and may involve origin and destination points of Montreal-London, Winnipeg-London, or Vancouver-Frankfurt. Charter class fares, which are O&D fares, or point-to-point fares, to use the technical term, are related to the bilateral, and the bilateral is an agreement entered into between the Canadian government and foreign governments. In some cases, such bilaterals may designate five or six cities, while others designate only one or two. So, at that level of fare, it is the bilaterals negotiated by the government which designate the gateway cities.

[*Traduction*]

Au sujet des relations de travail, quelles mesures propose Air Canada pour récupérer des pertes lorsque c'est la tierce partie innocente qui subit les avatars de grèves légales, et quelle mesures compte-t-elle prendre pour réunir dans un seul contrat tous les syndicats liés au fonctionnement de la société?

M. Taylor: Je ne suis pas sûr si je ne devrais pas demander au sénateur Forsey de répondre à cela.

Le sénateur Forsey: Demandez au sénateur Marchand.

Le sénateur Marchand: En français?

Le sénateur Forsey: Oui.

M. Taylor: La question des pertes de tierces parties en raison de conflits ouvriers est très complexe. Je ne voudrais pas encourager les honorables sénateurs à croire que nous sommes confiants, ou que nous faisons tous les efforts nécessaires pour que cela arrive. Tout cela s'inscrit dans la question globale des relations patronales-syndicales. C'est très délicat, et il y a bien des questions en cause. J'ai bien peur de ne pouvoir vous encourager à croire qu'il est possible que cela arrive en ce qui concerne Air Canada.

Le sénateur Forsey: je pense que ce serait se fourrer dans un guêpier.

Le sénateur Marchand: Cela veut dire que vous ne pouvez avoir, pour Air Canada, une formule qui ne soit applicable à l'ensemble du pays.

M. Taylor: Pour ce qui est de la deuxième partie de la question, à savoir, je crois, ce que nous faisons pour—

Le sénateur Petten: Quelles mesures proposeriez-vous pour réunir dans un seul contrat tous les syndicats liés au fonctionnement de la société?

M. Taylor: Je ne suis pas sûr que je voudrais réunir dans un seul contrat tous les syndicats.

Le sénateur Petten: L'autre question concernait la tarification. De qui relève la désignation des villes d'entrée au Canada? Par exemple, Ottawa n'en est pas une, de sorte que les escales à Ottawa pour les voyages depuis l'Europe jusqu'à Vancouver comprennent le tarif de retour, Montréal-Ottawa-Montréal, ainsi que les frais d'escale. Le sénateur Bell veut savoir qui est chargé de désigner les villes d'entrée.

M. Taylor: Il y a deux ou trois aspects à considérer. Premièrement, la question de villes d'entrée en rapport avec l'accord bilatéral qui influe sur une partie de la tarification. Par exemple, si je me souviens bien, les tarifs de vols nolisés ne sont applicables qu'en dehors des villes du Canada nommées dans un quelconque accord bilatéral. C'est ce qu'on appelle les tarifs de l'origine et de la destination, lesquels peuvent comporter les points d'origine et de destination de Montréal-Londres, Winnipeg-Londres, ou Vancouver-Francfort. Les tarifs de vols nolisés, qui sont des tarifs O/D ou de point à point pour utiliser le terme technique, sont en rapport avec l'accord bilatéral, qui est une entente conclue entre le gouvernement canadien et des gouvernements étrangers. Dans certains cas, ces accords peuvent désigner cinq ou six villes, et dans d'autres, une ou deux seulement. Au niveau de la tarification, c'est

[*Text*]

In terms of through fares and fare construction, which I can only suspect may be part of the implication of the question—

Senator Petten: Perhaps I should read it again. Ottawa is not a gateway city, so that stopovers in Ottawa from Europe to Vancouver include return fare Montreal-Ottawa-Montreal as well as a stopover charge.

Mr. Taylor: I think the point Senator Bell is making is that Ottawa is not a named point in the U.K. bilateral, with the result that services cannot originate out of Ottawa to Europe. An Ottawa to Europe fare has to be either a London-Montreal-Ottawa fare or a London-Toronto-Ottawa fare. Ottawa is not designated in the bilateral for international service.

There are what we call through fares, and there is a through fare from Ottawa to London which is not the exact combination of Ottawa-Montreal, Montreal-London. It is somewhat less than that. So, there are such things as what we call through fares for cities not designated under the bilateral.

Senator Grosart: My question may be supplementary to Senator Graham's question regarding national unity. I was recently informed, correctly or incorrectly, that one airline, Quebecair, had found it either necessary or desirable to use an alternate terminal to the main terminal here in Ottawa used by Air Canada. Whether that is true or not, it is Air Canada's experience that the main air terminal in the national capital region is adequate to serve the passenger and other traffic using that facility?

Mr. Taylor: Certainly, the Ottawa terminal is not the most modern terminal in Canada. However, you may have observed in recent weeks that construction activity is going on to expand the facilities from the hold-rooms to the airplane. Alterations are being made to allow the airplane to nose into the terminal to attach to an enclosed walkway from the hold-room to the aircraft. This, of course, will result in a substantial improvement to the Ottawa terminal. We do not view the Ottawa terminal as being restrictive in terms of the amount of service we operate into Ottawa, if that is the question.

Senator Grosart: Do you know if Quebecair has made this decision?

Mr. Taylor: Quebecair sought and received the permission of the CTC to serve Buckingham airport but I am not aware that the reason behind that application was that the Ottawa terminal was not adequate.

Senator Grosart: The reason, as it was given to me, was, partly at least, a lack of space for departing passenger reception at the main terminal in Ottawa. I am informed that the main terminal in Ottawa could not accommodate Quebecair with the facilities it would need to receive departing passengers.

[*Traduction*]

donc l'accord bilatéral négocié par le gouvernement qui désigne les villes d'entrée.

En ce qui concerne les tarifs forfaitaires et l'établissement des tarifs, ce qui ne constitue peut-être qu'un partie de l'incidence de la question—

Le sénateur Petten: Peut-être devrais-je relire le texte de la question. Ottawa n'est pas une ville d'entrée, de sorte que les escales à Ottawa pour les voyages depuis l'Europe jusqu'à Vanvouver comprennent le tarif de retour Montréal-Ottawa-Montréal ainsi que les frais d'escale.

M. Taylor: Je pense que ce que veut dire le sénateur Bell, c'est qu'Ottawa n'est pas un point désigné dans l'accord bilatéral du Royaume-Uni, ce qui fait que les services ne peuvent partir d'Ottawa vers l'Europe. Un tarif Ottawa-Europe doit être Londres-Montréal-Ottawa, ou Londres-Toronto-Ottawa. Ottawa n'est pas désignée dans l'accord bilatéral visant le service international.

Il y a ce que nous appelons les tarifs forfaitaires; il y a un tarif forfaitaire d'Ottawa vers Londres, lequel n'est pas la combinaison exacte d'Ottawa-Montréal, Montréal-Londres. C'est quelque chose de moindre. Il y a donc ce qu'on appelle des tarifs forfaitaires pour des villes non désignées par l'accord bilatéral.

Le sénateur Grosart: Ma question est peut-être complémentaire à celle du sénateur Graham concernant l'unité nationale. On m'a récemment informé, à tort ou à raison, qu'une société aérienne, Québecair, a jugé nécessaire ou souhaitable d'utilisé un terminal de rechange au terminal principal d'Ottawa utilisé par Air Canada. Que ce soit vrai ou non, d'après l'expérience d'Air Canada, le principal terminal aérien de la région de la Capitale nationale suffit-il aux besoins des passagers et d'autres modes de tansport à cet endroit?

M. Taylor: Le terminal d'Ottawa est certainement le plus moderne au Canada. Vous avez peut-être remarqué que depuis quelques semaines, on procède à des travaux de construction visant à relier les salles d'attente aux avions. Ainsi, les avions pourraient s'approcher du terminus et se rattacher par une passerelle à la salle d'attente. Cela permettra évidemment d'améliorer beaucoup le terminal d'Ottawa. Nous ne croyons pas que celui-ci soit restrictif en ce qui concerne le service que nous y exploitons, si c'est là ce que vous voulez savoir.

Le sénateur Grosart: Savez-vous si Québecair a pris cette décision?

M. Taylor: Québecair a demandé à la CCT la permission de desservir l'aéroport de Buckingham, et elle l'a obtenue; mais je ne savais pas que cette demande se justifiait par le fait que le terminus d'Ottawa n'était pas satisfaisant.

Le sénateur Grosart: Une des raisons qu'on m'a donnée, est le manque d'espace au terminus principal d'Ottawa pour accueillir les passagers au départ. J'ai su que Québecair n'y trouvait pas les installations dont elle aurait besoin pour le départ des passagers.

[*Text*]

Mr. Taylor: I would not believe that to be the reason. I am not aware of Quebecair's intent in that regard, but I cannot believe that that was the reason.

Senator Riley: My question, Mr. Chairman, is perhaps supplementary to one posed by Senator Grosart and partially answered by Mr. Taylor.

Do you have a target date for the establishment of these enclosed walkways from the terminal to the aircraft in Ottawa?

Mr. Taylor: Those facilities, had everything gone as planned, would be in place by now. It is hoped that they will be completed some time in the first two months of 1978.

Senator Marchand: I have two questions, Mr. Chairman, the first of which concerns the maintenance base in Montreal.

I have been told that it is the intention of Air Canada to move the maintenance operation from Montreal to this very necessary hangar that we built in Winnipeg a few years ago. Is it in fact the intention of Air Canada to move its maintenance operation to the new hangar in Winnipeg?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, this may be the shortest answer I will give to any question. The answer is no.

Senator Marchand: My second question relates to the ownership by the Government of Alberta of PWA. When this situation first arose, the department felt it would be a very dangerous precedent to have provincial ownership of airlines, the feeling of the department being that at least the larger provinces might want to own and operate their own airlines, not only within their respective provincial boundaries but interprovincially.

Quebec, for example, could at any moment decide to establish its own airline, using Alberta's ownership of PWA as a precedent. To my mind, it is a very serious problem. I foresee that some day Ontario may also request the right to own and operate a provincial airline, and after that the Province of Quebec, and perhaps other provinces.

Do you consider the PWA situation as being unique, or do you see it as a precedent that may cause difficulties at some time in the future?

I realize that all of the provinces own some aircraft for governmental use, but only Alberta now owns and operates its own airline, operating in Alberta, British Columbia and, I believe, Saskatchewan.

Do you foresee any problem with regional carriers being owned and operated by provincial governments and competing with Air Canada?

Mr. Taylor: Expressing my own view, Senator Marchand, it is a trend that I prefer not to see continue in this country. The PWA situation is a fact of life at this point in time, but it is my personal hope that we do not see an outbreak of this type of thing.

Senator Marchand: I can understand your not wanting to see a trend in this direction.

[*Traduction*]

M. Taylor: Cette raison ne me paraît pas convaincante. J'ignore quelles sont les intentions de Québecair à cet égard, mais je ne peux pas croire à ce genre de motif.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, ma question va peut-être dans le même sens que celle du sénateur Grosart, à laquelle M. Taylor a déjà répondu en partie.

Avez-vous fixé une date pour installer à l'aéroport d'Ottawa des allées couvertes depuis le terminus jusqu'aux appareils?

M. Taylor: Si tout avait été fait selon les prévisions, ces installations seraient maintenant en place. On espère qu'elles seront terminées au cours des deux premiers mois de 1978.

Le sénateur Marchand: Monsieur le président, j'aurais deux questions; la première concerne la base d'entretien à Montréal.

On m'a dit qu'Air Canada a l'intention de déménager son service d'entretien de Montréal à ce hangard très important que nous avions construit à Winnipeg, il y a quelques années. La société Air Canada a-t-elle vraiment l'intention de déménager son service d'entretien à Winnipeg, dans le nouveau hangard?

M. Taylor: Monsieur le président, voici peut-être la réponse la plus brève que je donnerais ici: c'est non.

Le sénateur Marchand: Ma deuxième question concerne la propriété de PWA par le gouvernement de l'Alberta. Au début, le ministère estimait que donner la propriété de lignes aériennes à une province pourrait créer un précédent dangereux, car les autres, et surtout les plus grandes voudraient peut-être posséder et exploiter leurs propres lignes aériennes, pas seulement sur leur territoire, mais aussi d'une province à l'autre.

Par exemple, à tout moment, le Québec pourrait décider de créer sa propre ligne aérienne, en invoquant le précédent de l'Alberta qui contrôle PWA. C'est, selon moi, un problème très grave. Je prévois qu'un jour l'Ontario pourra aussi demander le droit de posséder et d'exploiter une ligne aérienne provinciale, ensuite le Québec en ferait autant, et peut-être aussi d'autres provinces.

Estimez-vous que la situation de PWA soit unique ou y voyez-vous un précédent qui pourrait créer des difficultés dans un proche avenir?

Je sais fort bien que toutes les provinces possèdent des appareils à l'usage du gouvernement, mais seule l'Alberta possède et exploite sa propre ligne aérienne, qui opère en Alberta, en Colombie-Britannique, et en Saskatchewan aussi, me semble-t-il.

Pensez-vous qu'il risque d'y avoir un jour concurrence entre Air Canada et les gouvernements provinciaux qui contrôleraient et exploiteraient des lignes aériennes régionales?

M. Taylor: Pour ma part, sénateur Marchand, j'estime que je préférerais ne pas voir cette tendance se perpétuer. Actuellement, PWA est un fait accompli, mais j'espère qu'il ne fera pas boule de neige.

Le sénateur Marchand: Je comprends fort bien que vous ne vouliez pas voir une telle tendance se développer.

[*Text*]

Is this a policy which the Department of Transport has elaborated recently? Because I certainly intend to raise this point soon in one place or the other. Even if I thought Mr. C. D. Howe was nothing but a socialist, at least when he created crown corporations, of whatever kind, he had the decency to protect them. In other words, if he felt it was necessary to create them in the first place, because, for example, private enterprise didn't choose to do the particular work, then afterwards he took all of the measures necessary to protect those crown corporations.

I am afraid that in a few years, the precedent having been created, there will be more and more of these problems to deal with. I have good reason to believe that when certain problems have been solved in the Province of Quebec there will be an airline there, with respect to which they will say, "Well, in Alberta they have it, so why not us?" And I mean an airline that does not fly just within Quebec but flies other places as well, and maybe it will become some kind of new national airline.

Mr. Taylor: Senator Marchand, I would not propose to speak on behalf of the ministry. I am aware that the ministry has under way at the moment a review of so-called regional-cum-domestic air policy, and the industry is participating in the review of that policy. Whether or not that policy will deal with the question of ownership, I am not competent to answer that part of the question.

I have not seen anything in the material so far that would indicate that, but that is really out of my area of competence to comment on.

Senator Marchand: But you do admit that there is a problem there and that one day it could become acute in Canada?

Mr. Taylor: I would agree that there is a potential problem.

Senator Marchand: Yes, because the precedent is there, and as soon as a provincial government is dissatisfied with the services it receives—or for any other reason, because it might not be just a question of dissatisfaction with services but might simply be a desire to have its own airlines—it will pursue this course.

However, Mr. Chairman, I do not want to abuse Mr. Taylor by putting the question to him, because it really belongs to the government to answer it, and I will try to find ways and means of putting it to the government.

The Chairman: I am sure you will succeed in finding those ways and means, Senator Marchand.

Mr. Taylor, I wonder if I might ask you a question or two following up Senator Graham's question about scheduling. I was interested to hear the comment that Senator Graham—and I suppose by implication the rest of us in the Atlantic provinces—can look forward to improved services to some extent after the first of February and to a greater extent after the first of April. At least that is the way I interpreted the answer. Could we be told what direct flights there will be between major cities in the Atlantic region and the cities of Montreal, Ottawa and Toronto, or is that asking too much of you from memory?

[*Traduction*]

Est-ce une politique que le ministère des Transports a récemment mise au point? J'ai en effet l'intention de soulever cette question bientôt, ici ou ailleurs. Même si selon moi M. C. D. Howe n'était qu'un socialiste, quand il créait des sociétés de la Couronne ou autres, il avait du moins le bon goût de les protéger. En d'autres termes, s'il estimait nécessaire de les créer parce que les secteurs privés préféraient ne pas se charger de ce genre d'activité, il prenait toutes les mesures nécessaires pour assurer leur protection.

Je crains que dans quelques années, le précédent ayant été créé, nous n'ayons de plus en plus de problèmes de ce genre. J'ai de bonnes raisons de croire que lorsque certains problèmes auront été résolus au Québec, cette province voudra savoir pourquoi, comme l'Alberta, elle ne pourrait pas avoir sa ligne aérienne. Je ne parle pas d'un service aérien desservant seulement le Québec, mais également d'autres régions et qui deviendrait peut-être en quelque sorte une nouvelle ligne aérienne nationale.

M. Taylor: Sénateur Marchand, je ne voudrais pas parler au nom du ministère. Je sais qu'actuellement, il examine ce qu'on appelle la «politique aérienne régionale et nationale», et le secteur intéressé collabore à cette étude. Je ne suis pas en mesure de vous dire si elle traitera ou non de la question du contrôle.

Jusqu'à présent, je n'ai rien vu dans les documents qui le prouve, mais cette question déborde du cadre de mes attributions pour que je puisse en débattre.

Le sénateur Marchand: Mais reconnaissez-vous qu'il y a là un problème et qu'un jour il pourrait s'aggraver au Canada?

M. Taylor: Je conviens qu'il y a là une possibilité de problème.

Le sénateur Marchand: Oui, parce qu'il y a un précédent, et dès qu'un gouvernement provincial est satisfait des services qu'il reçoit—ou pour une autre raison, car il peut s'agir d'autre chose que d'insatisfaction au sujet des services mais peut-être d'un désir d'avoir ses propres compagnies aériennes—il optera pour cette façon de procéder.

Toutefois, monsieur le président, je ne veux pas abuser de M. Taylor en lui adressant la question, parce qu'il appartient vraiment au gouvernement d'y répondre, et j'essaierai de trouver le moyen de la lui soumettre.

Le président: Je suis certain que vous réussirez à trouver ce moyen, sénateur Marchand.

Monsieur Taylor, je me demande si je peux vous poser une question ou deux pour donner suite à la question du sénateur Graham au sujet des horaires. J'ai été très intéressé d'apprendre que le sénateur Graham—et je présume que tous ceux des provinces de l'Atlantique sont dans mon cas—pourra faire en sorte d'améliorer les services dans une certaine mesure après le 1er février et de leur donner encore plus d'envergure après le 1er avril. C'est du moins la façon dont j'ai interprété la réponse. Pourrait-on nous dire quels vols directs relieront les principales villes de la région atlantique aux villes de Montréal, Ottawa et Toronto, ou est-ce trop demander à votre mémoire?

[*Text*]

Mr. Israll: Mr. Chairman, I do have that information with me, but we would prefer to make the announcement by way of public release in the very near future by our Vice-President of the Atlantic region.

The Chairman: That is a fair desire, I think.

Mr. Israll: There will be increased non-stop frequency from many points in the Atlantic provinces, and that will be made public very soon and will be effective the 30th of April, not the 1st of April.

The Chairman: Thank you.

Senator Forsey: I hope it will include Saint John, because the service between here and Saint John in certain respects leaves something to be desired. Senator Riley could speak more authoritatively on that, but my wife comes from Saint John and has occasion to go down there now and again and she has complained to me frequently that the present schedules are rather inconvenient and that there does not seem to be much in the way of direct flight. Is that correct, Senator Riley?

Senator Riley: Non-stop flights, yes.

Senator Forsey: Yes, quite.

Senator McElman: Unfortunately, Air Canada cannot control the fog in Saint John.

Senator Forsey: Come, come, come!

Senator Riley: We will consider the source of that remark.

Mr. Israll: Mr. Chairman, there is an additional Saint John-Montreal service effective the 1st of February. I hope that that will provide good connecting service to Ottawa, but I honestly do not know the specifics at this point in time.

Senator Riley: It is from Ottawa to Saint John that we experience the delay in certain flights to Saint John.

Mr. Israll: With an additional frequency, Saint John-Montreal, there is much better opportunity to offer good connecting service, and this is an added non-stop frequency both ways.

Senator Lucier: Mr. Taylor, am I correct in assuming that stop-over rates are fairly expensive? For instance, if I am going from here to Edmonton and decide to stop over in Regina, my fare is quite a bit higher than if I go non-stop.

Mr. Taylor: Yes, it is. It is an economic cost that all airlines apply. It is not just ourselves or just Canadian airlines that apply it. In other words, the farther you fly on one journey the lower the cost; the more stops you make on the journey the higher the cost, simply because it will cost the airline more to do it that way. We have what we refer to as a stop-over charge. In some countries the fare is constructed on what is called the sum of sectors. In other words, if you fly from various points you simply pay the sum of all the local fares. In Canada we have what we call a throughfare but there is a stop-over charge. So it costs more if you stop over in Regina on your way to Edmonton.

[*Traduction*]

M. Israll: Monsieur le président, j'ai ces renseignements avec moi mais je préférerais attendre qu'ils soient communiqués publiquement très prochainement par le vice-président de la région atlantique.

Le président: C'est honnête, je crois.

M. Israll: On augmentera la fréquence des vols directs à partir de nombreux points des provinces atlantiques, et cette mesure fera très bientôt l'objet d'une annonce publique et elle entrera en vigueur le 30 avril et non le 1er avril.

Le président: Merci.

Le sénateur Forsey: J'espère que ce programme incluera Saint-Jean (N.-B.) parce que le service entre ici et Saint-Jean, à certains égards, laisse à désirer. Le sénateur Riley pourrait en parler mieux que moi, mais ma femme vient de Saint-Jean et a l'occasion de s'y rendre parfois. Je l'ai souvent entendue se plaindre des horaires actuels peu pratiques et de la quasi-inexistence des vols directs. Est-ce exact, sénateur Riley?

Le sénateur Riley: Des vols directs, oui.

Le sénateur Forsey: Oui, en effet.

Le sénateur McElman: Malheureusement, Air Canada ne peut rien faire contre la brume qui règne à Saint-Jean.

Le sénateur Forsey: Voyons donc!

Le sénateur Riley: Tenez compte de l'auteur de cette observation.

M. Israll: Monsieur le président, un autre service entre Saint-Jean et Montréal entrera en vigueur le 1er février. J'espère qu'il permettra d'assurer une bonne liaison avec Ottawa, mais honnêtement je ne suis encore au courant d'aucun détail.

Le sénateur Riley: C'est d'Ottawa à Saint-Jean que nous connaissons des retards.

M. Israll: Avec une fréquence accrue entre Saint-Jean et Montréal, on peut beaucoup mieux assurer un excellent service de liaison, et on augmente ainsi la fréquence des vols directs dans les deux sens.

Le sénateur Lucier: Monsieur Taylor, ai-je raison de croire que le tarif des vols avec escale est assez élevé? Par exemple, si j'ai l'intention de partir d'ici pour Edmonton et que je fais escale à Regina, mon billet est vraiment supérieur à celui que j'aurais payé si j'avais fait un vol direct.

M. Taylor: En effet. Ce sont des frais que toutes les compagnies aériennes appliquent. Il ne s'agit pas simplement de nous ou des sociétés canadiennes. En d'autres termes, plus loin vous vous rendez d'un seul coup, plus bas sera votre tarif; plus d'arrêts vous effectuez en cours de route, plus cher il vous en coûte, simplement parce que pour assurer ce service, les compagnies aériennes dépensent davantage. Nous avons ce que nous appellons des frais d'escales. Dans certains pays, le prix est calculé en fonction de la somme des secteurs. Ainsi, si vous prenez l'avion à partir de divers points, vous payez simplement la somme de tous les prix de billets locaux. Au Canada, nous avons ce que nous appelons un billet global mais il y a aussi des frais à assumer pour les escales. Il est donc plus coûteux de faire escale à Regina en vous rendant à Edmonton.

[*Text*]

Senator Lucier: In keeping with our national unity theme, and with the idea of the people from the west seeing the eastern provinces and vice versa, I wonder if something could be done to lower this extra charge somewhat. I realize there has to be an extra charge because it costs the airline more, as you say, but could that extra charge not be kept to a minimum so that people travelling from one end of the country to the other could have the opportunity of making stop-overs at various points without too much of a financial burden. In other words, there are many people who, in travelling from Vancouver to Montreal, would like to make stops in between if they were not discouraged by the price. If something could be done in that area, it could have quite an effect.

Mr. Taylor: I certainly recognize the thrust of your question, senator. We are always conscious of trying to bring a level of price to the customer that is as consistent as possible with the level of our cost of providing the service.

Actually, I would suggest that our price to provide that type of service in Canada, relative to the throughfare, is one of the lowest in the world in terms of what we charge versus what is charged for the equivalent service in some other countries. But I do recognize the thrust of your question.

The Chairman: If there are no further questions, would it be the will of the committee to excuse Mr. Taylor and his associates?

Senator Bourget: Just before Mr. Taylor leaves, I should like to ask him how urgent it is to pass this bill before the Christmas recess.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I have been asked on a couple of occasions whether the passage of the bill this year is imperative. To me it is extremely important that we have the bill passed this year, if at all possible. Obviously, the airline is not going to stop flying, if this bill is not passed; but there are many things we have to do once the bill is passed—that is, in terms of the restructuring of the corporate balance sheet, of the capital structure of the company, and having the by-laws of the company approved under the new act. For those reasons we would very much like to have the new act effective January 1, 1978. We would like to get on with doing this work as early as possible in the new year.

It is also something—if I can be personal and implore honourable senators a little on this—that we in the company have been looking forward to for a long time—that is, the passing of the new bill. It has perhaps taken on excessive proportions in the mind of our own people as to what are the implications of it. It has become almost a focal point for our people in terms of how they see the government's support of the airline.

This is our fortieth anniversary. I would like nothing better, as a fortieth anniversary present, than the passing of the bill. To that extent, honourable senators, I consider it very important, even though in terms of imperatives the airline will continue to fly. I would very much appreciate the passing of the bill.

[*Traduction*]

Le sénateur Lucier: Conformément à notre thème d'unité nationale, et à l'idée de faire connaître à la population de l'Ouest les provinces de l'Est et vice versa, je me demande si on ne pourrait pas faire quelque chose pour abaisser quelque peu ces frais de services supplémentaires. Je me rends bien compte qu'il doit y avoir des frais supplémentaires, parce qu'il en coûte davantage à la ligne aérienne, comme vous dites, mais ne pourrait-on pas les réduire le plus possible pour permettre aux gens qui traversent le pays de faire escale à divers endroits, sans devoir débourser des sommes exhorbitantes. Autrement dit, il y a beaucoup de gens qui, par exemple, en se rendant de Vancouver à Montréal, aimeraient s'arrêter en cours de route, mais ne le font pas à cause de ce qu'il en coûte. Si l'on pouvait apporter des changements dans ce domaine, cela pourrait avoir des conséquences importantes.

M. Taylor: Je comprends parfaitement la portée de votre question, sénateur. Nous n'épargnons rien que nos prix soient proportionnels à nos frais d'exploitation du service.

En fait, je dirais que le prix que nous envisageons pour fournir ce genre de service au Canada, en ce qui concerne les vols sans escale, est l'un des plus bas au monde. Mais je comprends très bien la portée de votre question.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, le Comité permettrait-il à M. Taylor et à ses associés de se retirer?

Le sénateur Bourget: Avant que M. Taylor ne nous quitte, j'aimerais lui demander s'il est important d'adopter ce projet de loi avant l'intersession de Noël.

M. Taylor: Monsieur le président, on m'a demandé à quelques reprises s'il était important d'adopter ce projet de loi cette année. J'estime qu'il est extrêmement important de le faire, dans le mesure du possible. Cette ligne aérienne continuera naturellement de fonctionner même si le projet de loi n'est pas adopté, mais nous aurons beaucoup à faire lorsqu'il le sera, tant du point de vue de la restructuration du bilan de la société que du remaniement du capital, et nous devrons faire approuver les règlements de la société en vertu de la nouvelle loi. Pour ces raisons, nous aimerions beaucoup que la nouvelle loi entre en vigueur le 1 er janvier 1978. Ce qui nous permettrait de nous mettre à la tâche, dès le début de la nouvelle année.

Il y a aussi le fait—si je puis me permettre ici des remarques personnelles et insister auprès des honorables sénateurs—que la société attend depuis longtemps l'adoption de ce nouveau projet de loi. Ses répercussions ont peut-être pris des proportions démesurées dans l'esprit de notre personnel. Notre personnel en est presque venu à évaluer l'aide que le gouvernement fournit à la société en fonction de ce projet de loi.

Nous célébrerons notre quarantième anniversaire, et aucun cadeau d'anniversaire ne me plairait plus que l'adoption de ce projet de loi. A cet égard, honorables sénateurs, je considére qu'il est très important que ce projet de loi soit adopté, même si la société continue d'assurer les principaux services de toute façon. Je vous saurais vraiment gré d'adopter ce projet de loi.

[*Text*]

Senator Bourget: It is also a fact that your financial year starts on January 1.

Mr. Taylor: Yes it is, senator. That is the reason I referred to January 1 as being the date we would hope to have the restructuring of the company done. There is a great deal of work that needs to be done in order to carry that out. It cannot, of course, be done until the bill is passed. There is the question of by-law approvals and all the other aspects. I can only express the personal desire that the bill be passed in 1977.

Senator Marchand: Would there be another celebration after that?

Mr. Taylor: We will try to arrange one, Senator Marchand, and we will make sure that you are there.

Senator Denis: I asked you to think about a hypothetical case whereby it would be necessary to have clause 6(2) in the bill. Can you think of a case where we might have to use the checks provided for in clause 6(2)? If we consider activities incidental or necessary to the carrying on of the business, should we add an extra proviso with regard to the carrying on of activity which is not necessary or incidental to the carrying on of business?

Mr. Taylor: In reply, I have to say that we have it.

In the short term we are covered in (a) to (h). If I could think of another one, I would propose that it be added to (a) to (h) in the short term. I do not want to reopen the whole 6(2) debate. I know that you had a lengthy debate on that on Tuesday. I would leave it at that point.

Senator Riley: If we report back to the Senate and the bill has to go back to the Commons, your Christmas present will depend upon the festive spirit of the members of the other place.

Senator Grosart: You will not have any trouble.

Senator Bourget: I hope not.

Mr. Taylor: I hope, Senator Riley, that the spirit of good will will prevail.

Senator Haig: On aircraft that you fly from here to Winnipeg there is a bar trolley, which is very acceptable. Why can't you put an ordinary cash box on the trolley instead of putting the dollar bills in—

Senator Bourget: A jar?

Senator Haig: It is not a jar. It's an ordinary glass which stands on top of the trolley. There is a very human tendency to grab the money—but you can't get off the damn plane! You should put the money in a box and hide it.

Mr. Taylor: I believe I mentioned, when I was here on an earlier occasion, that the whole question of sales on aircraft, because of the volume, is now coming under a program manager—almost as a separate product, as it were. We are looking at how we will do it on the airplane. In defence of what we now do, it becomes a question of space on the trolley,

[*Traduction*]

Le sénateur Bourget: Il y a aussi le fait que notre année financière commence le 1 er janvier.

M. Taylor: C'est exact, sénateur. C'est pourquoi je vous ai dit que nous espérions entreprendre à cette date la restructuration de la société. Ce sera là un travail d'envergure. On ne peut naturellement pas commencer, avant que le projet de loi ne soit adopté. Il y a la question de l'approbation des réglements et divers autres aspects. Je ne puis que dire, en mon nom propre, que j'aimerais que le projet de loi soit adopté en 1977.

Le sénateur Marchand: Y aurait-il une autre fête après cela?

M. Taylor: Nous tenterons d'en organiser une, sénateur Marchand, et nous nous assurerons de votre présence.

Le sénateur Denis: Si vous vous rappelez bien, je vous ai demandé de réfléchir à un cas hypothétique, ou il serait nécessaire d'inclure le paragraphe 6(2) au projet de loi. Pouvez-vous imaginer un cas où nous devrions utiliser les vérifications prévues au paragraphe 6(2)? En ce qui concerne les activités secondaires ou essentielles au fonctionnement de l'entreprise, croyez-vous que nous devrions ajouter une disposition sur les activités non essentielles ou associées au fonctionnement de l'entreprise tout comme il en existe une sur les activités essentielles ou associées?

M. Taylor: Je dois dire que nous y avons pensé.

A court terme, nous sommes assujettis aux dispositions a) à h). Si je proposais une autre disposition, je dirais d'ajouter de a) à h), pour le court terme. Je ne veux pas reprendre toute la discussion sur le paragraphe 6(2). Je sais que vous avez longuement discuté cette question mardi. Je n'y reviendrai donc pas.

Le sénateur Riley: Si nous renvoyons le projet de loi au Sénat et qu'il faillele renvoyé à la Chambre des communes, votre cadeau de Noël dépendra de l'esprit des Fêtes qui animera les membres de l'autre endroit.

Le sénateur Grosart: Vous n'auriez aucun problème.

Le sénateur Bourget: Je l'espère.

M. Taylor: J'espère, sénateur Riley, que la bonne volonté prévaudra.

Le sénateur Haig: Il y a, à bord de l'avion que vous prendrez d'ici à Winnipeg, un bar ambulant très acceptable. Pourquoi ne pas mettre une «banque» ordinaire sur le chariot, au lieu de mettre l'argent dans . . .

Le sénateur Bourget: Un pot?

Le sénateur Haig: Ce n'est pas un pot, c'est un verre qu'on place sur le chariot. Il y a la tendance très humaine de s'emparer de l'argent, mais vous ne pouvez pas descendre de l'avion! On devrait mettre l'argent dans une boîte et la dissimuler.

M. Taylor: Je crois que j'ai mentionné, lorsque j'ai eu l'occasion de comparaître devant vous antérieurement, que toute la question des ventes à bord d'un avion, à cause de leur volume, relève actuellement d'un directeur de programme, comme s'il s'agissait de produits distincts, pour ainsi dire. Nous étudions actuellement la façon de procéder dans un

[*Text*]

because by the time we load it up with all the beverages that people want, the glasses, the swizzle sticks, and all the other things, there is not much space left. We are looking at a redesign of the trolley to incorporate the point that you have mentioned, senator. At the moment the glass is the smallest cash box that we can find.

Senator Haig: It looks awfully funny coming down the aisle.

Senator Riley: Tempting.

Senator Haig: Tempting? My goodness, yes.

Senator Grosart: It is important to remind you that you have to pay.

Senator Haig: You pay $2 on local flights in Canada but $1.50 on international flights.

Mr. Taylor: Yes. That is because of the duty we have to pay in Canada that we do not have to pay internationally.

Senator Riley: It would be easier to steal the booze!

Senator Grosart: I wonder if I might ask Mr. Taylor—he has given an indication of his answer—if he has had an opportunity to either read or be apprised of the proceedings of last Tuesday's meeting of this committee?

Mr. Taylor: I read them very quickly this morning en route to this sitting.

Senator Grosart: Have you any comment?

Mr. Taylor: No, I have no comments.

Senator Riley: Government policy!

Senator Petten: Your monitors tell us when aircraft are due to arrive. This has happened to me about four or five times recently. I do not always arrive early to meet people off aircraft. I see from the monitor that the aircraft is early and has already arrived; so I dash madly through the terminal looking for people. I then find that it has not arrived, that it is 20 minutes late. Is there not some way that you could update the monitors a little faster to tell us what is the actual situation?

Senator Haig: The computer breaks down, normally.

Senator Petten: It is a small thing but it can be very annoying.

Mr. Taylor: I agree that it can be very annoying. I, too, have experienced it. Certainly the computers have aided us considerably, because at least we now have a central input and an automatic display. I would ask the senator, if he observes this on other than an occasional basis, to please let me know so that we can follow it up. It should not occur, but I grant you

[*Traduction*]

avion. Quant à la méthode que nous employons actuellement, il y a un problème d'espace qui se pose pour les chariots, parce qu'après y avoir entassé toutes les boissons que les voyageurs désirent, les verres, les agitateurs à cocktail et toutes les autres choses nécessaires, il ne reste pas beaucoup d'espace. Nous étudions une nouvelle conception du chariot afin de tenir compte du point que vous avez mentionné, sénateur. Actuellement, un verre est le plus petit récipient que nous ayions trouvé pour déposer l'argent.

Le sénateur Haig: C'est plutôt drôle de voir ce verre qui contient de l'argent.

Le sénateur Riley: Tentant.

Le sénateur Haig: Tentant? Mon Dieu, oui.

Le sénateur Grosart: Il est important de rappeler à l'honorable sénateur qu'il doit payer.

Le sénateur Haig: Au Canada, dans le cas des vols locaux, on vous fait payer $2, mais dans le cas des vols internationaux, $1.50.

M. Taylor: Oui. C'est à cause des droits de douane que nous devons payer au Canada, mais dont nous sommes exonérés au niveau international.

Le sénateur Riley: Il serait plus facile de voler la boisson!

Le sénateur Grosart: Je me demande si je pourrais demander à M. Taylor, qui a d'ailleurs déjà donné une idée de ce qu'est sa réponse, s'il a eu la possibilité soit de lire ou de s'informer des délibérations de la réunion qu'un autre comité a tenue mardi dernier.

M. Taylor: Ce matin j'ai lu très rapidement le compte rendu des délibérations en me rendant à la présente réunion.

Le sénateur Grosart: Avez-vous des commentaires à formuler?

M. Taylor: Non.

Le sénateur Riley: Politique gouvernementale!

Le sénateur Petten: Vos tableaux électroniques nous indiquent l'heure d'arrivée des avions. Cela m'est arrivé récemment 4 ou 5 fois. Je ne me rends pas toujours tôt à l'aéroport pour venir à la rencontre d'amis qui arrivent par avion. Je vois sur le tableau que l'avion est déjà arrivé, je me précipite à travers l'aérogare à la recherche de ceux que je viens rencontrer. Ensuite je constate que l'avion n'est pas arrivé, qu'il a un retard de 20 minutes. Y a-t-il un moyen qui permettrait de mettre les tableaux électroniques à jour un peu plus rapidement pour nous indiquer ce qui se passe réellement?

Le sénateur Haig: Ordinairement, c'est l'ordinateur qui tombe en panne.

Le sénateur Petten: C'est un petit détail mais il peut être agaçant.

M. Taylor: Je conviens qu'il peut être très agaçant. J'en ai fait l'expérience également. Il est certain que les ordinateurs nous ont aidé considérablement, parce qu'au moins nous avons maintenant un contrôle central et les renseignements sont fournis automatiquement. Je demanderais au sénateur, s'il constate que cela se produit souvent, de bien vouloir m'en

[*Text*]

that it does occur on occasion. It is one of the problems which we are working very hard to overcome. As Senator Haig mentioned, occasionally we will get line outages on the computer, when there will be a delay, but that should not occur too frequently.

Senator Petten: It happens more frequently in Ottawa than, say, in St. John's, Newfoundland.

Senator Marchand: This is not a very important question but it is a very frustrating situation to a passenger. I experienced it on the CN the other day, and I have experienced the same thing on almost every aircraft I have been on, and I have been on many aircraft. They do not inform passengers about what is going on. I recall our having to wait about half an hour on a runway. There was a simple reason for that. At that time they were using Viscount aircraft and they were unable to go to the terminal. I understand that. However, they did not say a word. The last time I went to Montreal on the CN we waited 50 minutes, the reason being that a trainman had not arrived, either because of the snow or for some other reason. Passengers wait and they do not know why they are waiting. Could you not inform the public and say that this or that has happened for this or that reason? Of course, if it is because of a fire in the engine, you would not say anything because you might frighten the public; but if it is because they are waiting for a steward, I cannot see why they cannot explain that to the passengers. It is very frustrating to be waiting and not know why you are waiting.

Senator Bourget: It is worse on CN than on Air Canada.

Senator Grosart: All those problems might have been cleared up under the former minister.

Senator Marchand: Air Canada was under CN, and senators know that we had no power over CN.

Senator Haig: Mr. Taylor, you are appointing 13 directors, plus the chairman and president. Are you intending to have the directors on a regional basis, as far as possible?

Mr. Taylor: It will certainly be the recommendation of the chairman and myself to the minister that we have good regional representation. Certainly the precedent that has been established with the smaller board is that there is regional representation, and with the larger board we would hope to see even better regional representation. That will be our recommendation to the minister.

The Chairman: On behalf of the committee, Mr. Taylor, I thank you most heartily for your presence and your contribution to our proceedings. I take particular note of the very vigorous and successful effort you have made to be here today. If you wish to be excused now, the committee would consider that quite appropriate.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps I could just make one closing statement? May I wish you, Mr. Chairman,

[*Traduction*]

informer afin que nous puissions y donner suite. Cela ne devrait pas se produire, mais j'admets que cela se produit occasionnellement. C'est l'un des problèmes que nous nous efforçons sérieusement de surmonter. Comme l'a mentionné le sénateur Haig, occasionnellement des lignes de l'ordinateur tombent en panne, ce qui cause un retard, mais cela ne devrait pas se produire trop fréquemment.

Le sénateur Petten: Cela se produit plus fréquemment à Ottawa que, par exemple, à Saint-Jean, à Terre-Neuve.

Le sénateur Marchand: Ce n'est pas une question très importante, mais c'est très ennuyant pour un voyageur. J'en ai fait l'expérience dans le train l'autre jour, dans presque tous les avions dans lesquels j'ai voyagé; et je voyage souvent en avion. Le personnel n'informe pas les voyageurs de ce qui se passe. Je me souviens avoir dû attendre durant une demi-heure sur une piste d'envol, pour une raison très simple: ils utilisaient alors les avions Viscount et ils ne pouvaient pas approcher de l'aérogare. Je comprends cela, toutefois, on ne nous a rien dit. La dernière fois que j'ai pris le CN pour me rendre à Montréal, nous avons attendu 50 minutes, l'un des conducteurs ayant été retardé par la neige ou pour une autre raison. Les voyageurs attendent et ignorent pourquoi. Ne pourriez-vous pas informer le public et lui donner la raison de l'attente? Bien entendu, s'il s'agit d'un début d'incendie à un moteur, il vaut mieux ne rien dire pour ne pas alerter le public, mais si c'est parce qu'ils attendent l'hôtesse, je ne vois pas pourquoi on ne peut pas l'expliquer aux voyageurs. C'est très frustrant d'attendre et de ne pas en connaître la raison.

Le sénateur Bourget: C'est pire dans le cas du Canadien national que dans celui d'Air Canada.

Le sénateur Grosart: Tous ces problèmes auraient pu être résolus sous la direction de l'ancien ministre.

Le sénateur Marchand: Air Canada relevait du CN et les sénateurs savent que nous n'avons aucune autorité sur ce dernier.

Le sénateur Haig: Monsieur Taylor, vous nommez 13 directeurs, le président du conseil et le président de la société. Autant que possible, avez-vous l'intention de nommer les administrateurs sur une base régionale?

M. Taylor: Le président du Conseil et moi-même, nous recommanderons certainement au ministre que les régions soient bien représentées. Le principal avantage d'un petit conseil d'administration c'est sûrement la représentation régionale, et nous espérons que les conseils d'administration qui comptent plus de membres seront plus représentatifs. C'est ce que nous recommanderons au ministre.

Le président: Au nom du comité, monsieur Taylor, j'aimerais vous remercier du fond du cœur pour votre présence et votre contribution aux délibérations. J'aimerais souligner tout particulièrement l'effort énergique et bien accueilli que vous avez fait ici, aujourd'hui. Si vous voulez vous retirer, le Comité ne s'y oppose pas.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. Puis-je faire une dernière remarque? J'aimerais vous souhaiter, à vous, mon-

[*Text*]

and the other honourable senators, a very Merry Christmas and a very Happy New Year and a new Air Canada Act in 1978.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor. I did not mean to imply, when I said that if you wished to be excused the committee would consider that quite appropriate, that you must go; I just assumed that you might wish to go. You and your associates, of course, are very welcome to stay.

Senator Grosart: Mr. Chairman, I have a comment that I would like to make before the witnesses leave. I hope Mr. Lyon will forgive me, but when I made my apology to him for some rather harsh remarks about certain defects in the draftsmanship of the bill he said he accepted my comment and some of the questioning here in the spirit of St. Peter's very great first Epistle, and he referred me to chapter 2, verse 20. I looked this up, and it reads as follows:

> For what glory is it, if, when ye be buffeted for your faults, ye shall take it patiently? but if, when ye do well, and suffer for it, ye take it patiently, this is acceptable with God.

Reading on I find these words, which, as a matter of interest, are addressed to wives:

> Whose adorning let it not be that outward adorning of plaiting the hair, and of wearing of gold, or of putting on of apparel; But let it be the hidden man of the heart, in that which is not corruptible, even the ornament of a meek and quiet spirit, which is in the sight of God of great price.

Reading on further, though I must say Mr. Lyon did not refer me to this, I took to heart yet another maxim in that great Epistle, which is as follows:

> . . . with well doing ye may put to silence the ignorance of foolish men:

Hon. Senators: Amen!

Senator Riley: How long has it been since you read the Bible?

Senator Grosart: I read it fairly regularly. If I might just say so, it reminds me of the story of somebody of my own age, or even older, who took to reading the Bible every day. His friend said to him, "You never used to read the Bible so much. Why are you reading it so much now?" He replied, "I'm cramming for the finals!

Hon. Senators: Hear, hear.

The Chairman: Now, there are other matters to deal with, honourable senators, so with your permission we will stay and continue for awhile. You may recall there was some discussion at previous meetings about the meaning of the words "necessary" and "incidental". Perhaps, Mr. du Plessis, you now have a word or two to say about the meaning of these words.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: Yes, Mr. Chairman. At the last meeting of this committee, and, indeed, at the preceding meeting, there seemed to be some misunderstanding of the legal opinions expressed before this committee regarding the interpretation

[*Traduction*]

sieur le président, et à tous les honorables sénateurs, un très joyeux Noël et une Bonne et Heureuse Année, et l'adoption d'une nouvelle loi régissant Air Canada en 1978.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Lorsque j'ai dit que vous pouviez vous retirer, je ne voulais pas laisser entendre que vous deviez partir. J'ai tout simplement présumé que vous le souhaiteriez. Vous êtes, vous et vos associés, les bienvenus, si vous voulez rester.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, j'aimerais faire une remarque avant que le témoin ne parte. J'espère que M. Lyon m'excusera, mais lorsque je me suis excusé pour certaines observations amères concernant les faiblesses dans la rédaction du bill, il a répondu qu'il prenait mon commentaire et une bonne part des délibérations dans l'esprit du premier épitre de Saint Pierre, et il m'a envoyé au chapitre 2, verset 20. Je suis allé voir et voici ce que j'ai trouvé:

> En effet, quelle gloire y a-t-il à supporter de mauvais traitements pour avoir commis des fautes? Mais si vous supportez la souffrance lorsque vous faites ce qui est bien, c'est une grâce devant Dieu.

En poursuivant ma lecture, j'ai trouvé ces mots qui, je le signale, sont adressés aux épouses:

> Ayez, non cette parure extérieure qui consiste dans les cheveux tressés, les ornements d'or, ou les habits qu'on revêt, mais la parure intérieure et cachée dans le cœur, la pureté incorruptible d'un esprit doux et paisible, qui est d'un grand prix devant Dieu.

Si je poursuis encore ma lecture, bien que je doive signaler que M. Lyon ne me l'ai pas conseillé, j'ai pris à cœur une autre maxime du grand épitre qui est libellé comme suit:

> . . . qu'en pratiquant le bien vous réduisiez au silence les hommes ignorants . . .

Des voix: Amen!

Le sénateur Riley: Y a-t-il longtemps que vous n'aviez pas lu la bible?

Le sénateur Grosart: Je la lis assez régulièrement. Si vous me permettez une remarque, ça me rappelle l'histoire d'une personne de mon âge, peut-être même plus âgée, qui s'est mis à lire la bible tous les jours. Ses amis lui disaient: «Tu n'avais pas l'habitude de lire la bible si souvent, pourquoi y mets-tu tant d'empressement?» Et il a répondu: «Je veux faire bonne impression à l'examen.»

Des voix: Bien dit!

Le président: Peut-être avez-vous quelque chose à dire, monsieur du Plessis, à propos de la signification des mots «nécessaire» et «accessoire».

M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire: Oui, monsieur le président. Lors de la dernière séance du comité, et même de l'avant-dernière, on semblait avoir du mal à comprendre les avis juridiques qui avaient été présentés au comité au sujet de l'interprétation qui a été donnée par les

[*Text*]

that has been given by the courts to the type of provision contained in paragraph 6(1)(i) of Bill C-3. I am, of course, referring to the provision that states that a company, in addition to its specifically enumerated objects, may:

> (i) do such other things as are necessary or incidental to the carrying out of its activities.

With your permission, Mr. Chairman, I should like to clear up any misunderstanding of the views I expressed to the committee on this subject at the December 8 meeting. I believe it is important that the judicial decisions regarding this type of provision be clearly understood, since it may be helpful in any further discussion that might take place today with respect to subclause 6(2).

Some of the misunderstanding may have been caused by my reference at the December 8 meeting to a 1913 Ontario case, *Union Bank of Canada v. A. McKillop and Sons Limited*. The particular Companies Act of Ontario that was referred to in that case used the word "incidental" in its description of the incidental powers of a company incorporated in Ontario; but what is important to note—and this is something I failed to emphasize when I cited that case—is that the court did not, in that particular case, base its conclusion only on an interpretation of the word "incidental". The important rule enunciated by the court in that case was the following:

> Incidental powers, if conferred by general words—

—and I emphasize "general words"—

> —are to be taken in connection with what is shown by the context to be the dominant or main object, and are not to be read so as to enable the company to carry on any business or undertaking of any kind whatever.

The judgment states that incidental powers are to be conferred by general words. "Necessary" is a general word. *Black's Law Dictionary* describes the word "necessary" as follows:

> This word must be considered in the connection in which it is used, as it is a word susceptible of various meanings.

This supports my view that it is a general word.

> It may import absolute physical necessity or inevitablilty, or it may import that which is only convenient, useful, appropriate, suitable, proper or conducive to the end sought.

In paragraph 6(1)(i) of Bill C-3, neither one of the two words "incidental" or "necessity" is more important than the other. Both are general words and both are part of a general provision intended to confer "incidental powers". The same powers could have been conferred by using any one of many different combinations of the same or different general words. Examples of the various ways in which incidental powers have been described in existing federal statutes were distributed at the December 8 meeting, and in those examples one can find

[*Traduction*]

tribunaux sur le genre de disposition contenu dans l'alinéa 6(1)i) du bill C-3. Je veux parler, naturellement, de la disposition qui stipule qu'en plus des autres attributions énumérées, la société peut:

> *i*) faire tout ce qui est nécessaire ou accessoire à l'exercice de ses attributions.

Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais préciser le sens des opinions que j'ai émises devant le comité à ce sujet lors de la séance du 8 décembre. Je crois qu'il est important que les décisions judiciaires relatives à ce genre de disposition soient bien comprises, étant donné que nous pourrions avoir à en discuter ultérieurement aujourd'hui quand nous aborderons le paragraphe 6(2).

La confusion provient peut-être en partie de mon renvoi, lors de la séance du 8 décembre dernier, à une affaire jugée par les tribunaux ontariens en 1913 et mettant en cause la *Union Bank of Canada c. A. McKillop and Sons Limited*. La loi ontarienne des compagnies dont il était question dans cette affaire utilisait le mot «accessoire» dans sa description des pouvoirs accordés à une société dont les lettres patentes avaient été émises en Ontario; mais il est important de souligner—et c'est ce que je n'ai pas suffisamment fait lorsque j'ai mentionné cette affaire—que le tribunal n'a pas, dans cette affaire, fondé sa décision sur la seule interprétation du mot «accessoire». Le principe essentiel énoncé par le tribunal se définissait comme suit:

> Bien que les pouvoirs accessoires soient énoncés en termes généraux, . . .

—et j'insiste sur l'expression «termes généraux»—

> . . . ils doivent être reliés à l'élément dominant du contexte ou à son objet principal, et ne doivent pas être interprétés de façon à permettre à une société de se lancer dans n'importe quel type d'entreprise, quelle qu'elle soit.

Les juges ont donc statué que les pouvoirs accessoires doivent être conférés en des termes généraux. Le mot «nécessaire» est également un terme général. Une traduction libre de la définition qu'en donne le *Black's Law Dictionary* se lisait ainsi:

> La signification de ce terme est fonction du contexte dans lequel il est utilisé et on peut l'interpréter de bien des façons.

Cette définition confirme qu'il s'agit d'un terme général. Puis, le *Black's Law Dictionary* poursuit à peu près ainsi:

> Il peut signifier à la nécessité physique absolue ou «l'inévitabilité», ou encore qualifie ce qui n'est que commode, utile, approprié, adapté, favorable ou propre à l'atteinte de l'objectif visé.

A l'alinéa 6(1)i) du bill C-3, aucun des deux mots «accessoire» ou «nécessaire» n'est plus important que l'autre. Ces deux mots sont des termes généraux; par ailleurs, ils font tous deux partie d'une disposition générale visant à conférer des «pouvoirs accessoires». Ces pouvoirs pourraient tout aussi bien avoir été conférés par une autre combinaison de termes généraux. Des exemples de description de pouvoirs accessoires tirés de lois fédérales en vigueur ont été distribués pendant la réunion du 8 décembre, exemples dans lesquels on trouve les

[*Text*]

the words "incidental," "conducive" and "necessary," used in a variety of word combinations, all of which are intended to have the same effect.

This effect is described in Palmer's Company Law (Eighteenth Edition) at page 60, as follows:

> The operation of such general words should, it seems, be considered to be limited to such things as are naturally conducive to the objects specified, i.e., doing something *bona fide* connected with the objects to be attained and in the ordinary course of business adapted to their attainment.

Thus, where general words have been used, these words have indeed been interpreted narrowly by the courts in relation to the specifically enumerated activities or objects of a company. Both words "incidental" and "necessary" are general words but are limited in their meaning to what the law recognizes as powers that are incidental to the main objects or activities of a company.

Thus, the incidental powers of a company are, as the words used to describe them imply, subservient, subordinate or conducive to the carrying out of the powers or activities expressly authorized by Parliament.

It is this meaning that distinguishes the activities described in paragraph 6(1)(i) as "the other things" that the company may do from the additional "activities" that it may engage in if authorized by the Governor in Council, under subclause (6)(2).

The Chairman: Thank you, Mr. du Plessis. Are there any questions at this point, rather than discussion and argument?

Senator Grosart: My question is, does it in any way affect the question we were discussing? Does it give us a judicial decision which in any way says that the use of the so-called general words—and one wonders what "general words" are, since all words are general, and I do not know what the difference is—in any way affects the discussion, because the words "conducive", "subservient", and so on, have been used?

What does it have to do with the discussion we had? Obviously, from the opinion we have just been given, it refers to the powers already given, and that is all we are saying. It says if they are necessary to the powers given, and incidental to the powers given, then you can take shelter under this. That is all we have been saying all along.

Senator Riley: Mr. Chairman, are we going to meet this afternoon?

The Chairman: Could you wait just a moment, please?

Senator Riley: I have to follow in the intellectual wake of Senator Forsey to another committee.

The Chairman: It depends on the will of the committee. I was going to suggest to the committee that we might now proceed to the consideration of the bill, either clause by clause or in some other way, if the committee desires, in an attempt to reach our conclusions before we adjourn this morning.

[*Traduction*]

termes «accessoires», «favorable», et «nécessaire» utilisés dans divers contextes, mais devant tous avoir le même effet.

Cet effet est décrit à la page 60 de *Palmer's Company Law (Eighteenth Edition)* de la façon suivante:

> L'effet de termes aussi généraux devrait être considéré comme étant limité à des actions conduisant naturellement à des buts spécifiques, comme par exemple, le fait d'exécuter *de bonne foi* une action liée au but à atteindre et dans le cours normal des affaires, de manière conforme à la réalisation desdits buts.

Ainsi, lorsqu'on a utilisé des termes généraux, ceux-ci ont en fait été interprétés très strictement par les tribunaux en rapport avec les activités ou les buts spécifiquement énoncés d'une société. Les deux termes «accessoire» et «nécessaire» sont de nature très générale et par conséquent, leur signification est limitée à ce que la loi reconnaît comme étant les pouvoirs accessoires aux buts ou activités principales d'une société.

Ainsi, les pouvoirs accessoires d'une compagnie sont, comme les termes dont on s'est servi pour les décrire laissent supposer, utiles, subordonnés ou favorables à l'exécution de pouvoirs ou à l'exercice d'activités expressément autorisés par le Parlement.

C'est cette signification qui distingue les activités décrites au sous-alinéa 6(1) *i*) comme «tout» ce que la société peut faire des autres attributions qu'elle peut exercer si elle est autorisée à ce faire par le Gouverneur en Conseil, conformément à l'alinéa 6) *2*).

Le président: Merci, monsieur du Plessis. Y a-t-il des questions à ce sujet, à part les discussions et arguments?

Le sénateur Grosart: J'aimerais savoir si cette citation affecte la question que nous étudions? Est-ce qu'elle nous fournit une décision juridique selon laquelle l'usage de termes soi-disant généraux—et l'on se demande ce en quoi constituent des termes généraux, puisque tous les mots sont généraux et j'ignore vraiment la différence—affecte notre discussion d'une manière quelconque, du fait qu'on a pu se servir de termes comme «favorable» ou «utile».

Voici ma question: en quoi cela se rapporte-t-il à la discussion que nous avons eue? Selon l'opinion que nous venons d'entendre, on fait évidemment allusion aux pouvoirs déjà accordés et c'est tout ce que l'on y dit. S'il s'agit d'attributions nécessaires et accessoires, on peut invoquer cela. C'est tout ce que nous avons dit.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, siégeons-nous cet après-midi?

Le président: Pouvez-vous attendre un instant s'il-vous-plaît?

Le sénateur Riley: Je dois suivre le cheminement intellectuel du sénateur Forsey vers un autre comité.

Le président: Cela dépend du comité. J'étais sur le point de proposer au comité de procéder à l'étude du bill soit en l'examinant article par article soit d'une autre façon, selon les désirs du comité, pour tenter de formuler nos conclusions avant de lever la séance de ce matin.

[*Text*]

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it your wish, gentlemen, to proceed clause by clause or to go directly to the clauses which have been the subject of discussion? Senator McElman?

Senator McElman: A good deal of work has been done by legal counsel throughout the night. If clause 6(2) should be dropped, there are a fair number of amendments, consequential upon that, which are simply the cleaning-up of the bill and the cross-references to that section or the re-numbering caused by deletion of that section. If I might, I would suggest we might deal with that clause-by-clause discussion.

The Chairman: Very well, that seems to be a reasonable suggestion. Clause 6(2) has been the object of the greater discussion. Would you like to open the discussion, Senator McElman?

Senator McElman: Very good. It is clear to all members of the committee that this is the clause that has caused a great deal of concern in that it would permit an expansion of the activities of Air Canada by Governor in Council, without coming back to Parliament. I would agree that has been a disturbing amendment.

The minister has said that he has studied our proceedings very carefully and also too much some suggestions that were given to him for possible amendment to or elaboration on that particular clause. His feeling was that all of the amendments suggested to him privately and otherwise would create more problems rather than solve the existing problem. He felt that he and the department could live, very conveniently, with the dropping of the clause rather than accept an amendment.

Having that in mind and also the concern of other senators and myself, I would move that Bill C-3 be amended by striking out lines 14 to 17 on page 3.

The Chairman: Have you any further discussion on the amendment?

Senator Marchand: Mr. Chairman, I am still opposed to dropping clause 6(2). I think the minister explained why clause 6(2) was there. It was to ensure that there would not be unnecessary restriction of the powers conferred upon Air Canada by clause 6 from (a) to (h). This was the only purpose of the clause. It was not in order to add powers, but to be sure that the powers which were given would not be contested for any reason or for the purpose of delaying some decision of Air Canada.

I recall that the minister said that we probably could live without clause 6(2), but I think it is very useful to have it there. Air Canada has to be authorized by Order in Council and the Cabinet has to answer to the House. I think we have all the necessary controls to ensure that Air Canada does not start, say, making skates or anything of the kind.

[*Traduction*]

Des voix: D'accord.

Le président: Messieurs, désirez-vous commencer l'étude en examinant le bill article par article ou vous attaquer directement aux articles dont on a discuté? Je cède la parole au sénateur McElman.

Le sénateur McElman: Une grande partie du travail a été accomplie par un conseiller juridique au cours de la nuit. Si l'on supprime le paragraphe 6(2), il faudra effectuer un bon nombre de modifications et il faut en tenir compte. Elles consistent tout simplement à améliorer la présentation du bill et faire les renvois à ce paragraphe ou corriger l'ordre numérique suite à la suppression de ce paragraphe. Si vous le permettez, je propose de considérer d'abord ce paragraphe et de discuter par la suite de chaque article.

Le président: Très bien, la proposition me semble logique. Le paragraphe 6(2) a fait l'objet d'une grande discussion. Voulez-vous entamer la discussion, sénateur McElman?

Le sénateur McElman: Très bien. Tous les membres du comité savent que cet article a suscité beaucoup de problèmes du fait qu'il permettrait au gouverneur en conseil d'élargir le champ d'activité d'Air Canada, sans qu'Air Canada soit obligé d'avoir recours au Parlement. A mon avis, il s'agit d'un article inquiétant.

Le ministre dit qu'il a étudié de très près les comptes rendus de nos délibérations et certaines propositions qu'on lui avait faites touchant la modification ou la clarification possible du même article. Selon lui, toutes les modifications qu'on lui a propsées, soit en privé, soit publiquement, pourraient susciter d'autres problèmes plutôt que résoudre celui-ci. Il a dit préférer à toute tentative de modification la suppression de l'article pure et simple précisant que le ministère et lui pourraient très bien s'en accommoder.

Compte tenu de ce qui précède et des inquiétudes exprimées par des sénateurs, y compris moi-même, je propose la modification suivante: que le bill C-3 soit modifié en supprimant les lignes 14 à 17 à la page 3.

Le président: Voulez-vous encore discuter de la modification?

Le sénateur Marchand: Monsieur le président, je m'oppose encore à la suppression du paragraphe 6(2). Je crois que le Ministre a bien indiqué pourquoi il figurait dans le bill. Il ne sert qu'à assurer qu'il n'y aurait pas de restrictions inutiles aux pouvoirs attribués à Air Canada aux termes des alinéas 6(1)a) à 6(1)h). C'est le seul but de cet article. Il ne figure pas pour ajouter des pouvoirs mais pour assurer que les pouvoirs déjà accordés ne seront pas contestés pour quelle raison que ce soit ou dans le seul but de retarder une décision d'Air Canada.

Je me souviens que le ministre a dit que nous pourrions probablement nous accommoder de l'absence du paragraphe 6(2), mais je crois qu'il est très utile de le conserver. Air Canada doit obtenir un arrêté en conseil et le Cabinet est comptable à la Chambre. Je crois que nous exerçons tous les contrôles nécessaires pour empêcher Air Canada de commencer, par exemple, à fabriquer des patins ou des choses semblables.

[*Text*]

I am not at all frightened by the possible ramifications of this clause. I think it could be very useful in the interpretation of all the other articles included in clause 6. I would be opposed to this amendment.

The Chairman: Thank you, Senator Marchand. Any further discussion?

Senator Flynn: Senator Marchand says the government is responsible to the House. In a case like that it would be after a fait accompli and I do not think that that is sufficient.

The Chairman: Thank you, Senator Flynn.

An Hon. Senator: Question!

The Chairman: The question being called for, all in favour say "aye".

Some Hon. Senators: Aye.

The Chairman: All against the amendment say "nay".

Some Hon. Senators: Nay.

The Chairman: In my opinion, the "ayes" have it.

That seems to be dealt with so far as the committee is concerned. Will it be your pleasure now to go back and have me call the clauses one at a time until we reach other places where senators might wish to suggest amendments?

Senator McElman: May I suggest, a matter of procedure, as we go clause by clause, that perhaps we could rely quite heavily on Mr. Lyon to bring to our attention those consequential amendments which are required for cross-reference and so on, as we proceed, and then we can have them properly moved?

The Chairman: Very well. Claues 2. I believe we have something in Clause 2.

Mr. James T. Lyon, Acting General Counsel for the Department of Finance and The Treasury Board (Formerly Assistant Deputy Minister, Policy and Liaison, Department of Transports): Mr. Chairman, honourable senators, as a result of some changes in the other place, there is some need throughout the bill for the re-numbering of clauses and for correcting of cross-references. One such place is on line 10 of page 1. That is in clause 2. A suitable text for a motion would be:

> That Bill C-3 be amended by striking out line 10 on page 1 and substituting the following:
>
> "Chairman pursuant to subsection 7(6);"

This is caused by a change which you will come to later on in clause 7. It is a question of re-numbering.

The Chairman: Carried?

Hon. Senators: Carried.

Clause 3.

Mr. Lyon: There is also the same type of amendment on page 1. A suitable amendment would be:

> That Bill C-3 be amended by striking out line 16 on page 1 and substituting the following:

[*Traduction*]

Les conséquences éventuelles de ce paragraphe ne m'inquiètent nullement. Je crois qu'il est très utile à l'interprétation de toutes les autres dispositions de l'article 6. Je suis contre cette modification.

Le président: Merci, sénateur Marchand. Quelqu'un veut-il encore discuter?

Le sénateur Flynn: Le sénateur Marchand dit que le gouvernement est comptable à la Chambre. Dans ce cas, il le serait après un fait accompli et je ne crois pas que cela soit suffisant.

Le président: Merci, sénateur Flynn.

Une voix: Le vote!

Le président: Ceux qui sont pour?

Des voix: Oui.

Le président: Contre?

Des voix: Non.

Le président: A mon avis, les oui l'emportent.

La question semble réglée en ce qui concerne le comité. Voulez-vous maintenant que je commence à nommer chaque article jusqu'à ce que j'en nomme un auquel les sénateurs voudraient proposer des modifications?

Le sénateur McElman: Je voudrais proposer une façon de procéder: au cours de notre étude article par article, nous pourrions nous fier à M. Lyon qui pourrait attirer notre attention sur les modifications consécutives nécessaires sur le plan des renvois et de la numérotation; ainsi nous pourrions proposer les mesures à prendre au moment opportun et passer au vote.

Le président: Très bien. Article 2. Je crois qu'il y a quelque chose à l'article 2.

M. James T. Lyon, conseiller général intérimaire du ministère des Finances et du Conseil du Trésor (ancien sous-ministre adjoint, Politique et liaison, ministère des Transports): Monsieur le président, honorables sénateurs, à la suite de certains changements qui ont été apportés à l'autre endroit, il sera nécessaire de re-numéroter certains articles du projet de loi et de corriger certains renvois. Par exemple, à la ligne 18 de la page 1. C'est dans l'article 2. Le texte qui conviendrait dans une motion serait:

> Que le bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 18, à la page 1, et en la remplaçant par ce qui suit:
>
> «paragraphe 7(6)».

Ceci est dû à un amendement ultérieur de l'article 7. C'est une question de re-numérotation.

Le président: Adopté.

Des voix: D'accord.

Article 3.

M. Lyon: On trouve aussi le mme genre d'amendement à la page 1. Il faudrait:

> Que le bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 15 à la page 1, et en la remplaçant par ce qui suit:

[*Text*]

"President pursuant to subsection 7(6)."

The Chairman: Carried?

Hon. Senators: Carried.

Clause 4.

Senator Grosart: Did you call clause 3?

The Chairman: I called clause 3, but I suppose you did not get a chance to deal with it because of the changes in clause 2. I now call clause 3.

Carried?

Hon. Senators: Carried.

Clause 4.

The Chairman: Carried?

Hon. Senators: Carried.

Clause 5.

The Chairman: Carried?

Hon. Senators: Carried.

Clause 6.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, honourable senators, as a result of the amendment which deletes clause 6(2), a suitable amendment for subclause 6(1) would be:

That Bill C-3 be amended by striking out line 1 on page 3 and substituting the following:

"(g) subject to subsection (3) acquire and"

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Is there anything else in clause 6?

Mr. Lyon: Yes. Subclause 6(3), page 3, a suitable amendment would be:

That Bill C-3 be amended by striking out lines 18 to 20 on page 3 and substituting the following:

"(2) For the purposes of carrying out the activities referred to in subsection (1), the Corporation has the capacity, rights,"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: In subclause 6(4), page 3, a suitable amendment would be:

That Bill C-3 be amended by striking out line 22 on page 3 and substituting the following:

"(3) The Corporation shall not, without the"

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 6, as amended, carried?

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Subclause 7(1). A suitable amendment would be:

That Bill C-3 be amended by striking out line 4 on page 4 and substituting the following:

"appointed pursuant to subsection (6) and not"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Subclause 7(1.1), page 4. A suitable amendment would be:

[*Traduction*]

"paragraphe 7(6).

Le président: Adopté?

Des voix: D'accord.

Article 4.

Le sénateur Grosart: Avez-vous passé l'article 3?

Le président: Je l'ai nommé, mais je suppose que vous n'avez pas eu l'occasion de l'étudier à cause des amendements de l'article 2. J'y viens maintenant.

Adopté?

Des voix: D'accord.

Article 4.

Le président: Adopté?

Des voix: D'accord.

Article 5.

Le président: Adopté?

Des voix: D'accord.

Article 6.

M. Lyon: Monsieur le président, honorables sénateurs, à la suite de l'amendement retranchant le paragraphe 6(2), il conviendrait au paragraphe 6(1) d'amender:

Le bill C-3 en retranchant la ligne 4 de la page 3 et en la remplaçant par ce qui suit:

«*g*) sous réserve du paragraphe (3) acqué-»

Des voix: D'accord.

Le président: Y a-t-il d'autres questions au sujet de l'article 6?

M. Lyon: Oui. Au paragraphe 6(3) de la page 3, il conviendrait d'amender:

Le bill C-3 en retranchant les lignes 18 et 19 et en les remplaçant par ce qui suit:

«(2) La Société a, pour l'exercice des pouvoirs visés au paragraphe (1), la»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: Au paragraphe 6(4), page 3 il conviendrait d'amender:

Le bill C-3 en retranchant la ligne 23, à la page 3, et en la remplaçant par ce qui suit:

«(3) La société ne peut, sans l'autorisation»

Des voix: D'accord.

Le président: L'article 6 est amendé. Adopté?

Des voix: D'accord.

M. Lyon: Au paragraphe 7(1) il conviendrait d'amender:

Le Bill C-3 en retranchant la ligne 4, à la page 4 et en la remplaçant par ce qui suit:

«graphe (6) et d'au plus treize autres adm-»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: Au paragraphe 7(1.1), page 4, il conviendrait d'amender:

[*Text*]

That Bill C-3 be amended by striking out line 6 on page 4 and substituting the following:

"(2) In discharging its responsibilities"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Then:

That Bill C-3 be amended by striking out line 10 on page 4 and substituting the following:

"(3) No person is eligible to be appointed or"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Again:

That Bill C-3 be amended by striking out line 15 on page 4 and substituting the following:

"(4) Each director, other than the Chair-"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: And again:

That Bill C-3 be amended by striking out lines 23 and 24 on page 4 and substituting the following:

"(5) Subject to subsection (3), any director appointed under subsection (4) is eligible for"

Mr. Lyon: Again:

That Bill C-3 be amended by striking out line 27 on page 4 and substituting the following:

"(6) The Chairman of the Board and the"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Then:

That Bill C-3 be amended by striking out line 34 on page 4 and substituting the following:

"(7) A director is entitled to receive such"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Further:

That Bill C-3 be amended by striking out line 39 on page 4 and substituting the following:

"(8) The Board shall make by-laws not"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Again:

That Bill C-3 be amended by striking out line 4 on page 5 and substituting the following:

"(9) In the event of the absence or incapaci-"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Then:

That Bill C-3 be amended by striking out line 8 on page 5 and substituting the following:

"(10) Every director and officer of the Cor-"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: The next:

That Bill C-3 be amended by striking out line 12 on page 5 and substituting the following:

[*Traduction*]

Le Bill C-3 en retranchant la ligne 6 et en la remplaçant par ce qui suit:

«(2) En exerçant les fonctions qui lui sont»

Des voix: Adopté.

M. Lyon: Que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 10, à la page 4, et en la remplaçant par ce qui suit:

«(3) Les administrateurs doivent, pour être»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: De nouveau, que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 15, à la page 4, et en la remplaçant par ce qui suit:

«(4) Les administrateurs, à l'exception du»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: De nouveau, que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant les lignes 24, 25 et 26, à la page 4, et en les remplaçant par ce qui suit:

«(5) Sous réserve du paragraphe (3), le mandat des administrateurs visés au paragraphe (4) est renouvelable.»

M. Lyon: De nouveau, que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 27, à la page 4, et en la remplaçant par ce qui suit:

«(6) Le président du conseil et le président»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: Que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 34, à la page 4, et en la remplaçant par ce qui suit:

«(7) Les administrateurs reçoivent le traite-»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: Que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 39, à la page 4, en la remplaçant par ce qui suit:

«(8) Le conseil doit établir des règlements»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: De nouveau, que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 5, à la page 5, et en la remplaçant par ce qui suit:

«(9) En cas d'absence ou d'empêchement»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: Que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 9, à la page 5, et en la remplaçant par ce qui suit:

«(10) Les administrateurs et les dirigeants de»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: Que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 13, à la page 5, et en la remplaçant par ce qui suit:

[*Text*]

"(11) No provision in a contract, the"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Further:

That Bill C-3 be amended by striking out lines 18 and 19 on page 5 and substituting the following:

"(12) A director is not liable under subsection (10) of this section or subsection 117(1)"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Then:

That Bill C-3 be amended by striking out line 32 on page 5 and substituting the following:

"(13) The fact that an act of the Corpora-"

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Further:

That Bill C-3 be amended by striking out line 41 on page 5 and substituting the following:

"(14) The Chairman, the President and"

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 7, as amended, is carried?

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Clause 8:

That Bill C-3 be amended by striking out line 6 on page 6 and substituting the following:

"nature given to it by order of the Governor"

Mr. Chairman, this is one of the more substantial amendments discussed at the last meeting of the committee. The effect is to remove the doubts that were expressed by Senator Forsey that the expression "in writing" did not necessarily mean by Order in Council.

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 8 is carried?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 9?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Is clause 10 carried?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Is clause 11 carried?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 12?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Is clause 13 carried?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Is clause 14 carried?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 15?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Is clause 16 carried?

[*Traduction*]

«(11) Aucune disposition d'un contrat, d'un»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: Que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant les lignes 20 et 21, à la page 5, et en les remplaçant par ce qui suit:

«(12) Un administrateur n'encourt aucune responsabilité en vertu du paragraphe (10) du»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: Que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 35, à la page 5, et en la remplaçant par ce qui suit:

«(13) Le fait qu'un acte de la société,»

Des voix: D'accord.

M. Lyon: Que:

Le Bill C-3 soit amendé en retranchant la ligne 44, à la page 5, et en la remplaçant par ce qui suit:

«(14) Le conseil choisit quatre administra-»

Des voix: D'accord.

Le président: L'article 7, tel qu'amendé est adopté?

Des voix: D'accord.

M. Lyon: Article 8.

Le bill C-3 est modifié en remplaçant la ligne 5, page 6, par ce qui suit:

. . . directives que lui donne le gouverneur en conseil . . .

Monsieur le président, cet amendement important a été l'un des plus étudiés lors de la dernière séance du Comité. Il vise à effacer les doutes du sénateur Forsey, qui mentionnait que le terme «écrites» ne signifiait pas nécessairement décret du conseil.

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 8 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 9?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 10 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 11 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 12?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 13 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 14 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 15?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 16 est-il adopté?

[*Text*]

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, with regard to clause 17, the committee might wish to consider subclause 17(6.1). A suitable amendment would be:

> That Bill C-3 be amended by striking out lines 9 to 13 on page 11 and substituting the following:
>
> "(7) Every report laid before Parliament under this section stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation."

The Chairman: What is the effect of this amendment?

Mr. Lyon: The effect of this amendment is to satisfy the proposal made by Senator Graham that it not be solely a House of Commons committee to which reports are referred, but to both the Senate and House of Commons. It is also to re-number.

Senator Grosart: We have been going fairly quickly, Mr. Chairman. I was going to ask whether we could revert.

Mr. Lyon: I have two other amendments dealing with clause 17. The first amendment is as follows:

> That Bill C-3 be amended by striking out line 14 on page 11 and substituting the following:
>
> "(8) The approval of the report referred to"

The second amendment to this clause is:

> That Bill C-3 be amended by striking out line 17 on page 11 and substituting the following:
>
> "(9) For the purposes of this section, 'year' "

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: I delcare clause 17 carried, as amended.

Senator Grosart: I should like to revert to clause 8.

Mr. Lyon: I think I anticipate the question Senator Grosart is going to raise. It is dealt with in a later amendment.

Senator Grosart: That will come up later?

Mr. Lyon: Yes, on the final page, senator.

The Chairman: We shall now proceed to clause 18. Shall clause 18 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall clause 19 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall clause 20 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall clause 21 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall clause 22 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: We now proceed to clause 22.1.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, I suggest that there might be an amendment profitably made there to the effect:

[*Traduction*]

Des voix: Adopté.

M. Lyon: Monsieur le président, en ce qui concerne l'article 17, le Comité désirerait peut-être étudier le paragraphe 17(6.1). Un amendement approprié au bill C-3 consisterait à:

> Remplacer les lignes 9 à 13, page 11, par ce que suit:
>
> (7) Tout rapport déposé devant le Parlement en vertu du présent article est automatiquement déféré à un comité parlementaire chargé d'examiner les questions relatives aux transports.

Le président: Quel est le but de cet amendement?

M. Lyon: Il vise à satisfaire la proposition suivante du sénateur Graham: que les rapports ne soient pas uniquement déférés aux comités de la Chambre des communes, mais à des comités mixtes. Il s'agit également de modifier l'ordre numérique.

Le sénateur Grosart: Le tout se déroule assez vite, monsieur le président. J'allais demander s'il était possible de revenir en arrière.

M. Lyon: Il y a également deux autres amendements relatifs à l'article 17. Le premier est ainsi libellé:

> Le bill C-3 est modifié en remplaçant la ligne 14, page 11, par ce que suit:
>
> «(8) L'approbation du rapport visé»

Le second est ainsi libellé:

> Le bill C-3 est modifié en remplaçant la ligne 17, page 11, par ce que suit:
>
> «(9) aux fins du présent article, «année».

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 17 est adopté dans sa forme modifiée.

Le sénateur Grosart: J'aimerais revenir à l'article 8.

M. Lyon: Je sais d'avance quelle question le sénateur veut poser. Nous y reviendrons dans un amendement subséquent.

Le sénateur Grosart: On traitera de cette question plus tard?

M. Lyon: Oui, à la dernière page, sénateur.

Le président: Passons maintenant à l'article 18. L'article 18 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 19 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 20 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 21 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 22 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Passons maintenant à l'article 22.1.

M. Lyon: Monsieur le président, j'aimerais vous proposer un amendement utile:

[*Text*]

That Bill C-3 be amended by striking out line 10 on page 12 and substituting the following:

PUBLICATION AND AGENCY STATUS "23. The Corporation is not an agent of"

Perhaps I should give a word or two in explanation.

The Chairman: Please do.

Mr. Lyon: The heading, "APPLICATION OF OTHER ACTS", appearing on page 11 of the bill, was part of the original text. Since this was put there, there have been amendments. The provisions of clause 22.1, as it presently stands, do not in fact relate to the application of other acts. So, since an amendment has been made both in the other place and in the Senate, we propose to add this, and then to add the new clauses which we have considered.

Clause 23, which is the old clause 22.1, states:

The Corporation is not an agent of Her Majesty and its officers and employees are not part of the public service of Canada.

This will come under a new heading, namely, "PUBLICATION AND AGENCY STATUS". The next clause is the one to which Senator Grosart referred.

The Chairman: Clause 23 is substituted for clause 22.1, and the new clause 23 is carried?

Hon. Senators: Carried.

Mr. Lyon: Immediately after clause 23, Mr. Chairman—that is, the new clause 23—a suitable amendment might be framed thus:

That Bill C-3 be amended by striking out the heading preceding line 13 on page 12 and by striking out lines 13 to 20 and substituting the following:

"24. Any order of the Governor in Council made under section 6 or 8 shall be tabled forthwith in Parliament and published in the *Canada Gazette*."

Senator Flynn: What does that mean?

Mr. Lyon: It would be forthwith.

Senator Flynn: They usually use the formula, "within 15 days." This is the usual manner in which it is done, but if the committee is satisfied with "forthwith" I do not mind.

Senator Grosart: I think we were told on another occasion that this is covered by the Interpretation Act. I am not too sure of that, but that is my understanding.

Senator Flynn: I am not sure whether it is.

Senator Grosart: I am not sure, but I do have that recollection.

Mr. Lyon: I am going on recollection, but the 15-day specific requirement is used in cases such as Governor General's special warrants under the Financial Administration Act.

Senator Flynn: There are many others.

[*Traduction*]

Le bill C-3 est modifié en remplaçant la ligne 10, page 12, par ce qui suit:

PUBLICATION ET STATUT JURIDIQUE DE L'ORGANISME «23. La société n'est pas mandataire de»

Je devrais peut-être vous donner quelques explications.

Le président: Je vous en prie.

M. Lyon: La rubrique «APPLICATION D'AUTRES LOIS», à la page 11 du projet de loi, faisait partie du texte initial. Depuis que le projet de loi nous a été présenté, y ont été apportés des amendements. Les dispositions actuelles de l'article 22.1 ne concernent pas l'application d'autres lois. Or, puisque l'amendement a été proposé tant à l'autre endroit qu'au Sénat, nous proposons d'ajouter ces nouveaux termes et d'insérer les articles modifiés que nous avons étudiés.

L'article 23, qui est l'ancien article 22.1, stipule que:

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Ses dirigeants et ses employés ne font pas partie de la fonction publique du Canada.

Cet article portera un nouveau titre: «PUBLICATION ET STATUT JURIDIQUE DE L'ORGANISME». L'article suivant est celui qu'a mentionné le sénateur Grosart.

Le président: L'article 22.1 est remplacé par l'article 23. Le nouvel article 23 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Lyon: Monsieur le président, on pourrait proposer, immédiatement après le nouvel article 23, un amendement approprié:

Le bill C-3 est modifié en remplaçant d'une part le titre précédant la ligne 13, page 12, et d'autre part les lignes 13 à 20, par ce que suit:

«24. Tous les décrets du gouverneur en conseil faits conformément à l'article 6 ou 8 doivent être présentés immédiatement au parlement et publiés dans la *Gazette du Canada*».

Le sénateur Flynn: Qu'est-ce que cela signifie?

M. Lyon: Qu'il faudrait le présenter immédiatement.

Le sénateur Flynn: Ils utilisent habituellement la formule: «dans les 15 jours suivant . . . ». C'est la procédure habituelle, mais si le Comité accepte le terme «immédiatement», je n'y vois aucun inconvénient pour ma part.

Le sénateur Grosart: On nous a déjà dit que la Loi d'interprétation traitait de cette question. Remarquez que je n'en suis pas sûr.

Le sénateur Flynn: Je n'en suis pas sûr.

Le sénateur Grosart: Je n'en suis pas sûr non plus, mais je crois m'en souvenir.

M. Lyon: Je me fie à ma mémoire, mais l'exigence précise de 15 jours sert dans le cas des mandats spéciaux du gouverneur général prévus par la Loi sur l'administration financière.

Le sénateur Flynn: Il y en a beaucoup d'autres.

[*Text*]

Mr. Lyon: But not in the case of directives of this nature. With respect, I would suggest that "forthwith" would mean the first suitable opportunity.

Senator Marchand: If that is what it means, why do we not say it in simple language so that people will understand it? Ordinary people such as myself read these things.

Senator Flynn: I raise the question only because usually the manner in which it is normally done is by specifying.

Senator Marchand: Does it modify, in any way, the substance?

Mr. Lyon: No.

Senator Marchand: If it does not, I have no objection.

Senator Flynn: Apparently you are breaking new ground.

Senator Grosart: I was going to ask whether counsel is aware of this intent being phrased this way in any other act.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, many times I have felt uncomfortable when appearing before this committee because I have been given credit when my colleague Miss Campbell should really have received it. She is the one who did the work on this last night. She tells me that there is, indeed, a precedent for this.

Miss Faye Campbell, Legislation Section, Department of Justice: The Broadcasting Act, as it stands now, and the Bank of Canada Act have similar provisions for directives. The new Telecommunications Act has almost identical wording to that which we are seeing today.

Senator Grosart: Would there be a marginal note attached to this?

Mr. Lyon: Yes. As part of the same amendment, as Senator Grosart has pointed out, there would be a marginal note to the new section 24 which reads as follows:

Publication of orders of Governor in Council.

As part of the same amendment, there would follow the introduction of a new heading, to read as follows:

TRANSITIONAL, REPEAL AND COMING INTO FORCE

25. The by-laws of the Corporation in effect at the coming into force of this Act shall cease to have effect sixty days after the coming into force of this Act.

26. The *Air Canada Act* and subsection 16(7) of the *Aeronautics Act* are repealed.

27. This Act shall come into force on a day to be fixed by proclamation.

Senator Grosart: I should like to ask one question out of curiosity. I take it that it is not the function of the committee to approve marginal notes.

Mr. Lyon: No.

[*Traduction*]

M. Lyon: Mais non pas dans le cas des directives de cette nature. Si vous le permettez, je crois plutôt que le terme «immédiatement» signifie à la première bonne occasion.

Le sénateur Marchand: Si telle est la signification, pourquoi ne le disons-nous pas simplement de façon à ce que la population puisse comprendre? Des gens ordinaires comme moi lisent ces choses.

Le sénateur Flynn: Je soulève la question uniquement parce qu'on procède habituellement par des précisions.

Le sénateur Marchand: Cela modifie-t-il, en quelque sorte, le fond?

M. Lyon: Non.

Le sénateur Marchand: Dans ce cas, je n'ai aucune objection.

Le sénateur Flynn: Apparemment, vous soulevez de nouvelles questions.

Le sénateur Grosart: Je voulais demander à l'avocat s'il savait si cette intention formulée de cette façon dans une autre loi?

M. Lyon: Monsieur le président, je me suis souvent senti très mal à l'aise en comparaissant devant ce comité parce qu'on m'a attribué des mérites qui revenaient à ma collègue Mlle Campbell. C'est elle qui a fait les recherches à ce sujet, hier soir. Elle me dit qu'il existe effectivement un précédent.

Mlle Fay Campbell, Direction de la législation, ministère de la Justice: La Loi sur la radiodiffusion, sous sa forme actuelle, et la Loi sur la banque du Canada, renferment des dispositions similaires quant aux directives. La nouvelle Loi sur les télécommunications contient un libellé presque identique à celui que nous voyons ici aujourd'hui.

Le sénateur Grosart: Un renvoi en marge y serait-il joint?

M. Lyon: Oui. Dans le même amendement, comme l'a souligné le sénateur Grosart, il y aurait un renvoi en marge qui se lirait comme suit:

Publication des décrets du gouverneur en conseil.

Dans le même amendement, suivrait l'introduction de nos nouvelles rubriques qui se lirait comme suit:

DISPOSITION TRANSITOIRE, ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

23. Les règlements intérieurs de la société en vigueur à l'entrée de la présente loi cessent de produire leurs effets soixante jours après l'entrée en vigueur de la présente loi.

24. La *Loi constituant Air Canada* et le paragraphe 16(7) de la *Loi sur l'aéronautique* sont abrogés.

25. La présente loi entre en vigueur à la date fixée par proclamation.

Le sénateur Grosart: J'aimerais poser une question pour satisfaire ma curiosité. Je suppose qu'il n'appartient pas au comité d'approuver les notes en marge.

M. Lyon: Non.

[*Text*]

Senator Grosart: They are given for information only.

Mr. Lyon: Yes.

Senator Grosart: Then we do not need to trouble with the marginal notes.

The Chairman: Is there any discussion on these amendments?

Senator McElman: The new clause 24 covers two amendments, that suggested by Senator Forsey and that suggested by Senator Grosart to clause 8.

Mr. Lyon: Yes.

Senator Grosart: Perhaps the one caveat I might make is that Senator Forsey suggested in a letter that there might be an additional provision in clause 8, that "an order made under this section shall be published in the *Canada Gazette* within twenty-three days of the making thereof". Perhaps we could revert to clause 8 and discuss whether the committee wishes to incorporate that. I am sure it has been before Mr. Lyon.

The Chairman: Very well, we will revert to clause 8.

Senator Grosart: I am sorry, I misquoted a moment ago. This is a letter to the chairman from Mr. G. C. Eglington, counsel of the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons on Regulations and other Statutory Instruments.

Senator Forsey adds this comment in pencil:

> This is all we need with clause 8. Mr. Lyon's letter of November 30 covers the other point. It may well be a statutory instrument but not published

and so on. I do not know whether Senator Forsey was insisting on this, but I do remember that he spoke about it.

Mr. Lyon: I have not seen this letter but I have seen part of a text which I think is taken from this letter. I do not think the point Senator Grosart just mentioned is in the text I saw earlier, although I cannot remember exactly; I do not think so. We tried to make allowance for practical difficulties that there might be in getting the order tabled and published by saying "forthwith", rather than being specific as to time, and by leaving it to the normal mechanism for getting it into the *Canada Gazette.*

Senator Grosart: Would you say that, in effect, the amendments suggested cover the intent of this?

Mr. Lyon: Yes, indeed.

Senator Grosart: The spirit of it, if not the actual words?

Mr. Lyon: Yes.

The Chairman: is that agreed?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Then I take it this concludes our discussion on clause 8.

Shall the title carry?

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Elles ne sont données qu'à titre d'information, n'est-ce pas?

M. Lyon: Exactement.

Le sénateur Grosart: Nous n'avons donc pas à nous en soucier.

Le président: Y a-t-il une discussion sur ces amendements?

Le sénateur McElman: Le nouvel article 24 comporte deux amendements: l'un est proposé par le sénateur Forsey et l'autre par le sénateur Grosart, qui se rapporte à l'article 8, n'est-ce pas?

M. Lyon: Exactement.

Le sénateur Grosart: Si vous me permettez d'inscrire une opposition, je mentionnerai que le sénateur Forsey avait suggéré dans une lettre qu'on ajoute la phrase suivante à l'article 8: «Les ordonnances émises en vertu de cet article devront être publiées dans la *Gazette du Canada* dans un délai de 23 jours suivant l'émission de ces ordonnances.» Peut-être devrions-nous revenir à l'article 8 et discuter de la possibilité d'insérer cette phrase. M. Lyon en a certainement été saisi.

Le président: Très bien, revenons à l'article 8.

Le sénateur Grosart: Je regrette, j'ai fait erreur tout à l'heure. Il s'agit en réalité d'une lettre envoyée au président par M. G. C. Eglington, conseiller juridique du Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires.

Le sénateur Forsey a ajouté cette remarque au crayon:

> «Voilà tout ce dont nous avons besoin à l'article 8. La lettre du 30 novembre de M. Lyon couvre l'autre question. Il est possible qu'il s'agisse d'un texte réglementaire, mais il ne doit pas être publié»

Et ainsi de suite. Le sénateur Forsey voulait peut-être insister sur ce point, mais je ne me souviens pas qu'il en ait parlé.

M. Lyon: Je n'ai pas vu cette lettre, mais j'ai vu une partie du texte qui en provient. Je ne pense pas que l'argument que vient de mentionner le sénateur Grosart y figure, bien que je ne m'en souvienne pas exactement. Nous avons essayé de prévoir les problèmes d'ordre pratique, en demandant que le décret soit déposé et publié, d'où l'utilisation du mot «immédiatement», plutôt que d'être précis et de recourir à la procédure normale de publication dans la *Gazette du Canada.*

Le sénateur Grosart: Voulez-vous dire que les amendements proposés visent effectivement cet objectif?

M. Lyon: Oui, sans aucun doute.

Le sénateur Grosart: Du moins au niveau du principe, sinon à celui de la formulation.

M. Lyon: Oui.

Le président: Adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Je considère donc que ceci met un terme à notre discussion sur l'article 8.

Le titre est-il adopté?

[*Text*]

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall I report the bill as amended?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: I take it your consent to my last question means that I do not have to come back and give you a draft report to examine, but that I may report the bill as amended.

Senator Haig: We trust you.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for your careful consideration. I propose to make a report to the house this afternoon.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Des voix: Adopté.

Le président: Allons-nous le renvoyer avec ses amendements?

Des voix: Adopté.

Le président: D'après votre consentement à ma dernière question, je n'aurai pas à revenir pour vous donner un nouveau projet à examiner, et j'en conclus que je puis renvoyer le projet de loi avec ses amendements.

Le sénateur Haig: Nous vous faisons confiance.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, de votre attention. Je propose de renvoyer le projet de loi à la Chambre cet après-midi.

Le Comité ajourne ses travaux.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Deputy Chairman
The Honourable MAURICE BOURGET, P.C.

Wednesday, February 5, 1975

Issue No. 5

Complete Proceedings on Bill S-4 intituled:

"An Act to implement the International Convention for Safe Containers".

REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES—TESTIMONY

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

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

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

WITNESSES—TÉMOINS

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer; AND

Mr. J. P. Israll, Director, Scheduling;

Mr. James T. Lyon, Acting General Counsel for the Department of Finance and the Treasury Board (Formerly Assistant Deputy Minister, Policy and Liaison, Department of Transport);

Miss Faye E. Campbell, Legislative Counsel, Department of Justice.

De la Société Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président-directeur général, ET

M. J. P. Israll, directeur, Horaires;

M. James T. Lyon, avocat-conseil du ministère des Finances et du Conseil du trésor (Ancien sous-ministre adjoint, Politique et liaison, ministère des Transports);

Mlle Faye E. Campbell, avocate, Section de la législation, ministère de la Justice.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Deputy Chairman:
The Honourable MAURICE BOURGET, P.C.

Vice-président:
L'honorable MAURICE BOURGET, C.P.

Wednesday, February 8, 1978

Le mercredi 8 février 1978

Issue No. 6

Fascicule nº 6

Complete Proceedings on Bill S-4 intituled:

"An Act to implement the International Convention for Safe Containers"

Seule et unique séance sur le Bill S-4, intitulé:

«Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs»

REPORT OF THE COMMITTEE

RAPPORT DU COMITÉ

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

26056

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	Marchand
Cottreau	McElman
Denis	Molgat
Eudes	*Perrault
*Flynn	Petten
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Macdonald
Bourget	Marchand
Cottreau	McElman
Denis	Molgat
Eudes	*Perrault
*Flynn	Petten
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, December 14, 1977.

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Petten resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Petten, seconded by the Honourable Senator Buckwold, for the second reading of the Bill S-4, intituled: "An Act to implement the International Convention for Safe Containers".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

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

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat du 14 décembre 1977.

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Petten reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Petten, appuyé par l'honorable sénateur Buckwold, tendant à la deuxième lecture du Bill S-4, intitulé: «Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Petten propose, appuyé par l'honorable sénateur Croll, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

REPORT OF THE COMMITTEE

WEDNESDAY, February 8, 1978

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill S-4, intituled "An Act to implement the International Convention for Safe Containers", has, in obedience to the order of reference of Wednesday, December 14, 1977, examined the said Bill and now reports the same with certain amendments to the Schedule thereto.

These amendments, which are purely editorial in nature and which do not affect the substance of the Schedule, were adopted by your Committee to reflect the rectifications to the said Convention made by the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and referred to in a statement from the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization dated September 15, 1976.

A copy of that statement is attached hereto, together with the Procès-Verbal of Rectification referred to in the said statement, which sets out in detail the amendments agreed to by the contracting governments.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le MERCREDI 8 février 1978

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le Bill S-4, intitulé: «Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs», a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi, 14 décembre 1977, étudié ledit bill et en fait maintenant rapport avec certains amendements à l'annexe de ce dernier.

Ces amendements qui sont de nature purement rédactionnelle et qui ne changent en rien la substance de l'annexe, ont été adoptés par votre Comité afin de tenir compte des modifications apportées à ladite Convention par le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime et visées dans la déclaration du 15 septembre 1976 de ladite Organisation.

On trouvera ci-joint copies de cette déclaration ainsi que du procès-verbal de rectification dont elle fait état et qui relate en détail les modifications approuvées par les gouvernements contractants.

Respectueusement soumis,

Le vice-président

Maurice Bourget

Deputy Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, FEBRUARY 8, 1978
(9)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 3:15 p.m., the Deputy Chairman, the Honourable Maurice Bourget presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Cottreau, Eudes, Langlois, Macdonald, Marchand, McElman, Petten and Riley. (9)

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

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to consider Bill S-4 intituled: "An Act to implement the International Convention for Safe Containers".

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. Jean L. Charron, Assistant Deputy Minister, Co-ordination;

Mr. Peter Cameron, Director, International Relations; and

Mr. Clifford A. Rose, Senior Advisor, International Relations.

Mr. Charron made an Opening Statement after which the witnesses answered the questions put to them by Members of the Committee.

After discussion it was Moved by the Honourable Senator Petten:

> "That the Schedule to Bill S-4, An Act to implement the International Convention for Safe Containers, be amended to reflect the rectifications to the said Convention made by the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and referred to in a statement from the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization dated September 15, 1976."

Motion carried.

It was further Moved by the Honourable Senator Petten:

> "That the text of the statement from the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, dated September 15, 1976, and the Procès-Verbal referred to therein, be printed as Appendices to the proceedings of today's meeting."

Motion carried.

Upon Motion duly put, it was *Resolved* to report the Bill as amended.

(*NOTE*): The text of the statement and the Procès-Verbal of Rectification to the Convention made by the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization are attached as Appendices *"A" and "B"* to the Report of the Committee immediately following these Minutes.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 8 FÉVRIER 1978
(9)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 15 sous la présidence de l'honorable Maurice Bourget (vice-président).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Cottreau, Eudes, Langlois, Macdonald, Marchand, McElman, Petten et Riley. (9)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Bell.

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

Le Comité entreprend l'étude du bill S-4 intitulé: «Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs».

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. Jean L. Charron, sous-ministre adjoint, coordination;

M. Peter Cameron, directeur, Relations internationales; et

M. Clifford A. Rose, conseiller principal, Relations internationales.

M. Charron fait une déclaration préliminaire et les témoins répondent ensuite aux questions qui leur sont posées par les membres du Comité.

Après discussion, l'honorable sénateur Petten propose:

> «Que l'annexe du bill S-4, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, soit modifiée afin de tenir compte des modifications apportées à ladite Convention par le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime et visées dans la déclaration du 15 septembre 1976 de ladite Organisation.

La motion est adoptée.

L'honorable sénateur Petten propose en outre:

> «Que le texte de la déclaration de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, en date du 15 septembre 1976, et le procès-verbal dont elle fait état soient joints aux délibérations de la séance d'aujourd'hui.»

La motion est adoptée.

Sur motion dûment mise aux voix, *il est décidé* de faire rapport du bill modifié.

(*NOTA*): Le texte de la déclaration et le procès-verbal de la modification apportée à la Convention par le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime sont joints à titre d'appendices *«A» et «B»* au rapport du Comité immédiatement après le présent procès-verbal.

The Procès-Verbal sets out in detail the editorial amendments to the Convention agreed to by the contracting governments.

At 4:10 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le procès-verbal relate en détail les modifications de rédaction apportées à la Convention approuvée par les gouvernements contractants.

A 16 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, February 8, 1978

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-4, to implement the International Convention for Safe Containers, met this day at 3.10 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Maurice Bourget (*Deputy Chairman*) in the Chair.

The Deputy Chairman: Senator Smith, who is our chairman, is unavoidably absent, and for that reason I am in the chair this afternoon. I hope there is no objection.

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Thank you very much for your co-operation.

We have on the agenda this afternoon Bill S-4, to implement the International Convention for Safe Containers. As witnesses, we have from the Department of Transport: Mr. Jean L. Charron, Assistant Deputy Minister, Co-ordination; Mr. Peter Cameron, Director, International Relations; Mr. Clifford A. Rose, Senior Adviser, International Relations; and Mr. Alfred Popp, Solicitor.

Before we examine the bill, I believe that Mr. Charron has a number of statements to make to the committee. Would you proceed with your remarks, Mr. Charron?

M. Jacques Charron, sous-ministre adjoint, coordinateur de Transports Canada: Merci monsieur le président. Monsieur le président, messieurs les sénateurs, le bill S-4 vise à créer la loi qui permettra d'appliquer au Canada la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Cette convention a été adoptée lors de la conférence sur le trafic international des conteneurs, que la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et l'organisation inter-gouvernementale consultative de la navigation maritime, institution spécialisée des Nations Unies, ont tenue de concert en 1972.

Une délégation canadienne a participé à l'élaboration de cette Convention internationale et l'a signée, sous réserve que le Canada ratifiat cette dernière par la suite. La convention est entrée en vigueur sur le plan international le 6 septembre 1977, après que l'eurent ratifée dix pays. Ceux qui l'ont fait jusqu'à ce jour sont la Bulgarie, la Hongrie, la Tchécoslovaquie, l'Espagne, la République démocratique allemande, la France, la Nouvelle-Zélande, la Roumanie, la République fédérale d'Allemagne et les républiques socialistes soviétiques d'Ukraine et de Biélorussie.

Les États-Unis ont aussi ratifié récemment cette Convention. Parmi les autres pays qui envisagent sérieusement de le faire, il y a le Royaume-Uni et le Japon.

Le Canada ne l'a pas encore fait. Dès l'adoption du bill S-4, le Canada déposera un instrument de ratification auprès de l'Organisation inter-gouvernementale consultative de la navigation maritime. La convention entrera en vigueur au Canada

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 8 février 1978

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel le bill S-4, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, a été déféré, se réunit aujourd'hui à 15 h 10 afin d'étudier ledit bill.

Le sénateur Maurice Bourget (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: L'honorable sénateur Smith, qui est notre président, a été obligé de s'absenter, et pour cette raison, j'occupe le fauteuil cet après-midi. J'espère que vous ne vous y opposez pas?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Je vous remercie de votre collaboration.

Nous avons inscrit à l'ordre du jour de cet après-midi le bill S-4, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Les témoins suivants représentent le ministère des Transports: M. Jean L. Charron, sous-ministre adjoint, Coordination, Transports Canada; M. Peter Cameron, Directeur des Relations internationales, Transports Canada; M. Clifford A. Roser, Conseiller principal, Relations internationales, Transports Canada, et M. Alfred Popp, Avocat, Transports Canada.

Avant d'entreprendre l'étude du bill, je pense que M. Charron a un certain nombre de déclarations à faire au Comité. Voulez-vous formuler vos remarques Monsieur Charron?

Mr. Jacques Charron, Assistant Deputy Minister, Coordinator, Transport Canada: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, Honorable senators, if passed Bill S-4 will make it possible to enforce in Canada the International Convention for Safe Containers. This Convention was adopted at the time of the Conference on the international traffic of containers, which the United Nations Commission for Europe and the Inter-governmental Maritime Consultative Organization, a specialized agency of the United Nations, held jointly in 1972.

A Canadian delegation participated in the development of this International Convention and signed it, subject to its subsequent ratification by Canada. The Convention came into force at the international level, on September 6, 1977, after its being ratified by ten countries. To date those countries which ratified it are Bulgaria, Hungary, Czechoslovakia, Spain, the German Democratic Republic, France, New Zealand, Rumania, the Federal Republic of Germany, and the Socialist Soviet Republics of the Ukraine and Bielorussia.

The United States also ratified this Convention recently. Among the other countries which are seriously considering to do so, there are the United Kingdom and Japan.

Canada has not ratified it yet. As soon as Bill S-4 is adopted, Canada will file an instrument of ratification with the Inter-governmental Maritime Consultative Organization. The Convention will come into force in Canada one year later. Canada is ratifying the Convention for two reasons:

[*Text*]

un an plus tard. Le Canada ratifie actuellement cette Convention pour deux raisons:

Premièrement, il est dans l'intérêt de la sécurité de l'application uniforme des lois nationales régissant l'utilisation des conteneurs pour le fret international. L'adhésion du Canada à la convention sur la sécurité des conteneurs assurera le degré de sécurité requise des conteneurs.

Deuxièmement, la non-ratification peut avoir pour effet d'arrêter l'écoulement des produits conteneurisés du Canada vers les nombreux pays qui ont ratifié la Convention et dont les règlements peuvent causer un préjudice aux conteneurs du Canada et permettre la détention de ces derniers.

The main points embodied in Bill S-4 are as follows:

1. Container owners will obtain safety approval for containers and thereby comply with minimum safety standards and this will be noted on the container by a safety approval plate.

2. Newly manufactured containers will be tested in accordance with safety standards set out in Annex II of the Convention.

3. Containers in service at the time the Convention comes into force in Canada will be safety approved if evidence is provided as to their safe usage over a two-year period or if they meet the criteria equivalent to that required for new container approval.

4. Container owners will carry out periodic inspection of their containers in accordance with approved procedures.

5. The owner of a container will be responsible for maintaining it in a safe condition. If there is evidence to believe that the condition of the container is such as to create a risk to safety, the owner will be required to take such container out of service until it has been restored to a safe condition.

6. The Convention does not apply to containers specially designed for air transport and it allows for additional safety requirements for containers specially designed for the transport of dangerous goods or bulk liquids and for containers when carried by air.

Now, Mr. Chairman, a few words on the proposed application of the Convention. In Canada, inspections of containers will be carried out at ports of entry and exit to the country by existing federal government inspectors who will be authorized to identify any containers with invalid safety approval plates or which present an obvious risk to safety. Draft regulations are being provided to industry for comment and consultation has taken place with industry and provincial governments with respect to the implementation of this Convention in Canada. Further consultation will take place with industry and the provinces on the draft regulations. The regulatory approach contemplated includes a system for safety approval of new and existing international freight containers; a system of approval for container maintenance programs; the establishment of container repair requirements and administrative controls to ensure adherence to regulations. The spirit of the draft regula-

[*Traduction*]

First, the uniform implementation of national legislation governing the use of containers for international freight is in the interest of security. Canada's adhesion to the Convention for safe containers will ensure the degree of security required for containers.

Secondly, the non-ratification may have the effect of stopping the flow of Canadian containerized products to many countries which have ratified the Convention and whose regulations may be detrimental to containers from Canada and allow their detention.

Les principales dispositions du Bill S-4 sont les suivantes:

1. Les propriétaires de conteneurs obtiendront un agrément aux fins de sécurité, et ainsi ce conformeront aux normes minimales de sécurité, ce qui sera indiqué sur le conteneur au moyen d'une plaque d'agrément aux fins de sécurité.

2. Les conteneurs neufs seront soumis à des essais conformément aux normes de sécurité stipulées à l'annexe 2 de la Convention.

3. Les conteneurs en service lors de l'entrée en vigueur de la Convention au Canada, seront agréés, si des preuves sont fournies que leur utilisation au cours d'une période de deux ans n'a jamais présenté un danger pour la sécurité, ou s'ils sont conformes aux critères équivalents à ceux appliqués quant à l'agrément des conteneurs neufs.

4. Les propriétaires de conteneurs effectueront des inspections périodiques conformément aux procédures établies.

5. Le propriétaire d'un conteneur devra conserver ce dernier en un état satisfaisant du point de vue de la sécurité. Au cas où on aura la preuve que l'état du conteneur présente un risque manifeste pour la sécurité, son propriétaire sera tenu de le retirer du service jusqu'à ce qu'il soit à nouveau conforme aux prescriptions de sécurité.

6. La Convention ne s'applique pas aux conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien, mais elle permet d'imposer des prescriptions supplémentaires en matière de sécurité pour les conteneurs spécialement conçus pour le transport de marchandises dangereuses ou de liquides en vrac, ou pour les conteneurs lorsqu'ils sont transportés par air.

Et maintenant, Monsieur le président, quelques mots sur les projets d'application de la Convention. Au Canada, les conteneurs seront inspectés aux ports d'entrée et de sortie par les inspecteurs du gouvernement fédéral actuels qui seront autorisés à relever tout conteneur dont la plaque d'agrément en matière de sécurité n'est pas valable ou qui présente un risque manifeste pour la sécurité. Des projets de règlements ont été soumis à l'industrie pour qu'elle formule ses observations, et des représentants de cette industrie et des gouvernements provinciaux ont été consultés au sujet de l'application la Convention au Canada. D'autres entretiens auront lieu avec les représentants de cette industrie et des provinces au sujet du projet de règlements. La méthode de réglementation envisagée prévoit un régime d'agrément en matière de sécurité des conteneurs neufs et en service au niveau international, un régime d'agrément pour les programmes d'entretien des conte-

[*Text*]

tions is that government wishes to achieve compliance with the Convention with the minimum amount of industry regulation.

Mr. Chairman, with reference to the official report in the *Debates of the Senate* for December 8, 13 and 14, 1977 respectively, questions were asked by honourable senators for which I can provide answers at this time.

I believe that Senator Connolly requested information on implications of Bill S-4 for interprovincial trade in Canada. Senator Connolly also asked if federal regulations concerning safety of containers used in international trade would have a "spill-over" effect creating a problem for container used in intra-provincial trade.

A combined reply is that the Convention and the bill, if enacted, would apply to containers employed in international transport. Regulations issued pursuant to the Act would not apply to containers employed in domestic trade. Adoption of the convention safety standards would have no direct "spill-over" effect with respect to containers used in intra-provincial trade and no requirement has been revealed for similar standards for containers used domestically.

Senator Riley: They would apply to the intramodal use of containers in international trade—that is, landing at the port of Halifax or Saint John and going on to other provinces?

Mr. Charron: Yes, they would.

Senator Riley: Would there be provincial jurisdiction? The provinces now have provincially delegated authority in respect to highway transport?

Mr. Charron: That is right.

Senator Riley: Would the convention have to be approved by the provinces?

Mr. Charron: My understanding is the convention does not have to be approved by the provinces. The provinces, with whom we have consulted and will be consulting, would play a role under the legislation that they administer at this stage in connection with the movement of containers. Mr. Cameron may want to say something more on this.

Senator Riley: That is all right. I do not want to interrupt now. Please continue.

The Deputy Chairman: You can continue, and later on members of the committee will be able to ask questions. Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Charron: I unfortunately was not here when these questions were asked, so I do not have all of the context.

[*Traduction*]

neurs; l'établissement de prescriptions de réparation des conteneurs, et de contrôles administratifs pour assurer l'observance des règlements. L'esprit du projet de règlements est que le gouvernement désire faire respecter la Convention en imposant un minimum de règlement à l'industrie.

Monsieur le président, au sujet du rapport officiel publié dans les Débats du Sénat en date du 8, 13 et 14 décembre 1977 respectivement, les honorables sénateurs ont posé des questions auxquelles je suis aujourd'hui en mesure de répondre.

Je crois que le sénateur Conolly voulait obtenir des renseignements sur les répercussions qu'aurait le Bill S-4 sur le commerce interprovincial au Canada. Il a également demandé si les règlements fédéraux visant la sécurité des conteneurs utilisés dans le cadre du commerce international, auraient des «retombées», susceptibles de poser un problème pour les conteneurs utilisés dans le cadre du commerce intra-provincial.

La réponse à cette question est que la Convention et le projet de loi, s'il est adopté, s'appliquerait aux conteneurs employés pour le transport international. Les règlements promulgués conformément à la loi ne s'appliqueraient pas aux conteneurs utilisés dans le cadre du commerce national. L'adoption des normes de sécurité prévues dans la Convention n'auraient pas de «retombées» directes sur les conteneurs utilisés dans le cadre du commerce intra-provincial, et aucun critère n'a été révélé quant à l'établissement de normes similaires pour les conteneurs utilisés au niveau national.

Le sénateur Riley: Elles s'appliqueraient à l'utilisation intramodale des conteneurs dans le cadre du commerce international, c'est-à-dire, leur débarquement aux ports d'Halifax ou de Saint-jean et leur acheminement vers d'autres provinces?

M. Charron: Oui.

Le sénateur Riley: Relèveront-ils également de la compétence provinciale? Les provinces disposent actuellement d'une délégation de pouvoirs en matière de transports routiers?

M. Charron: C'est exact.

Le sénateur Riley: La Convention devra-t-elle être approuvée par les provinces?

M. Charron: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire que la Convention soit approuvée par les provinces. Les provinces, que nous avons consultées et que nous consulterons encore, joueront un certain rôle dans le cadre de la mesure législative dont elles assurent l'application au stade actuel en ce qui concerne le transport des conteneurs. M. Cameron aimerait peut-être formuler d'autres remarques à ce sujet.

Le sénateur Riley: C'est très bien, je ne veux pas vous interrompre maintenant; poursuivez, je vous en prie.

Le vice-président: Poursuivez et, ensuite, les membres du Comité poseront leurs questions. D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Charron: Malheureusement, j'étais absent quand toutes ces questions ont été posées, par conséquent je n'ai pas tout le contexte.

[*Text*]

The second one was with respect to intra-provincial container traffic. Senator Riley asked whether Part III of the National Transportation Act has yet been proclaimed. The answer is that Part III of the act, which deals with extra-provincial motor vehicle transport and includes safety provisions, was proclaimed on May 15, 1970, but has not yet been implemented. The main legislation dealing with both extra- and intra-provincial road transport is the Motor Vehicle Transport Act administered by the provinces. That act does not deal with safety provisions covered by the present bill.

Senator Greene asked as to the possibility of the passage of Bill S-4 and ratification of the International Convention for Safe Containers by Canada allowing some foreign interest to found a cause of action in Canadian courts based upon that treaty to the disadvantage of Canadian shippers or business concerns. This matter has been given careful study, and it is not apparent that such a possibility exists. We have not been able to perceive of any situation developing parallel to the example presented by Senator Greene.

Senator Smith (Colchester) requested to know why there is no provision in Bill S-4 which expressly states that Parliament approves the International Convention for Safe Containers. A provision stating parliamentary approval of the convention is not included in the bill since it is the passage of the implementing legislation to give effect to the convention in Canada which would provide the executive with the authority to ratify or accept the convention. Acceptance or ratification of international conventions is understood to be a responsibility of the executive arm of the government, whereas implementation of such convention often by means of new legislation is the responsibility of Parliament.

Finally, Senator Smith (Colchester), referring to Article IV of the convention, where it is stated that inspection is to be conducted by each contracting state for the purpose of enforcement of the regulations under Annex I of the convention, wanted to know why such testing is to be entrusted to government inspectors such as coast guard surveyors, CTC rail inspectors and civil aviation or customs inspectors.

I believe Senator Smith was correct in his observation that it would be inappropriate for such inspection to be carried out by the level of inspector as that identified. The convention makes reference to several different container inspection processes. Testing, inspection and approval functions covered under Article IV of the convention pertain to the certification process for existing and newly-manufactured containers, which will require a very high standard of inspection. Such inspection will be conducted by officials of authorized organizations approved by the government to conduct this service on its behalf. The type of organization which will be employed will be one providing classification standards for shipbuilding and structural steel construction. Examples of such organizations are:

[*Traduction*]

La deuxième question portait sur le trafic intra-provincial des conteneurs. Le sénateur Riley a demandé si la Partie III de la Loi nationale sur les transports a été promulguée. La réponse est que la Partie III de la Loi, qui porte sur le transport extra-provincial par véhicules à moteur et qui renferme des dispositions en matière de sécurité, a été promulguée le 15 mai 1970, mais n'a pas encore été appliquée. La principale mesure législative qui porte sur les transports routiers extra et intra-provinciaux est la Loi sur les transports par véhicules à moteur dont l'application est assurée par les provinces. Cette loi ne comporte pas les dispositions de sécurité que l'on trouve dans le bill que nous étudions.

Le sénateur Greene a demandé s'il était possible que l'adoption du Bill S-4 et la ratification de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs par le Canada, fournisse à certains intérêts étrangers un motif de poursuites devant les tribunaux canadiens en ayant recours à ce traité, au désavantage des entreprises commerciales ou des expéditeurs canadiens. Cette question a été étudiée attentivement, et il ne semble pas qu'une telle possibilité existe. Nous ne sommes pas parvenus à imaginer une situation susceptible de se produire dans le sens de l'exemple donné par le sénateur Greene.

Le sénateur Smith (Colchester) voulait connaître la raison pour laquelle le Bill S-4 ne renferme aucune disposition qui stipule formellement que le Parlement doit approuver la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Aucune disposition stipulant l'approbation de la Convention par le Parlement n'est prévue dans le bill, puisque c'est l'adoption de ce dernier qui assurera l'application des dispositions de la Convention, en permettra la mise en vigueur au Canada, et qui conférera à l'exécutif la pouvoir de ratifier ou d'accepter la Convention. Il est entendu que l'acception ou la ratification de la convention internationale relève du pouvoir exécutif, tandis que l'application de conventions de ce genre, souvent au moyen de nouvelles mesures législatives, relève du Parlement.

Finalement, le sénateur Smith (Colchester), se référant à l'article IV de la Convention, qui stipule que l'inspection doit être effectuée par chaque partie contractante pour assurer l'application des règlements dans le cadre de l'annexe I de la Convention, voulait savoir pourquoi l'on confiait l'exécution de ces inspections à des inspecteurs du gouvernement, tels que les inspecteurs de la garde-côtière, les inspecteurs des chemins de fer de la CCT et les inspecteurs des douanes ou de l'aviation civile.

Le sénateur Smith avait raison lorsqu'il a déclaré qu'il serait inapproprié que ces inspections soient effectuées par cette catégorie d'inspecteurs. La Convention prévoit plusieurs méthodes différentes d'inspection des conteneurs. les essais, l'inspection et l'agrément prévus à l'article IV de la Convention s'appliquent à la procédure d'homologation des conteneurs existants et fabriqués récemment, qui exigera un très haut niveau d'inspection. Cette inspection sera effectuée par des agents des organismes habilités, autorisés par le gouvernement à assurer ce service en son nom. Le genre d'organismes qui en seront chargés, seront des organismes dont le rôle est de fixer des normes de classification dans le domaine de la construction navale et des structures d'acier. On peut citer comme orga-

[*Text*]

Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas and the American Bureau of Shipping.

The inspection process which Senator Petten referred to in his introductory remarks as involving coast guard surveyors, and so on, was that required under Section VI of the convention, whereby containers in transit are checked at strategic locations across the country to identify containers presenting obvious risks to safety or those carrying invalid safety approval plates. This level of inspection is one which can be carried out effectively by the type of inspector identified, as part of normal duties.

As a final point, it has recently come to our attention that the Intergovernmental Maritime Consultative Organization issued a note verbale on the convention, which makes minor adjustments to the grammar and clarity of the schedule. These minor changes are not contained in the schedule currently attached to the bill, and I understand the motion to amend the schedule is available for this meeting.

Monsieur le président, j'espère que ces remarques ont été utiles au comité.

I am honoured to have the opportunity to address this question before this committee.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Charron. I wonder if your colleagues have some remarks to make?..If not, I would call upon members of the committee to ask their questions.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, est-ce que le témoin pourrait nous dire s'il y a une grande variété entre les standards présentement en usage au Canada par les propriétaires de conteneurs, comparativement aux standards prévus dans la Convention?

M. Charron: Monsieur le président, je crois que les différences sont peu nombreuses. En fait, l'information que nous avons indiquerait que s'il y a des différences, elles porteraient à l'avantage,—c'est-à-dire que les exigences domestiques seraient encore plus grandes.

Mr. Cameron may want to add to this.

Mr. Peter Cameron, Director, International Relations, Transport Canada: The standards embodied in the convention are basically the ISO standards, which are the international standards. The convention standards and the ISO standards are identical, apart from one minor standard which involves railway transport, to do with flexation of the containers, but it is minor. In fact, the Canadian railway standard is higher, and we will have to look to that. It is a very minor difference.

Le sénateur Langlois: Je comprends que la réponse que je viens d'avoir se réfère surtout à la qualité des conteneurs. Cependant, ce que j'avais à l'idée, ce sont surtout les standards employés, par exemple, dans ces appareils pour la manutention, à savoir si on se sert des mêmes appareils qui sont en usage, à l'heure actuelle, au Canada, parce que ça voudrait dire des changements non seulement aux conteneurs, mair probablement dans les appareils de manutention de ces conteneurs là.

[*Traduction*]

nisme de ce genre: le Lloyd's Register of Shipping, le Bureau Veritas et l'American Bureau of Shipping.

Les méthodes d'inspection décrites par le sénateur Petten dans ses remarques préliminaires et qui sont assurées par des inspecteurs de la garde-côtière, etc., sont celles prévues à l'article IV de la Convention, en vertu duquel les conteneurs en transit au Canada sont vérifiés à des points stratégiques pour relever ceux qui présentent des risques de sécurité manifestes ou ceux qui portent des plaques d'agrément non valides. A ce niveau, les inspections peuvent être effectuées efficacement par le genre d'inspecteurs indiqués, dans le cadre de leurs fonctions ordinaires.

Un dernier point que je tiens à vous signaler: récemment, nous avons appris que l'Organisation inter-gouvernementale consultative de la navigation maritime a publié une note verbale au sujet de la Convention, qui apporte des améliorations mineures à la syntaxe et à la clarté du libellé de l'annexe. Ces modifications mineures ne figurent pas à l'annexe actuelle du bill, mais vous avez en main la motion portant la modification de cette annexe.

Mr. Chairman, I hope these comments have been useful to the Committee.

Je suis très honoré d'avoir la possibilité de traiter de cette question devant votre Comité.

Le vice-président: Merci, Monsieur Charron. Vos collègues désirent-ils formuler des remarques? . . . Sinon, je demanderais aux membres du Comité de poser leur questions.

Senator Langlois: Mr. Chairman, could the witness tell us whether there is much difference between the standards currently applied in Canada by container owners, and those provided for in the Convention?

Mr. Charron: Mr. Chairman, I think there are very few differences. In fact, the information we have would indicate that if there are any differences, they would be more favourable—that is to say that domestic requirements would be even more stringent.

M. Cameron aimerait peut-être ajouter quelques mots à ce sujet.

M. Peter Cameron, directeur, Relations internationales, Transport Canada: Les normes contenues dans la convention sont essentiellement les normes internationales adoptées par l'ISO. En fait, la convention reprend les normes de l'ISO à l'exception d'une norme mineure qui s'applique au gauchissement des conteneurs dans le transport ferroviaire. En fait, nous devrons étudier ce cas parce que les normes ferroviaires canadiennes sont plus élevées. C'est une différence insignifiante.

Senator Langlois: I believe your answer referred mainly to the quality of the container. I was however thinking of the standards applying, for example, to the handling equipment for containers. Is the equipment that is now used in Canada internationally used or will the industry have to modify not only its containers but its handling equipment?

[*Text*]

Mr. Cameron: There will be no difference in the type of infrastructure required to handle containers. It will not affect it at all.

Mr. Clifford A. Rose, Senior Adviser, International Relations, Transport Canada: I should like to add to Mr. Cameron's reply. Prior to the introduction of the International Convention for Safe Containers, and for some time now, industry internationally has been using the standard of the international organization for standardization. These standards permeate through the industry, including the Canadian industry, and the standards set out in Annexe II to the convention are derived from those standards.

Senator Langlois: Am I to understand that when this convention was negotiated the Canadian industry had representatives in attendance at these meetings?

Mr. Rose: I do not believe that this set of witnesses actually knows.

Mr. Cameron: Mr. Chairman, my understanding is, yes, but I cannot tell you the extent of that representation.

Senator Langlois: I am not curious; I just wish to know if you were present.

M. Charron: Monsieur le président, on pourrait vérifier cela.

Le vice-président: Est-ce que cela vous satisfait, sénateur Langlois?

Le sénateur Langlois: Oui, monsieur le président.

The Deputy Chairman: Are there any other questions?

Senator Riley: Supplementary to the question asked by Senator Langlois, the opening statement indicates that:

> A Canadian delegation participated in the development of this international convention and signed it subject to its later ratification by Canada.

Other countries, you said further on, which are proceeding to ratification include the United Kingdom and Japan. Is there any reason for the delay in that?

Mr. Cameron: Mr. Chairman, I am not certain as to the United Kingdom delay, but I understand the Japanese delay is caused by their parliamentary system, which has a tremendous backlog, plus the government machinery in Japan does not facilitate rapid passage of legislation. Japan is a major container shipper and is fully expected to ratify the convention, probably by April or May, 1978, but that is just a guess.

Senator Riley: To turn to extra-provincial transportation of containers and the inspection: Will this inspection group be inspecting the containers when they are carried extra-provincially by rail, by air or by highway?

Mr. Rose: Perhaps I could answer it somewhat indirectly. What is contemplated by way of inspection is that customs inspectors located at sufferance warehouses strategically located across the country at rail points in the provinces would, in

[*Traduction*]

M. Cameron: Il ne sera aucunement nécessaire de modifier l'infrastructure nécessaire à la manutention des conteneurs. Rien ne devra être changé.

M. Clifford A. Rose, conseiller principal, Relations internationales, Transport Canada: J'aimerais ajouter quelques mots à ce que vient de dire M. Cameron. Avant l'entrée en vigueur de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, l'industrie internationale utilisait, et utilise depuis plusieurs années maintenant, les normes adoptées par l'organisation internationale de normalisation (ISO). Ces normes sont appliquées dans toute l'industrie y compris l'industrie canadienne et l'annexe II de la Convention s'inspire des normes adoptées par l'ISO.

Le sénateur Langlois: Avait-on invité des représentants de l'industrie canadienne aux réunions portant sur la négociation de la Convention?

M. Rose: Je ne crois pas que ces témoins puissent répondre à votre question.

M. Cameron: Je crois qu'on a effectivement sollicité la participation de l'industrie, Monsieur le président, mais je ne saurais dire combien de représentants du Canada assistaient à ces réunions.

Le sénateur Langlois: Je ne suis pas curieux. Je désire simplement savoir si vous étiez présent à ces réunions?

Mr. Charron: It could be verified, Mr. Chairman.

The Deputy Chairman: Does this answer your question, senator Langlois?

Senator Langlois: Yes, Mr. Chairman.

Le vice-président: D'autres questions?

Le sénateur Riley: Pour reprendre la question posée par le sénateur Langlois, il est dit dans la déclaration préliminaire:

> Une délégation canadienne a participé à l'élaboration de cette Convention internationale et l'a signée, sous réserve que le Canada ratifiat cette dernière par la suite.

Vous dites plus loin que d'autres pays dont le Royaume-Uni et le Japon envisagent de ratifier la Convention. Existe-t-il une raison justifiant ce retard?

M. Cameron: Monsieur le président, j'ignore la raison du retard mis par le Royaume-Uni à ratifier la Convention, mais je crois que l'énorme arriéré de travail des parlementaires japonais explique qu'ils n'aient pas encore pu ratifier l'entente. En route, l'appareil gouvernemental au Japon ne facilite pas l'adoption rapide des lois. Le Japon étant l'un des principaux transporteurs de conteneurs, on s'attend à ce qu'il ratifie la Convention d'ici avril ou mai 1978. Ce n'est cependant qu'une date approximative.

Le sénateur Riley: Passons maintenant à la question du transport interprovincial de conteneurs et de l'inspection. L'équipe d'inspecteurs vérifira-t-elle les conteneurs transportés d'une province à l'autre par rail, par air ou par route?

M. Rose: Permettez-moi de répondre à votre question indirectement. Des inspecteurs des douanes seraient chargés de cette inspection dans des entrepôts de marchandises en souffrance stratégiquement situés sur les lignes de chemin de fer

[*Text*]

the normal course of their duties, where containers are "de-stuffed," as they say, examine containers for invalid plates and obvious unsafe condition. Because of the natural flow of containers to these points, this is where they would look at them. To answer your question directly, no, they would not be travelling across the country inspecting containers in extraprovincial employment.

Senator Langlois: It is an interesting point, Mr. Chairman, to bring up the delay on the part of other countries, but why did Canada delay it so much?

The Deputy Chairman: That I do not know; I cannot give you the answer.

Mr. Cameron: Mr. Chairman, if I could cast the convention in perspective, I think it is safe to say that up to the late sixties, no country wanted a convention which would apply rules and regulations to their industry. I believe that was quite true up until approximately 1970, when it became apparent that if there was no global set of standards to which everyone could adhere, there would be unilateral action taken by different countries and each country would move to implement their standards based on the ISO or, indeed, other standards. It was really in the face of this that the convention was finally agreed to in 1972. It was really a question of global protection; that if standards were coming, then it was necessary to make them international and appropriate.

Canada subscribed to this view and, in addition, did not wish to ratify the convention too early. We wished to make sure that this convention would apply internationally, and on that basis we did delay.

Senator Riley: Mr. Chairman, does the inspection extend to the contents of the containers?

Mr. Charron: No; my understanding is that the inspection is exclusively on the container and, as a matter of fact, there is provision whereby the contents could not be detained or their movement unduly delayed.

Senator Riley: What about the case in which the federal police—we do not dare call them the RCMP now—are on the lookout for narcotics among the contents of containers?

Mr. Cameron: Mr. Chairman, there is a separate convention, the Customs Convention, which ensures that containers do not have false bottoms or sealed places where contraband could be concealed. That convention is in force at the moment.

The Deputy Chairman: How often are the containers going to be inspected and who will pay for it? Will it be the owners of the containers?

Mr. Charron: It might be useful, Mr. Chairman, if, very briefly, we were to run through the three steps in the process.

The Deputy Chairman: Yes. It is agreeable to members of the committee?

Hon. Senators: Agreed.

[*Traduction*]

du pays. Dans l'exercice de leurs fonctions normales, les inspecteurs examineraient les conteneurs lors de leur déchargement afin de déceler les plaques non valides ou d'autres conditions constituant, de façon manifeste, un risque pour la sécurité. Les inspecteurs examineraient les conteneurs à ces endroits parce qu'ils y sont acheminés naturellement. Pour répondre directement à votre question, les inspecteurs n'auraient pas à voyager à travers le pays pour examiner des conteneurs utilisés dans le commerce extra-provincial.

Le sénateur Langlois: Il est intéressant, monsieur le président, de souligner le retard mis par d'autres pays à signer cette Convention, mais pourquoi le Canada a-t-il tant tardé à le faire?

Le vice-président: Je l'ignore. Je ne peux pas répondre à votre question.

M. Cameron: Monsieur le président, il faut replacer la Convention dans son contexte. Je crois que l'on doit reconnaître qu'avant les années 1960 aucun pays ne souhaitait qu'on adopte une Convention qui réglementerait leur industrie. Je crois que c'était exactement la situation jusqu'à environ 1970, mais on s'est vite apreçu qu'il fallait fixer un ensemble de normes acceptables pour tous les pays, afin d'empêcher certains gouvernements d'appliquer unilatéralement des normes basées sur celles de l'ISO ou sur d'autres. C'est dans ce contexte que la Convention a finalement été conclue en 1972. Elle devait constituer une protection pour tous les pays. En d'autres termes, ils ont décidé d'adopter des normes internationales appropriées puisqu'elles étaient devenues nécessaires.

Le Canada a admis ce point de vue et, en outre, ne désirait pas ratifier la Convention trop rapidement. Nous voulions nous assurer qu'elle serait appliquée à l'échelle internationale; c'est la raison pour laquelle nous avons attendu quelque temps avant de la ratifier.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, examinera t-on également le contenu des conteneurs?

M. Charron: Non. Je crois que seul le conteneur sera examiné. Il existe même une disposition assurant que le contenu ne peut être retenu trop longtemps.

Le sénateur Riley: Qu'adviendrait-il si la police fédérale que nous n'osons plus appeler la GRC, pense qu'un conteneur contient de la drogue?

M. Cameron: Monsieur le président, il existe une convention distincte, la Convention des douanes, qui stipule que les conteneurs ne doivent pas posséder de double fond ou de cachettes permettant de dissimuler des marchandises de contrebande. Cette convention est actuellement en vigueur.

Le vice-président: Quelle sera la fréquence d'inspection des conteneurs et qui payera la note? Les propriétaires des conteneurs devront-ils assumer les frais d'inspection?

M. Charron: Il serait peut-être utile, monsieur le président, d'expliquer brièvement les trois étapes du processus.

Le vice-président: Oui; les membres du Comité sont-ils d'accord?

Des voix: Oui.

[*Text*]

Mr. Rose: Thank you, Mr. Chairman. A very broad outline of what the convention requires is that for newly-manufactured containers, inspection through the use of authorized organizations in the case of Canada would be carried out at an engineering level, if you like, in the manufacturing plant. Once a container type has been found to meet the criteria set out in the Annex, the owner or manufacturer, depending on who had made the application, would be permitted to affix a safety approval plate to the container. One of the requirements in affixing the plate to the container is to mark on that plate when the first inspection is due. The type of inspection that is being called up in this second case is a re-examination of containers periodically by the owner to determine that the container has, in fact, retained its integrity or, if not, that corrective action would be taken.

This inspection procedure that would be followed by the owner on the a periodic basis is subject to prior approval by the government, but in no way would there be inspection carried out by government officials in this particular case. This inspection, it is worth while pointing out, is not a rigorous testing of the container, but a thorough visual inspection of it, and the significant aspect is cost in this respect.

The third inspection process, to which we have already made reference, is the control aspect under which containers in service are spot-checked throughout the country to determine whether there are any obvious risks of safety, or invalid plates.

The Deputy Chairman: Thank you very much.

Senator Riley: How are these inspection dates to be put on? Will they be affixed by plate, or by chalk, or how?

Mr. Rose: The convention allows that the owner can use some discretion as to how he applies the examination dates, with the exception of the re-examination date for new containers, which must be impregnated on the plate itself. The re-examination dates successively to that could either be put on the plate directly or placed adjacent to the plate in some suitable manner. This could be addressed in the request for approval of the examination procedures by the owner.

Senator Riley: Can you give me a definition of a "container"?

Mr. Rose: Not easily. I would have to read it out of the convention. In the instance we are talking about, and without going into the definition provided in the convention, it would be an intermodal freight container which is fitted with corner fittings and capable of being stacked and used in intermodal transportation in rail, truck, and sea carriage.

Senator Riley: What about the long cylindrical type of containers used to transport chemicals?

Mr. Rose: In that case it would be the frame itself which would be treated by this Convention. The frame would conform to the general configurations of the container, while the cylinder or tank would be subject to additional tests. So, it goes beyond the scope of this convention.

[*Traduction*]

M. Rose: Je vous remercie, monsieur le président. La Convention exige que les nouveaux conteneurs utilisés par des organismes approuvés au Canada soient vérifiés dès leur conception, c'est-à-dire chez le fabricant. Lorsqu'on a établi qu'un type de conteneur est conforme aux critères énumérés dans l'Annexe, le propriétaire ou le fabricant, c'est-à-dire celui qui soumet la demande, peut apposer sur ses conteneurs une plaque d'agrément aux fins de la sécurité. La date de première inspection doit cependant y apparaître. Dans ce deuxième cas, le propriétaire doit réexaminer périodiquement ses conteneurs afin de s'assurer qu'ils sont en bon état. Il doit les réparer si nécessaire.

L'inspection à laquelle doit se plier périodiquement le propriétaire doit d'abord être approuvée par le gouvernement, mais il n'est pas question que des représentants gouvernementaux en soient chargés. Il convient de noter que cette inspection n'est pas un essai rigoureux du conteneur, mais un examen visuel aprofondi de ce dernier dont un facteur important est le coût.

Le troisième processus d'inspection dont nous avons déjà fait mention est le contrôle des conteneurs en service qui sont examinés au hasard afin de déterminer s'ils ne constituent pas un danger pour la sécurité ou pour s'assurer que leurs plaques sont valides.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Le sénateur Riley: Comment inscrira-t-on les dates d'inspection? Seront-elles fixées sur une plaque ou écrites à la craie?

M. Rose: La Convention laisse au propriétaire le choix de la méthode qu'il utilisera pour inscrire les dates d'inspection. La date de réexamen des conteneurs neufs doit cependant être inscrite sur la plaque elle-même. La date des vérifications ultérieures sera inscrite directement sur la plaque ou près de celle-ci de façon qu'elle soit bien visible. Ceci pourrait être fixé dans la demande d'approbation des modalités d'examen soumise par le propriétaire.

Le sénateur Riley: Pouvez-vous nous définir ce qu'on entend par «conteneur»?

M. Rose: Difficilement. Il faudrait que je vous lise la définition contenue dans la Convention. Dans le cas qui nous occupe et sans entrer dans les détails de la définition contenue dans la Convention, il s'agit d'un conteneur destiné au transport inter-modal doté de pièces de coin, que l'on peut gerber et utiliser dans le transport inter-modal par chemin de fer, camion ou bateau.

Le sénateur Riley: Et les longs conteneurs cylindriques utilisés pour le transport des produits chimiques?

M. Rose: Dans ce cas, la Convention s'appliquerait au cadre proprement dit. Le cadre doit se conformer à la configuration générale des conteneurs tandis que le cylindre ou la citerne sont soumis à des essais plus poussés. Ils échappent donc à la Convention.

[*Text*]

Mr. Charron: The definition is in Article II on page 6 of the bill.

The Deputy Chairman: Has the department prepared any designs for those containers designed for particular purposes, or is there a standard for all the countries that are signatories to the convention?

Mr. Charron: The containers currently used, and by and large those on the design tables, would meet this definition. There is no need to design something new to fit this definition. Again, this is simply to emphasize the fact that this legislation will not require the industry and container owners to build or acquire new containers.

Mr. Cameron: I should also like to mention that this legislation will not hinder shipowners from designing new containers. It is very clear that, if a new container is designed to these standards, once type approval has been given, the manufacturer can then build as many containers as he can sell. The type approval costs will be about $2,000.

The Deputy Chairman: Per container?

Mr. Cameron: No, just for the first one. Following the specifications and the type approval, the manufacturer may build any number he wishes.

Mr. Rose: This $2,000 is not new. At the present time owners are having containers manufactured to the standards of the International Standards Organization. This same cost factor is involved. This is simply an adaptation of that system.

Mr. Charron: In other words, there is no new cost of any substance foreseen.

Senator Macdonald: As I understand you—and this I take from the answer given to the question Senator Riley put—this does not apply to containers in the interprovincial trade. Do you know whether there are any standards set for containers used exclusively in interprovincial trade? What I have in mind is the container business between Nova Scotia and Newfoundland.

Mr. Rose: Each intermodal service has their own set of criteria. While in a general sense they would confrom to the International Organization for Standardization, simply because of the good standards that they are, they have unique marketing interests and would look at cube, height and so forth in matching it to their particular operation. So, while there are other standards that would run across the services, there are also standards that would be unique to individual closed systems in the country.

Senator Macdonald: With respect to CN, would the only standard be the standard CN sets for the container business between those two provinces?

Mr. Rose: This would be the only standard they would be required to follow. They do follow, in large measure, the International Organization for Standardization.

[*Traduction*]

M. Charron: La définition se trouve à l'article 2, page 6 du projet de loi.

Le vice-président: Le ministère a-t-il préparé des spécifications pour les conteneurs réservés à un usage donné ou les pays signataires de la Convention doivent-ils respecter une certaine norme?

M. Charron: La majorité des conteneurs en service actuellement ainsi que ceux qui sont encore à l'étape de la conception répondent à cette définition. Il n'est pas nécessaire de concevoir de nouveaux conteneurs pour se conformer à cette définition. Je désire simplement souligner que cette loi n'oblige pas l'industrie ou les propriétaires de conteneurs à acheter ou à construire de nouveaux conteneurs.

M. Cameron: J'aimerais également souligner que cette loi n'empêcherait pas les armateurs de construire des conteneurs d'un type nouveau. Il est évident que si un nouveau conteneur est conçu en fonction de ces normes, le fabricant pourra en construire autant qu'il pourra en vendre une fois le type approuvé. Il lui en coûtera $2,000. pour faire approuver son conteneur.

Le vice-président: Par conteneur?

M. Cameron: Non, pour le premier seulement. Après avoir fait approuver son conteneur qui devra se conformer aux spécifications, le fabricant pourra en construire autant qu'il en voudra.

M. Rose: Ce tarif de $2,000. n'est pas nouveau. Des propriétaires font actuellement construire leurs conteneurs en fonction des normes de l'Organisation internationale de normalisation. Le coût est le même. Il s'agit simplement d'une adaptation de ce système.

M. Charron: En d'autres termes, la loi n'impose pas de frais supplémentaires.

Le sénateur Macdonald: Si je comprends bien la réponse que vous avez donnée au sénateur Riley, ces règles ne s'appliquent pas aux conteneurs utilisés dans le commerce interprovincial. Savez-vous s'il existe des normes pour les conteneurs qui réservés au commerce interprovincial? Je songe en particulier au transport de conteneurs entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve.

M. Rose: Chaque service inter-modal possède son propre ensemble de critères. Bien qu'ils se conforment habituellement aux normes de l'Organisation internationale de normalisation simplement parce que ses normes sont bonnes, leurs intérêts commerciaux diffèrent. Ils étudient les normes de volume, de hauteur, etc. pour les adapter à leurs besoins. Ainsi, même si d'autres normes sont employées par différentes entreprises, il existe également un ensemble de normes uniques s'appliquant à des systèmes fermés.

Le sénateur Macdonald: En ce qui touche le CN, devra-t-on respecter simplement les normes que le CN fixe pour le transport par conteneurs entre deux provinces?

M. Rose: Ce sont les seules normes que ce service doit respecter. La majorité des normes du CN sont cependant conformes à celles de l'Organisation internationale de normalisation.

[*Text*]

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, au cours de son exposé, le sous-ministre adjoint nous a fait part de la consultation sur l'application de la Convention par les gouvernements provinciaux. Est-ce qu'il y a eu, au stage de la négociation, de semblables consultations sur la Convention elle-même.

M. Charron: M. Cameron répondra à cette question, monsieur le président.

Mr. Cameron: Indeed, the consultations with the provinces were done so as to understand their feelings towards the convention. There were no strong feelings and no particular objections were put forward.

Senator Langlois: Even from Quebec?

The Deputy Chairman: Did you have occasion to discuss this with all the provinces?

Mr. Cameron: All the provinces have been contacted once. We fully expect that, when detailed regulations are worked out, they will again be consulted.

The Deputy Chairman: But so far there has been no objection raised with respect to jurisdiction?

Mr. Cameron: No, Mr. Chairman.

Senator Langlois: That does not answer my question. I asked whether there were such consultations with the provincial authorities at the negotiations stage.

Mr. Charron: Prior to this.

Mr. Cameron: This is prior to my coming to Transport Canada, Mr. Chairman. I have some difficulty in answering that question. If I could take that question under advisement, I will inquire and let the committee know.

The Deputy Chairman: Are there any further questions?

Senator Riley: I suppose CN's and CP's containers used in interprovincial transport would also be used, at times, in international transport. It would be in their best interest, would it not, to have these containers conform to the requirements of the convention?

Mr. Charron: Mr. Rose might know the extent to which the same containers are used.

Mr. Rose: All I can say is that it is quite certain that containers in service in international transport are carried by the CPR. I am of the opinion at this point in time, without having consulted with them, that the containers designed for domestic services are used exclusively for domestic services.

Senator Riley: Is there any requirement in the convention as to the size of the containers? Are there one or two sizes, and what are they?

Mr. Rose: Senator Riley, the sizes are given as part of the definition of containers.

The definition is as follows:

> Container means an article of transport equipment—

And then paragraph (d):

> (d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either—

[*Traduction*]

Senator Langlois: Mr. Chairman, the assistant deputy minister informed us in his statement that the provinces would be consulted on the implementation of the Convention. Did the government proceed to similar consultations on the Convention itself during its negociation?

Mr. Charron: Mr. Cameron will answer that question, Mr. Chairman.

M. Cameron: En effet, on a demandé l'avis des provinces sur la convention. Aucune province ne s'y est opposée. Aucune objection particulière n'a été soulevée.

Le sénateur Langlois: Même du Québec?

Le vice-président: Avez-vous eu l'occasion de discuter de cette question avec toutes les provinces?

M. Cameron: Le ministère a consulté toutes les provinces une fois. Nous sommes convaincus qu'elles seront consultées à nouveau lorsque des règlements détaillés auront été élaborés.

Le vice-président: A-t-on jusqu'à maintenant contesté la juridiction du fédéral dans ce domaine?

M. Cameron: Non, Monsieur le président.

Le sénateur Langlois: Cela ne répond pas à ma question. J'ai demandé si les autorités provinciales avaient été consultées lors de la négociation de la convention.

M. Charron: Avant ce moment.

M. Cameron: Je ne travaillais pas à Transports Canada à cette époque, Monsieur le président. Il m'est difficile de vous répondre. Je serais heureux de me renseigner à ce sujet et vous répondre plus tard.

Le vice-président: D'autres questions?

Le sénateur Riley: Je présume que les conteneurs utilisés par le CN et le CP pour le transport interprovincial servent également parfois au transport international. Il serait dans l'intérêt de ces sociétés, n'est-ce pas, de s'assurer que leurs conteneurs soient conformement aux normes de la Convention?

M. Charron: M. Rose sait peut-être dans quelle mesure les mêmes conteneurs sont utilisés.

M. Rose: Je ne peux que vous assurer que le CP possède des conteneurs servant au transport international. Je crois sans pour autant m'être renseigné auprès de cette société, que certains conteneurs sont réservés exclusivement au transport intérieur.

Le sénateur Riley: La Convention fixe-t-elle les dimensions des conteneurs? Prévoit-on des conteneurs d'un ou de deux types, et quelles sont-ils?

M. Rose: Le sénateur Riley, les dimensions sont données dans la définition du mot «conteneur».

Voici la définition:

> «On entend par «conteneur» un engin de transport . . .

Et ensuite l'alinéa *d*) qui lit comme suit:

> (*d*) des dimensions telles que la surface délimitée par les quatre angles inférieurs extérieurs soit:»

[*Text*]

And then it sets out the area as being 14 square meters, or 150 square feet, or at least 7 square meters, or 75 square feet if it is fitted with top corner fittings.

Senator Riley: Is there a requirement in the convention also that these containers be sealed?

Mr. Rose: No, I do not believe so.

Senator Riley: Are there any special requirements with regard to reefer containers, refrigerated containers?

Mr. Rose: Neither this convention nor the legislation would pertain to the refrigerated aspect of containers.

Mr. Charron: Refrigeration is not an element in the convention. Presumably, a refrigerated container would have to meet the requirements of the convention.

Senator Riley: But are there requirements in the Convention with respect to refrigerated containers?

Mr. Charron: No, there are not.

Senator Macdonald: If I recall correctly, it was mentioned that inspections would be carried out by customs inspectors at ports of entry. Will there be specific regulations pursuant to which these inspectors will carry out inspections? It may be that a customs officer would have no knowledge whatsoever of the construction, and so forth, of containers.

Mr. Rose: It is contemplated that inspections carried out at ports of entry will be carried out by customs officials, marine surveyors of the Coast Guard, and CTC rail safety inspectors. Exactly who would figure in a given inspection would depend upon the circumstances surrounding that particular movement. There will definitely be regulations setting out the procedures and the manner in which the inspection is to be carried out. The level of inspection that would be carried out by the three types of inspectors I have mentioned would likely be different. It would probably be the same with respect to CTC rail safety inspectors and marine surveyors, both of whom have roughly the same level of knowledge. The type of inspection carried out by customs inspectors would not be nearly as penetrating. Where there would be a contact between a customs inspector and a container that was unsafe or had an invalid plate, it is contemplated that there would be referral to a marine surveyor or a CTC rail safety inspector at the first possible opportunity.

Mr. Cameron: It is contemplated in the first instance that the inspection will be a visual one. It is only when there is an obvious danger to safety, an obvious defect, that mechanisms would come into play which would either allow the detention of the container, or allow the container to proceed to its destination under controlled conditions and then removed from service.

Mr. Rose: I think it may be worth while mentioning at this point, Mr. Chairman, that the present safety record of containers is good. It is not contemplated that a large number of containers would fall into the category of being obviously unsafe. In terms of numbers, we are talking about a very small percentage. We should not necessarily anticipate a large number.

[*Traduction*]

Et on délimite ensuite la surface à 14 m^2 (ou 150 pieds carrés), ou au moins 7 m^2 ou 75 pieds carrés si le conteneur est pourvu de pièces de coins aux angles supérieurs.

Le sénateur Riley: Exige-t-on également dans la Convention que ces conteneurs soient scellés?

M. Rose: Non, je ne le crois pas.

Le sénateur Riley: Y a-t-il des exigences spéciales en ce qui a trait aux conteneurs réfrigérés?

M. Rose: Ni la Convention ni la loi ne traitent de la réfrigération des conteneurs.

M. Charron: La réfrigération n'est pas prévue dans la Convention. On peut présumer qu'un conteneur frigorifique doit se conformer à la Convention.

Le sénateur Riley: Mais y a-t-il des normes, dans la Convention, concernant les conteneurs frigorifiques?

M. Charron: Non.

Le sénateur Macdonald: Si je me souviens bien, on a dit que des inspections seraient effectuées par les inspecteurs des douanes aux ports d'entrée. Édictera-t-on des règlements précis sur les fonctions de ces inspecteurs? Il se peut qu'un douanier ne connaisse absolument rien de la construction, etc., des conteneurs.

M. Rose: On prévoit que des inspections, aux ports d'entrée, seront effectuées par les agents des douanes, des inspecteurs de la garde côtière, et des inspecteurs de la sécurité ferroviaire de la CTC. Qui exactement procèdera à une inspection donnée dépendra des circonstances qui entourent le transport en cause. Des règlements établiront les méthodes d'inspection. Les niveaux d'inspection effectuée par les trois types d'inspecteurs que j'ai mentionnés seront sans doute différents. Il sera probablement le même pour les inspecteurs de la sécurité ferroviaire de la CTC et les inspecteurs maritimes qui ont tous à peu près le même niveau de connaissances. Le type d'inspection effectuée par les inspecteurs des douanes ne sera pas, et de loin, aussi approfondi. Si un inspecteur des douanes découvre un conteneur non sécuritaire ou dont la plaque d'agrément n'est pas valide, on prévoit que celui-ci renvoit l'affaire à un inspecteur maritime ou à un inspecteur de sécurité ferroviaire de la CTC à la première occasion.

M. Cameron: Dans le premier cas il est prévu que l'inspection sera visuelle. Ce n'est que lorsqu'on note un danger évident pour la sécurité, un défaut évident, que les mécanismes se mettront en branle pour soit permettre la détention du conteneur, soit le laisser poursuivre sa route jusqu'à destination, sous surveillance, pour être ensuite retiré du service.

M. Rose: Je crois qu'il convient de dire, monsieur le président, que le dossier sécurité des conteneurs est bon. Il est peu vraisemblable qu'un très grand nombre de conteneurs deviennent visiblement dangereux. Il s'agirait dans ce cas là d'une infime proportion et non pas nécessairement d'un très grand nombre.

[*Text*]

Senator Riley: But containers are often damaged in transport.

Mr. Cameron: Containers do sustain damage, yes. As a final point, it is not contemplated that we will add additional manpower as a result of these regulations. We anticipate that inspections can be carried out in the normal course of the duties of people already employed by the federal government.

Senator Riley: This is not normally the duty of a customs officer.

Mr. Cameron: No, this would be an additional duty. However, we do not anticipate adding additional customs officers.

Senator Riley: We were told, in connection with ship registration, that it would be an undue burden on the customs officials, with the result that the Department of Transport decided to take on additional staff.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I note that this convention does not apply to containers specially designed for air transport. Is it contemplated that there will be a comparable convention for that category of container?

Mr. Charron: We are not aware of what developments, if any, are occurring in that respect. I will certainly inquire and let the committee know.

The Deputy Chairman: Are you satisfied, Senator Petten, that all of the questions raised during the debate on the motion for the second reading of this bill have now been answered?

Senator Petten: Yes, Mr. Chairman. Perhaps now would be the time to move the various amendments.

The Deputy Chairman: I am just wondering if perhaps we should have the various amendments explained by our witnesses.

Senator Langlois: All of the amendments are of a grammatical nature, Mr. Chairman. There is none of a substantive nature.

Mr. Charron: If it is the wish of the committee, we can go through the amendments one by one, or, alternatively, give some examples.

Senator Petten: I think the amendments are self-explanatory; they are all simple amendments.

Senator Riley: Have they been examined to determine whether or not there are different translations for the same word in different parts of the bill?

Mr. Charron: My understanding is that they have, yes.

Senator Riley: That is the main thing.

The Deputy Chairman: I am in the hands of the committee. I am prepared to entertain a motion from Senator Petten. I understand two motions will be required.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: Yes, Mr. Chairman we will need a substantive motion to approve the amendments and another to authorize the printing of the amendments as an appendix to today's proceedings.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Mais les conteneurs sont souvent endommagés en cours de transport.

M. Cameron: Oui, en effet, mais de toute façon, nous ne prévoyons pas que ces règlements nécessiteront du personnel supplémentaire. Les inspections seront effectuées pendant le cours normal des fonctions du personnel déjà employé par le ministère.

Le sénateur Riley: Ce n'est pas normalement la fonction d'un agent des douanes.

M. Cameron: Non, il s'agirait d'une fonction supplémentaire. Toutefois, nous ne prévoyons pas employer d'autres agents des douanes.

Le sénateur Riley: On nous a dit, pour ce qui est de l'immatriculation des navires, que ce serait un fardeau excessif pour les agents des douanes et que le ministère des Transports pourrait alors décider d'augmenter son personnel.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je note que cette Convention ne s'applique pas aux conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien. Prévoit-on l'adoption d'une Convention semblable pour cette catégorie de conteneurs?

M. Charron: Nous n'en avons absolument pas entendu parler. Mais je vais m'informer et je transmettrai ces renseignements au Comité.

Le vice-président: Pensez-vous, sénateur Petten, que toutes les questions soulevées au cours du débat sur cette motion de seconde lecture ont reçu une réponse?

Le sénateur Petten: Oui, monsieur le président. Nous pourrions peut-être passer maintenant aux divers amendements.

Le vice-président: Je me demandais justement si nos témoins ne pourraient pas nous les expliquer.

Le sénateur Langlois: Ce sont tous des amendements de nature grammaticale, monsieur le président. Il n'y en a aucun qui porte sur le fond.

M. Charron: Si le Comité le désire, nous pouvons examiner les amendements un par un, ou bien donner des exemples.

Le sénateur Petten: Je crois que les amendements s'expliquent d'eux-mêmes; il sont tous simples.

Le sénateur Riley: A-t-on vérifié l'uniformité de la traduction dans les différentes parties du bill?

M. Charron: Je crois que oui.

Le sénateur Riley: C'est l'essentiel.

Le vice-président: Je suis à la disposition du Comité. Je suis prêt à donner suite à la motion du sénateur Petten. Je crois qu'il faut deux motions.

M. R. L. du Plessis, c.r., secrétaire légiste et conseiller parlementaire: Oui, monsieur le président, il nous faudra une motion de fond pour approuver les amendements et une autre pour autoriser l'impression des amendements en appendice au procès-verbal d'aujourd'hui.

[*Text*]

The Deputy Chairman: Will you move the first motion, Senator Petten?

Senator Petten: Honourable senators, I move, seconded by Senator McElman:

> That the schedule to Bill S-4, an Act to implement the International Convention for Safe Containers, be amended to reflect the rectifications to the said convention made by the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and referred to in a statement from the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization dated September 15, 1976.

The Deputy Chairman: All those in favour say yea.

Hon. Senators: Yea.

The Deputy Chairman: Those against say nay.

Motion carried.

Now, if you will proceed with the second motion, Senator Petten.

Senator Petten: I move, seconded by Senator McElman:

> That the text of the statement from the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, dated September 15, 1976, and the Procès-Verbal of Rectification referred to therein be printed as an appendix to the proceedings of today's meeting.

The Deputy Chairman: Those in favour say yea.

Hon. Senators: Yea.

The Deputy Chairman: Those against say nay.

Motion carried.

Honourable senators, shall we proceed with the bill clause by clause, or shall we move that the bill be carried?

Senator Riley: I so move, Mr. Chairman.

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Shall I report the bill as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: On your behalf, honourable senators, I should like to thank Mr. Charron and his associates for their remarks and for the information they have given us. We wish them the best of luck with the Convention. The meeting is adjourned.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le vice-président: Voulez-vous présenter la première motion, sénateur Petten?

Le sénateur Petten: Honorables sénateurs, je propose, appuyé par le sénateur McElman:

> Que l'annexe du Bill S-4, Loi de mise en œuvre de la convention internationale sur la sécurité des conteneurs, soit modifiée pour tenir compte des rectifications apportées à ladite Convention par le secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, rectifications figurent dans une déclaration de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime du 15 septembre 1976.

Le vice-président: Qui est pour?

Des voix: Pour.

Le vice-président: Contre?

La motion est adoptée.

Maintenant, si vous voulez bien passer à la deuxième motion, sénateur Petten.

Le sénateur Petten: Je propose, appuyé par le sénateur McElman:

> Que le texte de la déclaration de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime du 15 septembre 1976, et le procès-verbal de rectification mentionné dans ladite déclaration, soient imprimés en appendice des délibérations de la réunion d'aujourd'hui.

Le vice-président: Qui est pour?

Des voix: Pour.

Le vice-président: Contre?

La motion est adoptée.

Honorables sénateurs, désirez-vous procéder à l'étude du bill article par article ou simplement le déclarer adopté?

Le sénateur Riley: Je propose cette dernière possibilité, Monsieur le président.

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Dois-je faire rapport du bill sous sa forme modifiée?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: En votre nom, honorables sénateurs, j'aimerais remercier M. Charron et ses collègues de leurs observations et des renseignements qu'ils nous ont fournis. Nous leur souhaitons tout le succès qu'ils méritent avec la Convention. La séance est levée.

Le comité suspend ses travaux.

APPENDIX "A"

STATEMENT FROM INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION

The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization presents his compliments to the Secretary of State for External Affairs of Canada.

He has the honour to refer to his Note Verbale A1/N/1.04 (NV.1) of 13 August 1975 with which he transmitted a list of proposed modifications to the signed original text of the International Convention for Safe Containers (CSC), and requested the Governments concerned to indicate before 1 January 1976 whether they agreed to these corrections being made.

The Secretary-General now has the honour to inform the Governments concerned of the rectification of the treaty to which he has proceeded as follows.

In the light of comment received the Secretary-General decided not to include in the rectification corrections proposed for the English, Russian and Spanish texts in respect of Annex I, paragraph 2(b) (line 5 in the English text; lines 6/7 in the Russian text; line 5 in the Spanish text), and in respect of Annex I, Appendix, footnote No. 9.

The Secretary-General incorporated all other proposed corrections in the signed original text of the Convention and drew up a Procès-Verbal of Rectification which he signed and deposited with the original text on 25 June 1976. In consequence, the Convention is now to be regarded as modified by the corrections indicated in the Procès-Verbal. One certified copy of the Procès-Verbal is enclosed.

C. P. SRIVASTAVA
15 September 1976

APPENDICE «A»

DÉCLARATION DE L'ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME

Le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime présente ses compliments au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Canada.

Il a l'honneur de se référer à la note verbale A1/N/1.04 (NV.1) du 13 août 1975 par laquelle il a communiqué une liste de modifications qu'il est proposé d'apporter au texte original signé de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) et a prié les gouvernements intéressés de lui faire connaître avant le 1er janvier 1976 s'ils acceptent les corrections proposées.

Le Secrétaire général a, à présent, l'honneur d'informer les gouvernements intéressés de la rectification de l'instrument à laquelle il a procédé comme suit.

A la lumière des observations qu'il a reçues, le Secrétaire général a décidé de ne pas inclure dans le texte rectifié les corrections qu'il était proposé d'apporter dans les textes anglais, russe et espagnol de l'annexe I au paragraphe 2b) (cinquième ligne du texte anglais; cinquième ligne du texte espagnol et sixième et septième lignes du texte russe) ainsi qu'à la note 9/ de l'appendice de l'annexe I.

Le Secrétaire général a incorporé toutes les autres corrections proposées dans le texte original signé de la Convention et a établi un procès-verbal de rectification qu'il a signé et déposé avec le texte original le 25 juin 1976. En conséquence, ladite Convention est considérée à présent comme étant modifiée par les corrections indiquées dans ce procès-verbal. On trouvera ci-joint une copie certifiée conforme du procès-verbal de rectification.

C. P. SRIVASTAVA
le 15 septembre 1976

APPENDIX "B"

INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC)

PROCÈS-VERBAL OF RECTIFICATION

ENGLISH TEXT

Whereas an International Convention for Safe Containers was done at Geneva on 2 December 1972 and is deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization; and

Whereas certain errors have been discovered in the original signed copy of the said Convention and brought to the notice of Signatory and Contracting Governments; and

Whereas all these Governments have agreed to the following errors being corrected as indicated hereunder:

ENGLISH AUTHENTIC TEXT

(ALL REFERENCES RELATE TO THE TEXT OF THE CONVENTION AS IT APPEARS IN THE CERTIFIED TRUE COPY)

Article III, para. 2, line 1—delete "either"; line 2—insert "either" after "provisions".

Article X, para. 3, line 2—delete comma after "adoption"—insert comma after "unless"; line 3—insert comma after "time".

Article XIII, para. 1, line 6—insert comma after "If"—insert comma after "request"; line 7—insert "has" in place of "shall have"—delete "shall" after "arbitrators"; para. 2, line 1—insert "established" in place of "designated"; para. 3—insert "determine" in place of "decide"; para. 4, line 1—insert comma after "tribunal"; para. 5, line 2—insert "any of the parties" in place of "either party".

Article XIV, para. 1, line 2—insert comma after "XIII" in place of "and of"; line 3—delete "of those contained in".

Article XV, sub-para. (a), line 1—delete comma after "accessions".

Article XVI, line 3—insert comma after "Secretary-General".

ANNEX I

Regulation 1, para. 1, line 3—insert comma after "place"; line 4—insert comma after "purposes"; para. 2(a), line 7—delete comma after "containers"; para. 2(b), lines 1/2—insert "-wall" between "end" and "and/or"; line 2—delete "Regulation 1,"; lines 2/3—insert "of this Regulation" after "paragraph 3"; line 4—insert "the" between "for" and "first"; para. 3, line 3—insert

APPENDICE «B»

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA SÉCURITÉ DES CONTENEURS (CSC)

PROCÈS-VERBAL DE RECTIFICATION

TEXTE FRANÇAIS

Attendu qu'une Convention internationale sur la sécurité des conteneurs a été signée à Genève le 2 décembre 1972 et qu'elle est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime;

Attendu que certaines erreurs ont été relevées dans l'exemplaire original signé de ladite Convention et portées à l'attention des Gouvernements Signataires et des Gouvernements contractants;

Attendu que tous ces gouvernements ont approuvé la correction de ces erreurs, il est apporté les rectifications ci-après:

TEXTE ANGLAIS AUTHENTIQUE

(TOUTES LES RÉFÉRENCES RENVOIENT AU TEXTE DE LA CONVENTION TEL QU'IL FIGURE DANS LA COPIE CERTIFIÉE CONFORME)

Article III, par. 2, ligne 1—supprimer «either»; ligne 2—insérer «either» après «provisions».

Article X, par. 3, ligne 2—supprimer la virgule après «adoption»—insérer une virgule après «unless»; ligne 3—insérer une virgule après «time».

Article XIII, par. 1, ligne 6—insérer une virgule après «If»—insérer une virgule après «request»; ligne 7—remplacer «shall have» par «has»—supprimer «shall» après «arbitrators»; par. 2, ligne 1—remplacer «designated» par «established»; par. 3,—remplacer «decide» par «determine»; par. 4, ligne 1—insérer une virgule après «tribunal»; par. 5, ligne 2—remplacer «either party» par «any of the parties».

Article XIV, par. 1, ligne 2—après «XIII», remplacer «and of» par une virgule; ligne 3—supprimer «of those contained in».

Article XV, sous-par. (a), ligne 1—supprimer la virgule après «accessions».

Article XVI, ligne 3—insérer une virgule après «Secretary-General».

ANNEX I

Regulation 1, par. 1, ligne 3—insérer une virgule après «place»; ligne 4—insérer une virgule après «purposes»; par. 2(a), ligne 7—supprimer la virgule après «containers»; par. 2(b), lignes 1/2—insérer «-wall» entre «end» et «and/or»; ligne 2—supprimer «Regulation 1,»; lignes 2/3—insérer «of this Regulation» après «paragraph 3»; ligne 4—insérer «the» entre «for» et «first»; par. 3, ligne

"-wall" between "end" and "and/or"—insert "values" in place of "value"—insert "are" in place of "is"; line 4—insert "those" in place of "that"—insert comma after "Annex II"—insert "values" in place of "value".

Regulation 5, para. 1, line 3—delete comma after "approved"; para. 3, line 2—insert "will" in place of "shall".

Regulation 9, para. 1(d)(ii), line 4—insert comma after "Annex II"; para. 1(d)(iii), line 3—insert comma after "Annex II"; para. 2, line 4—insert "-wall" between "end" and "and/or".

APPENDIX, line 5—insert "the" in place of "its"—insert "of the Plate" between "surface" and "in".

ANNEX II

Page 15, Construction, para. 1, line 3—delete comma after "purpose".

Page 16, (Δ) LIFTING FROM CORNER FITTINGS

(i) Lifting from top corner fittings, line 6—insert "or" in place of "and".

Page 18, 2. STACKING

Externally applied forces

TEST PROCEDURES, line 6—insert "fitting" in place of "fittings".

Page 19, 4. TRANSVERSE RACKING

Externally applied forces

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES, line 2—insert "container" in place of "containers".

TEST PROCEDURES, line 1—insert "FORCES" in place of "FORCE".

Page 20, 6. END-WALLS, line 1—insert "end-walls" in place of "end walls"; line 2—insert "end-walls" in place of "end walls".

Page 21, 7. SIDE-WALLS, line 4—insert "shall" in place of "should".

FRENCH AUTHENTIC TEXT

(ALL REFERENCES RELATE TO THE TEXT OF THE CONVENTION AS IT APPEARS IN THE CERTIFIED TRUE COPY)

Article IX, para. 2a), line 3—delete "membres"—insert "au" in place of "du".

Article X, para. 2, line 1—delete "membres"; line 2—insert "au" in place of "du".

Article XIV, para. 1, line 2—insert comma after "de l'article XIII" in place of "et"; line 3—delete comma after "présent article"—insert "et" in place of "ainsi que sur celles".

ANNEXE I

Règle 1, para. 2b), line 3—insert "présente règle" in place of "Règle 1".

3—insérer «-wall» entre «end» et «and/or»—remplacer «value» par «values»—remplacer «is» par «are»; ligne 4—remplacer «that» par «those»—insérer une virgule après «Annex II»—remplacer «value» par «values».

Regulation 5, par. 1, ligne 3—supprimer la virgule après «approved»; par. 3, ligne 2—remplacer «shall» par «will».

Regulation 9, par. 1(d)(ii), ligne 4—insérer une virgule après «Annex II»; par. 1(d)(iii), ligne 3—insérer une virgule après «Annex II»; par. 2, ligne 4—insérer «-wall» entre «end» et «and/or».

APPENDIX, ligne 5—remplacer «its» par «the»—insérer «of the Plate» entre «surface» et «in».

ANNEX II

Page 15, *Construction,* par. 1, ligne 3—supprimer la virgule après «purpose».

Page 16, (Δ) LIFTING FROM CORNER FITTINGS

(i) *Lifting from top corner fittings*, ligne 6—remplacer «and» par «or».

Page 18, 2. STACKING

Externally applied forces

TEST PROCEDURES, ligne 6—remplacer «fittings» par «fitting».

Page 19, 4. TRANSVERSE RACKING

Externally applied forces

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES, ligne 2—remplacer «containers» par «container».

TEST PROCEDURES, ligne 1—remplacer «FORCE» par «FORCES».

Page 20, 6. END-WALLS, ligne 1—remplacer «end walls» par «end-walls»; ligne 2—remplacer «end walls» par «end-walls».

Page 21, 7. SIDE-WALLS, ligne 4—remplacer «should» par «shall».

TEXTE FRANÇAIS AUTHENTIQUE

(TOUTES LES RÉFÉRENCES RENVOIENT AU TEXTE DE LA CONVENTION TEL QU'IL FIGURE DANS LA COPIE CERTIFIÉE CONFORME)

Article IX, par. 2a), ligne 3—supprimer «membres»—remplacer «du» par «au».

Article X, par 2, ligne 1—supprimer «membres»; ligne 2—remplacer «du» par «au».

Article XIV, par. 1, ligne 2—après «de l'article XIII», insérer une virgule et supprimer «et»; ligne 3—après «présent article», supprimer la virgule;—remplacer «ainsi que sur celles» par «et».

ANNEXE I

Règle 1, par. 2b), ligne 3—remplacer «Règle 1» par «présente règle».

Règle 5, para. 4, line 2—insert "type" in place of "prototype".

Page 15, footnote no. 5—insert "de" in place of "et" after "admissible".

ANNEXE II

Page 20, 4. RIGIDITÉ TRANSVERSALE

Forces appliquées à l'extérieur

PROCÉDURES D'ESSAI, line 1—insert "Les FORCES EXTÉRIEURES doivent être appliquées" in place of "La FORCE EXTÉRIEURE est appliquée".

Règle 5, par. 4, ligne 2—remplacer «prototype» par «type».

Page 15, note nº 5—remplacer «et» par «de» après «admissible».

ANNEXE II

Page 20, 4. RIGIDITÉ TRANSVERSALE

Forces appliquées à l'extérieur

PROCÉDURES D'ESSAI, ligne 1—remplacer «La FORCE EXTÉRIEURE est appliquée» par «Les FORCES EXTÉRIEURES doivent être appliquées».

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing
Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE J. SMITH

Thursday, March 2, 1978

Issue No. 7

First Proceedings on:

Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session
de la trentième législature, 1977-78

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial
permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE J. SMITH

Le jeudi 2 mars 1978

Fascicule nº 7

Premier sujet concernant:

Le Bill C-2, intitulé: "Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada".

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

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

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

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

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Jean L. Charron, Assistant Deputy Minister, Co-ordination;

Mr. Peter Cameron, Director, International Relations; and

Mr. Clifford A. Rose, Senior Advisor, International Relations.

Du ministère des Transports:

M. Jean L. Charron, sous-ministre adjoint, co-ordination;

M. Peter Cameron, directeur, relations internationales; et

M. Clifford A. Rose, conseiller principal, relations internationales.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Thursday, March 2, 1978

Issue No. 7

First Proceedings on:

Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le jeudi 2 mars 1978

Fascicule nº 7

Première séance concernant:

Le Bill C-2 intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, February 22, 1978.

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cottreau, seconded by the Honourable Senator Austin, for the second reading of the Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

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

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 22 février, 1978.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cottreau, appuyé par l'honorable sénateur Austin, tendant à la deuxième lecture du Bill C-2, intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cottreau propose, appuyé par l'honorable sénateur van Roggen, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 2, 1978
(10)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith, (*Colchester*), presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Grosart, Langlois, McElman, Molgat, Petten, Phillips, Smith (*Colchester*) and Smith (*Queens-Shelburne*). (12).

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to consider Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

Witnesses:

From the Department of Fisheries and the Environment:

The Honourable Roméo LeBlanc, Minister; and

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch.

From the Department of Justice:

Mr. B. Shaffer, Legislation Section; and

Mr. Louis Martineau, Chief, Law Translation Service.

From the Treasury Board:

Mr. E. A. Radburn, Director, Estimates Division.

The Minister made an opening statement.

The witnesses answered the questions put to them by the Committee.

At 11:50 a.m., the witnesses were permitted to withdraw and the Committee proceeded with its next Order of Business.

At 12:20 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chairman.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 2 MARS 1978
(10)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Grosart, Langlois, McElman, Molgat, Petten, Phillips, Smith (*Colchester*) et Smith (*Queens-Shelburne*). (12)

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

Le Comité entreprend l'étude du bill C-2, intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

Témoins:

Du Ministère des Pêches et de l'Environnement:

L'honorable Roméo LeBlanc, ministre; et

M. Jack Hall, Directeur suppléant, direction des ports pour petites embarcations.

Du Ministère de la Justice:

M. B. Shaffer, Section de la Législation; et

M. Louis Martineau, chef, Service de traduction des lois.

Du Conseil du Trésor:

M. E. A. Radburn, directeur, division des prévisions budgétaires.

Le ministre fait une déclaration préliminaire.

Les témoins répondent aux questions qui leur sont posées par les membres du Comité.

A 11 h 50, les témoins obtiennent la permission de se retirer et le Comité passe au point suivant de son ordre du jour.

A 12 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, March 2, 1978

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-2, respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith *(Chairman)* in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, this morning the committee is considering Bill C-2. We are fortunate to have with us the Honourable Roméo Leblanc, Minister of Fisheries and the Environment. He is accompanied by Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch, Department of Fisheries and the Environment, also appearing are Mr. Shaffer, Legislation Section, Department of Justice; and Mr. E. A. Radburn, Director, Estimates Division, Treasury Board. The minister tells me that he has a short statement to make and that he will then be happy to deal with questions from the committee. I would therefore ask the minister to proceed.

The Honourable Roméo LeBlanc, Minister of Fisheries and the Environment: Thank you, Mr. Chairman.

Honourable senators, I am pleased to be here this morning to discuss the Fishing and Recreational Harbours Bill. I have followed with interest the reports which have been given me on the Senate's debate and the various concerns of honourable senators who have spoken on the bill.

As honourable senators know, the bill provides enabling legislation to carry on the future development required for modern fishing harbours and to assist in the development of recreational harbour facilities.

Au cours des quatre dernières années, nous avons fait un bond prodigieux en remédiant aux négligences passées et nous fournissons maintenant aux pêcheurs des ports agrandis et mieux équipés. Je continuerai de travailler à l'expansion de ce programme d'une importance capitale pour le bien-être des pêcheurs et la prospérité de l'ensemble de l'industrie de la pêche commerciale. Comme je l'ai déjà dit dans mes discours précédents, j'attache une grande importance à la participation des provinces et des municipalités dans la planification et le financement des installations portuaires destinées aux bateaux de plaisance. Nous élaborerons à cette fin des programmes d'aide financière, conformément aux paragraphes 5(2) et 5(3) de la loi, en nous fondant sur le principe que je viens d'énoncer et en prévoyant, dans certains cas, la participation du gouvernement fédéral. Pour que ces programmes profitent au plus grand nombre possible de navigateurs, nous accorderons un appui particulier à l'aménagement de simples rampes de lancement. La priorité ira aux projets de ce type dans la répartition des fonds réservés à la navigation de plaisance.

The provisions of clause 8 will allow improved flexibility in leasing arrangements, particularly with municipalities and active community associations, or, in some cases, fishermen's organizations. At present we are seriously restricted by the Government Harbours and Piers Act. For example, we have had many cases where an association or group would like to

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 2 mars 1978

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-2, Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier ledit bill.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous étudions ce matin le projet de loi C-2. Pour nous aider, nous avons la chance d'avoir avec nous l'honorable Roméo LeBlanc, ministre des Pêches et de l'Environnement, auquel s'est joint M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations de ce même ministère. Sont également présents MM. Shaffer, Section de la législation, ministère de la Justice et E. A. Radburn, directeur, Division des prévisions budgétaires. Le ministre me dit qu'il désire faire une brève déclaration et serait ensuite heureux de répondre aux questions du Comité. Je cède donc la parole au ministre.

L'honorable Roméo LeBlanc, ministre des Pêches et de l'Environnement: Merci, Monsieur le président.

Honorables sénateurs, je suis heureux d'être ici ce matin pour discuter de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. C'est avec un grand intérêt que j'ai suivi les rapports que l'on m'a fait sur les délibérations du Sénat et sur les diverses préoccupations des honorables sénateurs qui ont pris la parole à ce sujet.

Comme vous le savez, ce bill nous habilite à faire face à la modernisation de ports de pêche et à aider à l'aménagement de ports de plaisance.

We have come a very long way over the past four years to solve past omissions and fishermen are now provided with better equipped and enlarged harbours. I will maintain my efforts to develop this important program vital for the well-being of fishermen and the prosperity of the entire commercial fishing industry. As I have said on previous occasions, I consider it very important that provinces and municipalities share in the planning and financing of small craft harbours. Under paragraphs 5(2) and 5(3) of the Act we will develop financial aid programs for this purpose of the basis I have just mentioned and providing in certain cases for federal government involvement. In order that as many navigators as possible benefit from these programs, we will more particularly support the development of simple launching ramps. Priority will be given to such projects in the allocation of funds for recreational navigation.

Les dispositions de l'article 8 rendront plus souples les arrangements concernant les baux, conclus notamment avec les municipalités et les associations communautaires actives ou même, dans certains cas avec les organismes de pêcheurs. À l'heure actuelle, en effet, la Loi sur les ports et jetées de l'État nous impose de sérieuses restrictions. De nombreuses associa-

[*Text*]

lease and manage one of our fishing harbours, a wharf or launching ramp. Such arrangements sometimes make good business sense. However, we have been unable fully to exploit them due to the restricted leasing authority of the Government Harbours and Piers Act. Clause 8 of the bill will enable us to remedy these types of problems. Ministerial authority in respect to this section will, of course, be exercised in accordance with federal land management policy.

Clause 9 of the bill describes the major areas for which the minister may make regulations, and concerns such matters as the maintenance of order and safety, control of berthing, pollution, user charges, management, and so forth.

The present system of harbour management for our small craft harbours is based on supervision provided by regional managers and their small staffs, assisted by wharfingers at a few locations. We have at present some 230 wharfingers—or, to put it another way, we have on-site management for only about 10 per cent of our facilities. Under the provisions of the bill, and particularly subclause 27(2), I hope to make a marked improvement in the management of our harbours for the benefit of the users.

Significant improvements in the management area, of course, will be contingent on adequate revenue. The remunerations and expenses of harbour managers must come from revenues collected through wharfage, berthing charges, leases and licences.

So far as berthing charges are concerned, I am most reluctant to introduce any additional financial burden on the already hard-pressed fishermen. I have stated my position previously and will repeat: No new charges will be introduced in the near future. However, at the present time, fishermen pay at some locations and not at others—a situation which leads to a lack of consistency.

To remove as many of those inequities as possible, a system of charges will be developed in the future which will be very modest in amount, simple to implement, recognize differences between various regions of the country—and differences in the income of fishing groups—and relate over the longer term to the quality of services provided. The actual amounts to be charged will be discussed with the fishermen's and other associations.

The principle which I would like to introduce is that fishermen should pay only once all the fees necessary to allow the vessel to fish during the year. That would include the registration fee and berthing charges. For recreational boats in harbours under my department's jurisdiction, consideration will be given to a daily, monthly or seasonal fee which will be related to the length of the craft and prevailing local market conditions.

I would like also to draw your attention to clause 25 regarding ticketing for minor infractions. This has been introduced to speed up and improve the effectiveness of the management process. It is, of course, a normal feature in our society and is consistent with other new legislation such as the Maritime Code and the Fisheries Act.

[*Traduction*]

tions ou groupes aimeraient par exemple louer et gérer un port de pêche, un quai ou une rampe de lancement, et parfois ces installations sont vraiment rentables, mais nous avons été incapables de les exploiter pleinement, par suite des restrictions en matière de baux imposés par cette loi. Grâce à l'article 8 du projet de loi nous supprimons ce genre de problème. L'autorité ministérielle dont il est question dans cet article sera, bien entendu, exercée conformément à la politique de gestion du territoire du gouvernement fédéral.

L'article 9 énumère les principaux domaines où le ministre peut établir des règlements et qui touchent à des questions tels le maintien de l'ordre et de la sécurité, le contrôle de l'accostage, la pollution, les droits d'utilisation, la gestion, etc..

Le système de gestion de ports de bâteaux de plaisance en vigueur est fondé sur la surveillance de gérants régionaux assistés de leur personnel peu nombreux et, ici et là, de gardiens de quai. Il en existe environ 230 c'est-à-dire, d'un autre point de vue, que seulement 10 p. 100 de nos installations sont gérées par des personnes se trouvant sur les lieux. En vertu des dispositions du projet de loi, surtout du paragraphe 27(2), j'espère améliorer sensiblement la gestion de nos ports au bénéfice des usagers.

Mais il va de soi que ces améliorations dépendront des ressources financières disponibles. La rémunération et les dépenses des gérants de ports doivent provenir des recettes recueillies grâce aux frais de quai et d'accostage, et à ceux des baux et des permis.

En ce qui concerne les frais d'accostage. J'hésite beaucoup à imposer un nouveau fardeau financier aux épaules déjà surchargées des pêcheurs. J'ai déjà dit quelle était ma position et je la répète: dans un avenir rapproché, aucune charge additionnelle ne leur sera imposée. Mais à l'heure actuelle, les pêcheurs payent en certains endroits et pas ailleurs, situation qui manque de cohérence.

Pour supprimer le plus grand nombre possible d'injustices, nous mettrons à l'avenir au point un système de frais dont le montant sera très modeste, qui sera simple à mettre en œuvre et qui tiendra compte des différences régionales ainsi que des écarts de revenus entre groupes de pêcheurs, frais qui, à long terme dépendront de la qualité des services offerts. Les montants réels qui seront imposés feront d'abord l'objet d'une discussion avec les associations de pêcheurs et les autres associations.

Le principe dont j'aimerais m'inspirer à ce sujet, c'est que les pêcheurs devraient pouvoir payer en une seule fois les frais leur permettant de pêcher le reste de l'année. Cela comprendrait le droit d'immatriculation et les frais d'amarrage. Dans les ports qui se trouvent sous la juridiction de mon ministère, en ce qui concerne les bateaux de plaisance, on envisagera d'établir un droit quotidien, mensuel, ou saisonnier qui sera fonction de la longueur de l'embarcation et des conditions existantes sur le marché local.

Je voudrais également attirer attention sur l'article 25 relatif à la billeterie pour les infractions mineures. Ce système a été introduit en vue d'accélérer et d'améliorer l'efficacité du processus d'administration. Il représente, bien entendu, une caractéristique normale dans notre société et est en accord avec les autres nouvelles lois telles que le Code maritine et la Loi sur les pêcheries.

[*Text*]

I have noted considerable discussion concerning the use of vote netting as a procedure for expending funds generated. Vote netting has been carried on as a normal part of government procedure from the inception of the Small Craft Harbours Branch until now. In supporting the use of vote netting, I have felt that this was a means of utilizing to the maximum extent funds so generated for the benefit of fishermen. I never apologize for attempting to serve Canadian fishermen in the best possible way.

It is now my understanding, however, that as a result of the government report on vote netting and cost recovery, and its endorsement by the Public Accounts Committee, Treasury Board is in the throes of implementing that report. An offsetting amount of funds will be included in the departmental estimates for the next fiscal year. My department will certainly be guided by Treasury Board direction in this matter. I therefore do not see vote netting as basic to any discussion of Bill C-2.

Thank you, Mr. Chairman, for allowing me to appear before this committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. As I mentioned, the minister is prepared to deal with questions which members might wish to ask.

Senator Phillips: Mr. Chairman, I would first like to thank the minister for his statement. In the latter part of his statement he referred to our discussion on vote netting. May I ask whether there was any discussion with Treasury Board prior to our discussion in the Senate?

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch, Department of Fisheries and the Environment: Not within the branch. There was not a good deal of discussion within our branch, but I am sure it was discussed within the department as a whole. Perhaps Mr. Radburn could add something to that regarding discussions with departments in general.

Mr. E. A. Radburn, Director, Estimates Division, Treasury Board: Mr. Chairman, the recommendation made in the Study of the Accounts of Canada to remove the authority to credit revenue to the vote from outside the government—in other words, from third parties—has been adopted by the government, and steps have been taken in that direction. In 1977-78 there were ten programs where this authority was removed, and the amounts involved in this action were close to $63 million. In 1978-79 there are eight programs involved, and the amounts are close to $20 million. Included in these eight programs is the one being referred to. There has been a certain amount of consultation with departments, but more in an effort to determine the amounts of money involved rather than the particular issue, since the recommendation arose from a Treasury Board study and has been accepted by the government. We have been removing this authority for two years in a

[*Traduction*]

J'ai noté qu'il y avait eu beaucoup de siscussions relativement à l'utilisation du crédit ramené au montant net, en tant que méthode pour accroître les fonds produits. Le crédit ramené au montant net a été utilisé comme élément normal, dans la procédure gouvernementale, depuis l'origine de la Direction des ports pour petites ambarcations jusqu'à nos jours. En appuyant l'utilisation du crédit ramené au montant net, j'ai pensé que cela permettrait d'utiliser au maximum les fonds produits au profit des pêcheurs. Je ne me suis jamais excusé d'essayer de rendre service aux pêcheurs canadiens de la meilleure façon possible.

Toutefois, si je comprends bien, à la suite du rapport du gouvernement relatif au crédit ramené au montant net et à la récupération des frais, et de l'approbation de ce rapport par le Comité des comptes publics, le Conseil du Trésor éprouve la plus grande des difficultés pour la mise en œuvre. Des fonds compensatoires seraient inclus dans le budget du ministère pour la prochaine année financière. Mon ministère recevra certainement des directives du Conseil du Trésor à ce sujet. En conséquence, je ne considère pas que le crédit ramené au montant net constitue en élément de base pour la discussion du Bill C-2.

Je vous remercie, monsieur le Président de m'avoir permis de comparaître devant ce comité.

Le président: Je vous remercie, monsieur le Ministre. Comme je l'ai mentionné, le ministre est prêt à répondre aux questions que les députés pourraient désirer lui poser.

Le sénateur Phillips: Monsieur le Président, je désirerais tout d'abord remercier le ministre de sa déclaration. Dans la deuxième partie de cette dernière, il a fait mention de nos discussions au sujet du crédit ramené au montant net. Puis-je demander s'il y a eu déjà des entretiens à ce sujet avec le Conseil du Trésor, avant que nous n'en discutions au Sénat?

M. Jack Hall, directeur intérimaire, direction des ports pour petites embarcations, ministère des Pêches et de l'Environnement: Pas au sein de notre direction. Il n'y a pas eu beaucoup de débats chez nous, mais je suis certain que la question a été débattue avec le ministère. Peut-être que M. Radburn pourrait ajouter quelque chose en ce qui concerne les discussions avec les ministères en général.

M. E. A. Radburn, directeur, Division des Prévisions Budgétaires, Conseil du Trésor: Monsieur le Président, la recommandation formulée dans L'étude des comptes du Canada recommandait de supprimer l'autorisation de créditer des affectations de fonds par des recettes provenant de l'extérieur, en d'autres termes de tiers, a été adoptée par le gouvernement et des mesures ont été prises dans ce sens. Pendant la période s'étendant de 1977 à 1978, cette autorisation a été supprimée dans 10 programmes et les sommes impliquées atteignaient presque $63 millions. En 1978-1979, 8 programmes sont touchés et les sommes s'élèvent à près de $20 millions. Parmi ces 8 programmes figure celui dont on fait mention. Il y a eu des consultations avec les ministères, mais elles visaient davantage à déterminer les sommes d'argent en cause plutôt que la question par elle-même, étant donné que la recommandation provenait d'une étude réalisée par le Conseil du Trésor et

[*Text*]

row now, and are studying the remaining programs of the government that still have revenues from outside the departments in their vote.

Senator Phillips: My question, specifically, was: Was there, during the drafting and preparation of Bill C-2, any discussion with Treasury Board?

Hon. Mr. LeBlanc: Senator Phillips, I am not familiar with the discussions in that area that would have taken place at that time. Mr. Reid, who is now in Prince Edward Island, I may say, a former director, probably would be better informed, although Mr. Hall was close to him at that time.

Mr. Hall: Mr. Chairman, there was not any detailed discussion on that. Vote netting is really incidental to this bill. We used it as a mechanism transferred to us from the Department of Transport whenever we took over the small craft harbours. We continued to use it as a means of paying for direct on-site services to fishermen, and we thought it was a good way of not overlapping those funds with the regular budget, which was meant for maintenance and construction, so there was a clear demarcation of how much we were spending on direct on-site services.

Mr. Radburn: Mr. Chairman, if I may add something, a little more specifically, to my knowledge there has been no discussion of this particular issue related to the bill, and I would like to suggest that there would not be, or should not have been, a discussion related to the bill in the sense that the decision to remove the authority to credit revenues was unrelated to the programs involved *per se*, and I just cannot see any reason why discussion on vote netting would have a bearing on this bill.

Mr. Hall: Mr. Chairman, there is nothing in the bill related to vote netting.

Senator Phillips: It was still a matter of government policy that vote netting was to be eliminated.

Mr. Hall: That is true, Mr. Chairman, but that was not taken into account in drafting the bill. It was a mechanism which we had inherited, and continued to use.

Senator Phillips: If I understood the minister correcty, Mr. Chairman, he said that the authority for vote netting came from the Harbours and Piers Act. Is that correct?

Hon. Mr. LeBlanc: That is my understanding.

Mr. Hall: No, that is not correct.

Hon. Mr. LeBlanc: Not from Transport?

Mr. Hall: No.

[*Traduction*]

qu'elle a été acceptée par le gouvernement. Nous avons supprimé cette autorisation pendant 2 années consécutves et nous sommes en train d'étudier les autres programmes du gouvernement, qui ont toujours des recettes provenant de l'extérieur des ministères dans leur crédit ramené au montant net.

Le sénateur Phillips: Ma question était la suivante: pendant la rédaction et la préparation du bill C-2, y a-t-il eu des discussions avec le Conseil du Trésor?

L'honorable M. Leblanc: Sénateur Phillips, je ne suis pas au courant des discussions qui auraient pu se dérouler à cette époque. M. Reid qui est actuellement dans l'Île du Prince-Édouard et qui était ancien directeur, aurait été probablement mieux renseigné, bien que M. Hall ait étroitement collaboré avec lui à cette époque.

M. Hall: Monsieur le Président, il n'y a pas eu de discussions détaillées à ce sujet. La question du crédit ramené au montant net est vraiment fortuite dans ce bill. Nous l'avons utilisée à titre de mécanisme qui nous a été transmis par le ministère des Transport, chaque fois que nous avions à nous occuper de la question des ports pour petites embarcations. Nous avons continué à utiliser le système comme moyen de paiement pour les services directs effectués sur place par les pêcheurs et nous pensions que c'était une façon satisfaisante de ne pas faire chevaucher ces fonds avec le budget normal qui était destiné à l'entretien et à la construction. Il y avait donc une démarcation nette, en ce qui concerne les sommes que nous dépensions pour les services directs sur place.

M. Radburn: Monsieur le Président, si je peux donner quelques précisions, il n'y a pas eu, à ma connaissance, de discussions sur cette question particulière se rattachant au bill. Je voudrais proposer qu'il n'y en ait pas, ou qu'il ne devrait pas y en avoir, dans le sens que la décision de supprimer l'autorisation de créditer des recettes ne se rapportait pas au programme directement impliqué, et je ne vois aucune raison pour qu'un débat sur le crédit ramené au montant net ait des répercussions sur le présent bill.

M. Hall: Monsieur le président, on ne trouve rien dans le projet de loi au sujet de l'affectation nette de crédits.

Le sénateur Phillips: A cette époque, une politique du gouvernement visait l'élimination de l'affectation nette de crédits.

M. Hall: C'est vrai, monsieur le président, mais cela n'a pas été pris en considération, au moment de la rédaction du projet de loi. C'était un mécanisme dont nous avions hérité, et que nous continuions à utiliser.

Le sénateur Phillips: Si j'ai bien compris le ministre, monsieur le président, le pouvoir de procéder à l'affectation nette de crédits est issu de la loi sur les ports et les jetées. Est-ce que je me trompe?

L'honorable M. LeBlanc: C'est également ce que j'ai cru comprendre.

M. Hall: Ce n'est pas exact.

L'honorable M. LeBlanc: Pas du transport.

M. Hall: Non plus.

[*Text*]

Hon. Mr. LeBlanc: I stand corrected.

Mr. Hall: The authority for vote netting did not come from there. The authority for vote netting was given in vote 5 of the fisheries and marine program; that is, the authority to expend revenues generated.

Senator Phillips: I do not have a copy of vote 5 in front of me, but if I recall correcty, it refers to international fisheries, and I find it rather difficult, Mr. Chairman, to make the transition from the vote for international fisheries to small harbours.

Mr. Hall: Mr. Chairman, if you look at page 6-10 of the estimates of 1977-78, under vote 5, you will see that it does mention, with regard to the International Fisheries Commission, "authority to make recoverable advances in the amounts of the shares of the International Fisheries Commissions of joint cost projects and to spend revenue received during the year."

The Chairman: Mr. Hall, could you speak just a little more loudly, please?

Mr. Hall: I am sorry, Mr. Chairman. This is what I understand gave us our authority, and I have discussed this with our financial people. If you go down to the next page, where it breaks down the fisheries and marine programs by activities, you will see that the amount is voted under "Fisheries Management and Research, Ocean and Aquatic Affairs, Contributions to Employee Benefit Plans," et cetera, and then, "Less Receipts and Revenues Credited to the Vote. Recovery from the International Great Lakes Fishery Commission," which is $1,450,000, and "Other", which is $500,000. That "other" is related to Small Craft Harbours.

Senator Phillips: I am not trying to enter into a lengthy argument on this, but I would be interested in hearing from the Treasury Board representative, Mr. Chairman, whether that does indeed give them the authority to spend that money.

Mr. Radburn: Yes. The authority to spend revenues received from outside parties is derived from the vote title. The gentleman who last spoke read to you the vote wording in the 1977-78 main estimates. I have before me the 1978-79 main estimates, and as he read I followed the vote wording quite closely. The present vote wording, starting in 1978-1979, ended with the words dealing with the authority to recover, and does not contain the words, "and to spend revenue received during the year".

Looking further on the particular table that is quoted, there is a line entry, "Less receipts and revenues credited to the vote," before arriving at the amount Parliament is being asked to vote, and in 1978-79 there are blanks.

Senator Grosart: Could I ask a supplementary question? Do we have a representative of the Department of Justice here?

The Chairman: Yes, we have Mr. Shaffer.

Senator Grosart: Having in mind the interpretation that has been made of votes in the appropriation acts, would he say that by any stretch of the imagination that last line could grant complete authority to the department to spend revenues

[*Traduction*]

L'honorable M. LeBlanc: Je reconnais mon erreur.

M. Hall: C'est le crédit 5 du programme des pêches et de la mer qui a accordé le pouvoir de procéder à l'affectation nette de crédits, c'est-à-dire le pouvoir de dépenser les recettes effectuées.

Le sénateur Phillips: Je n'ai pas une copie du crédit 5 devant moi mais, si je me souviens bien, on y parle de pêches internationales; je trouve difficile, monsieur le président, de passer des pêches internationales aux petits ports.

M. Hall: Monsieur le président, en examinant la page 6-10 du budget des dépenses pour 1977-1978, crédit 5, vous constaterez qu'on mentionne, au sujet des Commissions de pêches internationales. l'«autorisation de consentir des avances recouvrables équivalentes au montant de la quote-part desdites commissions dans les programmes à frais partagés, et autorisation de dépenser les recettes de l'année».

Le président: M. Hall, pourriez-vous parler un tout petit peu plus fort, s'il vous plaît?

M. Hall: Je suis désolé, monsieur le président. D'après mois, donc, c'est ce qui nous a donné ce pouvoir, et j'en ai parlé avec nos spécialistes des finances. À la page suivante, qui donne une répartition des programmes des pêches et de la mer, par activité, nous constaterez l'affectation, sous «Gestion des pêches et recherches, Affaires océaniques et aquatiques, Contributions aux régimes de prestations des employés», etc. puis «Moins: Produits et recettes à valoir sur le crédit: Sommes remboursées par la Commission des pêches des Grands Lacs», soit 1,450,000, et «Autres», soit $500,000. Cet «autres» se rapporte aux ports de petites embarcations.

Le sénateur Phillips: Je ne voudrais pas attarder trop longtemps sur cette question, mais j'aimerais, monsieur le président, qu'un représentant du Conseil du trésor nous confirme si cela leur donne le pouvoir de dépenser ces sommes.

M. Radburn: Oui. Le pouvoir de dépenser les sommes reçues de parties extérieures provient du titre de ce crédit. Le crédit qui figure dans le budget des dépenses pour 1977-1978 vient de nous être lu par M. Hall. J'ai devant moi ce document, et je suivais attentivement au moment où il en a fait lecture. La formulation actuelle du crédit, c'est-à-dire celle de 1978-1979, s'arrête à l'«autorisation de consentir des avances recouvrables», et ne parle nullement de l'«autorisation de dépenser les recettes de l'année».

Un peu plus bas, dans ce tableau, on trouve la rubrique «Moins: Produits et recettes à valoir sur le crédit», avant d'en arriver au montant qu'on demande au Parlement d'affecter. Mais cela ne figure pas dans le budget des dépenses pour 1978-1979.

Le sénateur Grosart: Pourrais-je poser une autre question? Avons-nous ici un représentant du ministère de la Justice?

Le président: Oui, M. Shaffer.

Le sénateur Grosart: Pour ce qui est de l'interprétation qu'on vient de donner des crédits des lois portant affectation, serait-il, à son avis, concevable que la dernière ligne confère au ministère plein pouvoir pour dépenser les recettes de l'année,

[*Text*]

received during the year, in view of the fact that the whole vote, which amounts to $164 million, relates entirely, other than that last line, to International Fisheries Commissions? Would he say the insertion of that line in a vote dealing exclusively with International Fisheries Commissions would give the minister authority to spend revenues during the year anywhere, and not merely in the context of this hearing? The answer we received from the sponsor of the bill, which I presume would be from the department, cited this idea. I thought it was a joke, however. I thought the department was just having fun. Either that or they went back and said to themselves, "My gosh, we have no authority. Where can we find it?"

The Chairman: To wom are you directing the question?

Senator Grosart: I am directing the question to the chair, of course.

The Chairman: I did not mean to raise that point. Which of our witnesses is your question directed to?

Senator Grosart: I was asking the Department of Justice if they would regard that as authority for vote netting, or, even beyond that, to spend any moneys anywhere in the whole program. It seems to be confined to the vote for International Fisheries Commissions. It is a vote worth $164 million. We are told that this authorizes the spending of $500,000 in an entirely different area, one not in any way covered by that vote.

Mr. B. Shaffer, Legislation Section, Department of Justice: Mr. Chairman, if I may answer, or attempt to answer that—and I do not know whether I will be able to, because this is the first time I have seen the vote wording—it would seem to me at it is possible to say that there is a wide authority to spend revenues received during the year, although it would look, in this context, as if that authority to spend revenues is, to some extent, related to what precedes it.

Senator Grosart: That is exactly my point.

Mr. Shaffer: If I understand the gentleman from Treasury Board correctly, the removal of those words would remove that authority.

Mr. Radburn: That is correct. I cannot really get involved in program matters, or amounts, and I would prefer not to, but my understanding is that the particular amount of money you have referred to is concerned with vote 5, and starting in 1978-1979, with the deletion of those words which give the authority, the department no longer has the authority to spend. In that total program the amount involved is in the order of $2 million, and there is a footnote in the 1978-1979 main estimates to alert parliamentarians that of the increase in estimates in 1978-1979 over 1977-1978 "$2,150,000 is due to the deletion of authority to spend revenue." Treasury Board has therefore allotted an additional sum of $2,150,000 to the program to increase the amount that has to be voted by Parliament in recognition of the deletion of the authority to spend revenues.

[*Traduction*]

étant donné que l'ensemble du crédit s'élevant à $164 millions se rapporte aux commissions des pêches internationales, sauf la dernière ligne? A son avis, est-ce que l'insertion de cette ligne, dans un crédit se rapportant exclusivement aux commissions de pêches internationales, donnerait au ministre le pouvoir d'affecter à quoi que ce soit les recettes de l'année, et non pas simplement dans le contexte de cette rubrique? C'est l'idée qui ressortait de la réponse que nous a fournie le parrain du projet de loi, et je présume que c'est également l'opinion du ministère. Mais je croyais qu'il s'agissait d'une blague, et que le ministère voulait simplement s'amuser. Ou bien c'est cela, ou bien ils se sont dit: «Mais nous n'avons aucun pouvoir! Où pouvons-nous en trouver?»

Le président: A qui adressez-vous la question?

Le sénateur Grosart: A l'assemblée, évidemment.

Le président: Ce n'et pas ce que je veux dire. A quel témoin s'adresse votre question?

Le sénateur Grosart: Je veux savoir si le ministère de la Justice considère que l'on accorde ainsi le pouvoir de procéder à l'affectation nette de crédits, voire d'affecter à quoi que ce soit toute somme du programme. Il semble que cela se limite au crédit pour les commissions de pêches internationales, qui s'élève à $164 millions. On nous a dit que cela permettait d'affecter $500,000 dans un secteur tout à fait différent, et nullement visé par ce crédit.

M. B. Shaffer, section de la Législation, ministère de la Justice: Monsieur le Président, permettez-moi de répondre à cela, enfin, d'essayer d'y répondre, car c'est la première fois que je vois la formulation du crédit. A mon avis, on pourrait dire qu'il y a un vaste pouvoir de dépenser les recettes de l'année, bien que dans ce contexte, il semblerait que ce pouvoir se rapporte jusqu'à un certain point à ce qui précède.

Le sénateur Grosart: C'est exactement mon avis.

M. Shaffer: Si j'ai bien compris le représentant du Conseil du Trésor, la suppression de ces termes entraînerait la suppression de ce pouvoir.

M. Radburn: C'est exact. Je ne peux véritablement m'occuper de questions de programme, ou de montants, et je préférerais ne pas le faire. Mais d'après ce que je crois comprendre, cette somme particulière dont vous avez parlé se rapporte au crédit 5. Mais avec le budget des dépenses pour 1978-1979, et la suppression des termes accordant le pouvoir en question, le ministère n'a plus l'autorisation de dépenser. Dans ce programme, le montant en cause est de l'ordre de $2 millions. Et on trouve dans le budget des dépenses pour 1978-1979 un renvoi visant à aviser les parlementaires que l'accroissement du budget de 1978-1979, par rapport à 1977-1978, c'est-à-dire l'ajout de $2,150,000, provient de la suppression du pouvoir de dépenser les recettes. Le Conseil du Trésor a donc accordé une somme supplémentaire de $2,150,000 au programme, pour accroître le montant qui doit être affecté par le Parlement, vu la suppression du pouvoir de dépenser les recettes.

[*Text*]

Senator Grosart: Are we to understand from that that the authority to continue vote netting, or net voting—I see that officials use both terms—does not now exist?

Mr. Radburn: It does not now exist in the fisheries and marine program of the Department of the Environment.

Senator Grosart: We had a statement, presumably from the department, that it was the intention to continue not voting. Has the department changed its mind in this matter?

Mr. Hall: Mr. Chairman, in the minister's statement, I believe he said he would be guided by the directions of Treasury Board in this matter.

Hon. Mr. LeBlanc: It will not be a case of us changing our minds, but of having our minds changed.

Senator Grosart: This, of course, is very important, because if we are assured by the department that they do not intend to continue this format, formula or device known as vote netting, then Senator Phillips will be satisfied to drop the matter, but we should have that assurance in this committee.

Hon. Mr. LeBlanc: The directive from Treasury Board in this area will obviously be followed. We have too many problems to deal with without getting into internal warfare.

Senator Grosart: What I am suggesting is that you do not need any directive from Treasury Board. If you have not got the authority, you just stop.

Hon. Mr. LeBlanc: My understanding, and I am not a lawyer, is that until now Treasury Board accepted that we had the authority, and that has been removed for the next fiscal year which begins next month. We will have to solve the issue then.

Senator Phillips: Before we leave this subject, may I ask what amount was expended under the system of net voting last year?

Mr. Hall: Roughly $450,000.

The Chairman: Incidentally, I would like to get this term cleared up. We hear of "vote netting" and "net voting" and various other methods of designating it, and I wonder if Mr. Radburn, from Treasury Board, could tell us what the official term is, or if there is one.

Mr. Radburn: I would like to suggest that there is not an official term chiselled in stone; I tend to use the term "vote netting" although I do hear of "net voting," and I identify them as one and the same thing.

I would like to add further to what has been said, and that is that there are two particular types of receipt credited to a vote. One is revenue from third parties, such as has been the case in this program we have been talking about; and there also exists recoverables, where one department performs a service for another department and recovers the cost. Perhaps, we should use a new term for recoveries so that there is no confusion, such as "recoverables credited to the vote".

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Faut-il en conclure que le pouvoir de continuer à procéder à des affectations nettes de crédits n'existe pas?

M. Radburn: Pour le moment, cela n'existe pas dans le Programme des pêches et de la mer du ministère de l'Environnement.

Le sénateur Grosart: Quelqu'un du ministère semble-t-il nous a fait savoir qu'il était question de continuer l'affectation nette des crédits. Le ministère a-t-il changé d'avis à cet égard?

M. Hall: Monsieur le président, le ministre a déclaré qu'il suivrait les directives du Conseil du trésor à ce sujet.

L'honorable M. LeBlanc: Nous ne changerons pas d'avis, d'autres s'en chargeront.

Le sénateur Grosart: C'est naturellement, très important, parce que si le ministère nous assure qu'il n'a pas l'intention de continuer à suivre cette méthode, cette formule ou ce système selon lequel le crédit est ramené au montant net, le sénateur Phillips sera alors d'accord pour laisser tomber la question, mais ce Comité devra recevoir une telle assurance.

L'honorable M. LeBlanc: Nous suivrons évidemment les directives du Conseil du trésor. Nous n'avons pas besoin de nous lancer dans des querelles, étant donné que nous avons déjà énormément de problèmes!

Le sénateur Grosart: Il me semble que vous n'avez pas besoin de directive du Conseil du trésor. Si vous n'avez pas d'autorisation, vous cessez simplement d'appliquer cette formule.

L'honorable M. LeBlanc: D'après mon interprétation, quoique je ne sois pas juriste, c'est que jusqu'à présent, le Conseil du trésor acceptait que nous ayions ce pouvoir qui a été supprimé pour la prochaine année financière, qui commence le mois prochain. Il nous faudra alors trancher la question.

Le sénateur Phillips: Avant de passer à un autre sujet, puis-je vous demander quel montant avait été dépensé l'an dernier d'après le système d'affectation nette de crédits?

M. Hall: Environ $450,000.

Le président: À ce propos, je voudrais que cette méthode soit précisée. Il y a plusieurs manières de la définir, et je me demande si M. Radburn, du Conseil du trésor, pourrait nous dire s'il existe une définition officielle à ce sujet.

M. Radburn: Je voudrais dire qu'officiellement, il n'y a rien de définitif; il s'agit en général de ramener les crédits au montant net ou de procéder à des affectations nettes de crédits, ce qui est évidemment la même chose.

J'aimerais ajouter à ce qui s'est déjà dit qu'il existe deux types différents de produits à valoir sur un crédit. Il y a d'une part les revenus provenant de tierces parties, comme c'est le cas pour le programme dont nous avons parlé; il existe aussi des sommes recouvrables, lorsqu'un ministère qui exécute un service pour un autre en récupère les coûts. Nous devrions peut-être utiliser un nouveau terme pour les remboursements,

[*Text*]

Senator Grosart: Are you speaking now of revolving funds?

Mr. Radburn: No, I am not, senator.

Senator Grosart: Perhaps this may not be immediately germane here, but it would be interesting to know what exceptions there are, if there are indeed any, that will be made in the directives of the Treasury Board as to the use of vote netting other than transfers within the government. That is dealing only with amounts that come to a department or to a budget from the consolidated revenue fund.

Mr. Radburn: Treasury Board is in the process of adopting the recommendations of the Study of the Accounts of Canada to eliminate vote netting. As I indicated earlier, for two years in a row, we have proceeded in that direction. The subject of revolving funds is presently under review because there were several recommendations in the Study of the Accounts of Canada concerning revolving funds. One of those recommendations was not to eliminate revolving funds, but to change the method of appropriating funds from non-budgetary to budgetary accounts. The particular subject of revolving funds is under review. I would like to suggest, with respect to the third area of recoverables that I have alluded to, that our present practice will be to continue, because to discontinue the crediting to the vote of recoveries would inflate the estimates. In other words, if one department has in its program $5 million for a service and buys it from another department, to add $5 million to the second department would inflate the estimates by $5 million. Therefore, our general approach or policy will be to continue crediting to the vote pure recoveries of costs, not profit-type recoveries.

Senator Grosart: That is recoveries within the government?

Mr. Radburn: That is correct.

Senator Grosart: This would include the principle of revenue dependency?

Mr. Radburn: Provided it is within the government.

Senator Grosart: May I ask one more question? A situation seems to have arisen in connection with these revenues from leases, licences and fees, where they were double counted in the main estimates. The additional revenue of $200,000 appears to have been deducted from the net base for small craft harbours as well as deducted again in increased revenues being credited to the vote. The shortfall seems to have been corrected by the transfer of a like amount from another item from within the vote. The base for the program for 1978 and 1979 has been adjusted. What happened there, do you know?

Mr. Radburn: I have been briefed very quickly. The subject matter becomes very technical, but I will attempt to answer. My understanding is that when the department put forward

[*Traduction*]

pour éviter des confusions, en parlant par exemple de «sommes remboursées à valoir sur le crédit».

Le sénateur Grosart: Voulez-vous parler des fonds renouvelables?

M. Radburn: Non, sénateur.

Le sénateur Grosart: La chose ne concerne peut-être pas directement ce dont nous parlons, mais il pourrait être intéressant de savoir quelles exceptions, s'il en est, seront faites aux directives du Conseil du trésor à l'usage de l'affectation nette de crédits à part les transferts internes du gouvernement, c'est-à-dire concernant seulement des montants qui proviennent à un ministère ou à un budget à partir du fonds du revenu consolidé.

M. Radburn: Le Conseil du trésor est en train d'adopter les recommandations de l'Étude des comptes du Canada pour supprimer l'affectation nette de crédits. Comme je le disais précédemment, nous nous sommes engagés dans cette voie depuis deux années successives. Les fonds renouvelables font actuellement l'objet d'une étude, car il y avait plusieurs recommandations à ce sujet faites par l'Étude des comptes du Canada. L'une de ces recommandations était non pas de supprimer les fonds renouvelables, mais de changer la méthode d'affectation des fonds des comptes non budgétaires aux comptes budgétaires. La question du fonds renouvelable est en cours d'étude. Je voudrais dire, en ce qui concerne la troisième partie des sommes remboursables dont j'ai parlé, que notre méthode actuelle sera poursuivie, parce qu'autrement, on gonflerait le budget des dépenses en ne mettant plus les remboursements au compte des crédits. En d'autres termes, si un ministère a dans son programme $5 millions pour un service qu'il achète à un autre ministère, ajouter cette somme au deuxième ministère gonflerait le budget des dépenses de $5 millions. Par conséquent, notre méthode ou politique générale sera de continuer à mettre au compte du crédit les remboursements effectifs de coûts, et non pas ceux qui traduisent des profits.

Le sénateur Grosart: C'est à dire des remboursements à l'intérieur du gouvernement?

M. Radburn: C'est exact.

le sénateur Grosart: Cela tiendrait compte du principe d'autonomie financière?

M. Radburn: Pourvu que cela reste dans le gouvernement.

Le sénateur Grosart: Puis-je poser une autre question? Il semblerait que dans le budget principal les recettes provenant des loyers, des permis et des droits aient été comptées deux fois. Le surcroît de recettes de $200,000 semble avoir été déduit de la base nette des ports pour petites embarcations et il semble avoir été déduit à nouveau en recettes supplémentaires portée au compte du crédit. Cette erreur semble avoir été corrigée par le transfert d'un montant équivalent d'un autre poste à l'intérieur du crédit. La base pour le programme pour 1978 et 1979 a été rajustée. Que s'est-il passé là, le savez-vous?

M. Radburn: On m'a renseigné très brièvement. La question devient très technique et j'essaierais de vous répondre. D'après ce que j'ai compris, lorsque le ministère présente ses proposi-

[*Text*]

their budget proposals in the format required by Treasury Board, the $200,000 in increased revenue was taken off both gross planned expenditures and again in another line entry we have in the system to show "changes in revenue" from one year to another. I understand this particular error was uncovered later and, as a result, in order to maintain the program level as planned, that $200,000 was added to the program and that this was met from within the department's own resources.

For the following year, and in accordance with the methodology, the base amount was increased by the $200,000 to bring the program back up to its planned level. My understanding is that the $200,000 was a technical type of error which has been corrected.

Senator Grosart: So it is nothing but a technical error in dealing with numbers.

Mr. Radburn: That is my understanding.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, j'aurais une question à poser à l'honorable ministre. Il s'agit d'un cas bien particulier, mais, je présume qu'il existe peut-être d'autres ports de pêche et de plaisance au Canada qui trouvent dans la même situation.

Je vous réfère à la clause 3 du bill, où il est dit:

> 3. La présente loi ne concerne
>
> (a) ni les ports, ouvrages ou biens relevant du Conseil des ports nationaux ou de commissions de port constituées en vertu d'une loi du Parlement;

Le cas que j'ai à l'esprit, c'est le cas du Quebec Yacht Club, le plus vieux port de plaisance au Canada, dont l'existence remonte à plus d'un siècle. Ce port a été établi originairement par une corporation privée pour ensuite être développé et mordernisé, au cours des dernières années, grâce à des contributions provinciales et fédérales. Mais le port est situé dans les limites du port de Québec sur des terrains et des lots d'eau appartenant au Conseil des ports nationaux. Je me demande si, dans ce cas-là, la loi s'appliquera à ce port de plaisance?

L'honorable M. LeBlanc: Non, à l'intérieur des limites du Conseil des ports nationaux.

Le sénateur Langlois: Même si c'est simplement au point de vue de location de terrains, cela est suffisant pour l'exclure?

L'honorable M. LeBlanc: Oui, c'est une marina.

Mr. Hall: Mr. Chairman, it is a marina within the National Harbours Board.

Senator Langlois: Quite right.

Mr. Hall: That does not mean we cannot assist.

Mr. Langlois: That was my second question.

L'assistance disparaîtra quand même, en vertu de la Clause 5?

L'honorable M. LeBlanc: Oui, sénateur Langlois. Je pourrais donner un exemple, dans ma circonscription où les installations portuaires pour traversiers de Cap Tourmente à Borden

[*Traduction*]

tions budgétaires selon la méthode exigée par le Conseil du trésor, les $200,000 de surcroît de revenu étaient supprimés à la fois des prévisions budgétaires brutes et à nouveau dans une autre ligne qui existe dans le système pour indiquer «les changements de recettes» d'une année à l'autre. Cette erreur a été découverte plus tard, et par conséquent, pour maintenir le niveau de programme prévu, les $200,000 ont été ajoutés au programme et le ministère a utilisé pour cela ses propres ressources.

Pour l'année suivante, et selon la méthode utilisée, le montant de base était augmenté des $200,000, pour ramener le programme au niveau prévu. Je crois donc comprendre que les $200,000 étaient une erreur technique qui a été corrigée.

Le sénateur Grosart: Ce n'est donc qu'une erreur technique à propos de chiffres?

M. Radburn: D'après ce que j'ai compris.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I would like to ask a question from the Honourable Minister. It concerns a very specific case, but I suppose there could be other fishing or recreational harbours in Canada in the same situation.

I am referring to clause 3 of the Bill which states:

> 3. Nothing in this Act applies to or affects
>
> *a*) any harbour, works or property under the jurisdiction of the National Harbours Board or any harbour Commission established under any Act of Parliament;

The case I had in mind was that of the Quebec Yacht Club which is the oldest recreational harbour in Canada, being over a century old. This port was originally established by a private corporation and was further developed and modernized over the last few years through provincial and federal contributions. But this harbour is located within the limits of the Quebec City harbour on land and water lots belonging to the National Harbours Board. I would like to know if the Bill would apply to this particular recreational harbour?

Hon. Mr. LeBlanc: No, because it falls under the jurisdiction of the National Harbours Board.

Senator Langlois: Even if it is only from the point of view of the location of the land, it is sufficient to exempt it from the application of the Bill?

Hon. Mr. LeBlanc: Yes, it is a marina.

M. Hall: Monsieur le président, c'est une marina et elle tombe sous la juridiction du Conseil des ports nationaux.

Le sénateur Langlois: C'est exact.

M. Hall: Cela ne veut pas dire que nous sommes dans l'impossibilité d'accorder de l'aide.

M. Langlois: C'était ma deuxième question.

In any event, won't all assistance be prohibited under clause 5?

Hon. Mr. LeBlanc: Yes, Senator Langlois. Perhaps I could give you an example from my own riding: there is a fishing harbour within the limits of the harbour facilities for the

[*Text*]

contiennent, à l'intérieur, un port de pêche. C'est mon ministère qui est responsable des facilités, qui les a améliorées, mais, toujours sous la responsabilité directe et immédiate du ministère des Transports qui est responsable pour les installations. Nous travaillons avec eux.

Le sénateur Langlois: Merci.

Le sénateur Denis: Monsieur le ministre, je vois à l'article 5, alinéa 4, que le ministre, seul, peut faire des études. Je ne crois pas que le gouvernement, ou le ministre peut, seul, opérer un port de pêche ou de plaisance. Est-ce la vérité? C'est parce qu'on parle partout de "conjoint", d'arrangements avec les provinces, avec les municipalités, avec les personnes, et on parle de contributions, mais on ne parle pas que le ministre peut, seul, opérer un établissement d'un port de pêche et de plaisance. Est-ce que je suis près de la vérité?

L'honorable M. LeBlanc: Si je comprend bien votre question, sénateur Denis, surtout dans le cas des marinas qui, souvent, sont des projets conjoints avec des municipalités ou des provinces, il s'agit effectivement de développement de tourisme, mais, c'est la direction que nous voulons donner à ce programme, qu'il s'agisse d'un organisme à but non lucratif, ou un organisme de responsabilité publique, comme les municipalités. Je ne voudrais pas, quand même, dans le développement des ports de pêche, si il y a des terrains adjacents ou des lots d'eau sous la juridiction distincte du gouvernement, que ces études soient paralysées. La phrase a été faite dans ce sens-là, "le ministre seul". Il est évident que nous ne pouvons pas hypothéquer le développement des ports de pêche à des consultations qui pourraient devenir, effectivement, des vétos. Évidemment, nous n'allons pas abolir les services municipaux, et le reste. Nous procédons par consultations. Mais, lorsqu'il s'agit de terrains ou de lots d'eau nettement sous la juridiction du gouvernement fédéral, je pense que, à ce moment-là, le ministre doit être en mesure de procéder.

Le sénateur Denis: Mais, il n'y a rien de clair dans la loi. Par conséquent, d'après la loi, vous ne pouvez pas acquérir et opérer un port de pêche. Vous pouvez, seul, faire des études, parce que l'article 5, alinéa 4, dit:

> ... le Ministre peut, seul ou avec tout gouvernement ou organisme provincial, personne ou établissement d'enseignement, faire procéder aux études, notamment économiques, susceptibles de faciliter l'élaboration, ainsi que l'évaluation du coût, des programmes établis conformément au paragraphe (1).

C'est très bien, le ministre peut faire cela. Mais, est-ce qu'il peut, seul, acheter un port de pêche existant et l'opérer? La loi ne semble pas lui donner le droit.

L'honorable M. LeBlanc: Je pense que la réponse, sénateur Denis, serait bien à l'article 5(1):

> Le ministre peut établir des programmes portant sur l'acquisition, l'aménagement, la construction, la modernisation ou la réparation des ports inscrits ou des ports de pêche ou de plaisance visés par la présente loi.

[*Traduction*]

ferries between Cap Tourmente and Borden. My Department is responsible for these facilities and has improved them, but they are still under the direct and immediate responsibility of the Department of Transport. We do, however, co-operate with them.

Senator Langlois: Thank you.

Senator Denis: Mr. Minister, I noticed that clause 5(4) states that the Minister alone is authorized to undertake studies. I doubt whether the government or the Minister can, all by themselves, operate a fishing or recreational harbour. Is it true? Indeed, the Bill contains many references to "joint projects", agreements with the provinces, municipalities, persons, as well as contributions, but nowhere is it stated that the Minister is the only one authorized to operate a fishing or recreational harbour. Am I right?

Hon. Mr. LeBlanc: If I understand your question, Senator Denis, especially in the case of marinas which are very often joint projects undertaken with municipalities or provinces, it is indeed a matter of developing tourism, but that is definitely the orientation we want to give to this program, be it a non-profit corporation or a public body like the municipalities. Indeed, I would definitely not want to prevent such studies on the development of fishing harbours because adjacent land or water lots are under the clear jurisdiction of the government. That is the real meaning of that phrase "the Minister ... alone". It is obvious that we cannot subject the development of fishing harbours to consultations which could eventually become vetos. Of course, we shall not abolish any municipal services and so on. We rely on consultation. But when it is a matter of land or water lots which are clearly under the jurisdiction of the federal government, I believe that in such a case the Minister is definitely in a position to go ahead with his plans.

Senator Denis: But that does not seem to be very clear in the Bill. Indeed, under the Bill, it seems that you cannot either acquire or operate a fishing harbour. You alone are authorized to undertake studies as is stated in clause 5(4):

> For the purpose of assisting the formulation and assessment of projects undertaken under subsection (1), the Minister may, subject to the regulations, undertake economic or other studies alone or jointly with the government of any province or agency thereof or with any person or educational institution.

That is all very well, the Minister is authorized to do that. But can he, alone, purchase an existing fishing harbour and operate it? It seems the Bill does not give him the right to do so.

Hon. Mr. LeBlanc: I think, Senator Denis, that you would find the answer in clause 5(1):

> The Minister may undertake projects for the acquisition, development, construction, improvement or repair of any scheduled harbour or any fishing or recreational harbour to which this Act applies.

[*Text*]

Le sénateur Denis: Oui, mais on ne parle pas de l'opération.

L'honorable M. LeBlanc: On parle de l'acquisitation, l'aménagement—

Le sénateur Denis: C'est ça, l'aménagement, acheter des chaises, du mobilier, et réparer la chaussée, etc. Mais, en anglais, dans cet article-là, on dit que le ministre a le droit d'opérer un port de pêche.

L'honorable M. LeBlanc: Si vous regardez le texte anglais, il dit:

> The Minister may undertake projects for the acquisition, development, construction, improvement or repair of any scheduled harbour—

Senator Denis: Yes, but not the operation.

L'honorable M. LeBlanc: L'article 4 dit:

> L'utilisation, la gestion et l'entretien des ports inscrits sont sous l'autorité du ministre—

Le sénateur Denis: Oui, «sous l'autorité» en autant que, avec les provinces, ou un individu, si vous avez un contrat ou un bail, ou avec un organisme quelconque, avec lequel vous divisez, par exemple, les profits.

L'honorable M. LeBlanc: Ce sont des propriétés fédérales.

Le sénateur Denis: Pardon?

L'honorable M. LeBlanc: Des ports de pêche sont des propriétés fédérales.

Le sénateur Denis: Alors, pourquoi insister pour que vous ayez le droit de faire des études, seul, pourquoi le mot «seul»?

L'honorable M. LeBlanc: Est-ce que vous pourriez me dire exactement où vous vous référez, sénateur?

Le sénateur Denis: «Peut faire procéder aux études», c'est à l'article 5, paragraphe 4, à la page 3. Partout ailleurs, il est question de «conjointement».

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, il me semble qu'il a une différence entre le texte français et le texte anglais, parce que le texte français dit simplement «sous l'autorité du ministre», alors que le texte anglais dit "under the control and administration of the Minister." It seems to me that under the English text of clause 4 the minister can in fact operate.

Senator Denis: Clause 4 is only to make studies.

Senator Grosart: No.

Senator Bourget: It is under "Powers of the Minister".

A l'article 4, si vous regardez au début de l'article 4, c'est clair, à mon avis.

L'honorable M. LeBlanc: Je vais demander à l'avocat qui s'est occupé de la rédaction de ce projet de loi de commenter.

M. Shaffer: Monsieur le président, je pense bien qu'il faut lire l'ensemble des articles 4 et 5. C'est principalement l'article

[*Traduction*]

Senator Denis: Yes, but that does not mention the operation.

Hon. Mr. LeBlanc: But it mentions the acquisition and the development.

Senator Denis: Oh yes, the development. You can buy chairs, furniture, repair the roads, etc. But the English version of that clause states that the Minister may operate a fishing harbour.

Hon. Mr. LeBlanc: If you look at the English text, it states:

> The Minister may undertake projects for the acquisition, development, construction, improvement or repair of any scheduled harbour.

Le sénateur Denis: Oui, mais on ne parle pas de l'exploitation.

Hon. Mr. LeBlanc: Clause 4 stipulates that:

> the use, management and maintenance of every scheduled harbour . . . are under the control and administration of the Minister.

Senator Denis: Yes, "under the control and administration" if you have a contract or a lease with a province, an individual or some organization and an agreement to share the profits.

Hon. Mr. LeBlanc: They are federal properties.

Senator Denis: I beg your pardon?

Hon. Mr. LeBlanc: Fishing harbours are the property of the federal government.

Senator Denis: Then why do you insist that you alone have the right to undertake studies, why the word "alone"?

Hon. Mr. LeBlanc: Could you tell me exactly where you see that, Senator?

Senator Denis: "May undertake studies alone . . . ", it is clause 5(4) on page 3. The Bill specifies "jointly" everywhere else.

Senator Molgat: Mr. Chairman, it seems there is a discrepancy between the French and English versions, because the French text simply states: "sous l'autorité du ministre" while the English version stipulates: "under the control and administration of the Minister." Il me semble que dans le cadre de la version anglaise de l'article 4 du bill le ministre peut en fait exploiter.

Le sénateur Denis: L'article 4 du bill ne prévoit que des études.

Le sénateur Grosart: Non.

Le sénateur Bourget: C'est sous la rubrique: «Pouvoirs du ministre».

In clause 4, if you consider the beginning of clause 4, to me, it is clear.

Hon. Mr. LeBlanc: I will ask the lawyer who handled the drafting of this Bill, to comment.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I think you must read clauses 4 and 5 as a whole. It is mainly clause 4 which gives the

[*Text*]

4 qui donne les pouvoirs d'opérer, ou de maintenir des ports sous l'autorité du ministre. Le texte de l'article 4 est basé presque totalement sur le même texte de la Loi sur les ports et jetées de l'État, et l'article 4, comme tel, donne toujours le pouvoir au ministre des Transports, d'après cette loi, d'opérer les facilités, et nous avons appliqué sensiblement les mêmes termes.

Le sénateur Denis: Maintenant, à l'article 5, on parle de modernisation des «ports inscrits». Est-ce que cela veut dire que vous n'avez pas le droit d'établir de nouveaux ports,— d'acheter, ou décider d'utiliser de nouveaux ports de pêche?

L'honorable M. LeBlanc: Non, on ne reconnaît pas de limitation à l'autorité d'installer des ports.

Le sénateur Denis: Vous n'avez pas le droit?

L'honorable M. LeBlanc: Oh, oui.

Le sénateur Denis: C'est indiqué «la modernisation ou la réparation des ports inscrits». Alors, supposons qu'il n'y a pas de ports, nulle part, il n'y a rien, tout juste une rivière, et vous décidez d'installer un port. Apparemment, d'après celle loi, vous n'en avez pas le droit, parce qu'il s'agit simplement de «ports inscrits». Alors, vous avez la définition des «ports de pêche ou de plaisance inscrits», et on ne parle de rien de nouveau.

M. Shaffer: Il s'agit des «ports inscrits» ou «les ports de pêche ou de plaisance» visés par la présente loi. Les «ports inscrits», c'est le terme défini à l'article 2. Mais il y a aussi les «ports de pêche ou de plaisance» visés par la présente loi, qui sont des ports de plaisance, mais qui ne sont pas seulement des «ports inscrits». Il y a aussi des "fishing and recreational harbours", qui est un terme défini à l'article 2. Il y a deux espèces de ports, un port peut êtres «inscrit», ou un port sous l'application de cette loi, et cela ne doit pas toujours être un «port inscrit».

Mr. Hall: Mr. Chairman, may I add a little to that? Whenever we develop one of these, they are included in the schedule.

Senator Grosart: Isn't the answer here that the minister can schedule any harbour he likes?

Senator Langlois: By regulation.

Senator Grosart: By regulation he can bring anything under the act, if it should be developed. Once it is put in the schedule, it comes under the act, whether or not it exists now.

Mr. Shaffer: If I may clarify the remarks, even if it is not in the schedule, it is covered because it would be a fishing or recreational harbour, or some other facility to which the act applies. The act does not apply only to scheduled facilities; it applies also to fisheries and harbours, even if they are not scheduled.

Le sénateur Denis: J'aurais une dernière question, monsieur le président. Le paragraphe (2) de l'article 5, sous-paragraphe a) «l'établissement conjoint avec le gouvernement de la province». Et, au sous-paragraphe b) le versement à celle-ci.

[*Traduction*]

authority to operate, or to maintain ports under the control and administration of the Minister. The wording of clause 4 is almost completely based on the same wording in the Government Harbours and Piers Act, and clause 4 as such, still gives to the Minister the authority to operate the facilities, under that Act, and we have used almost the same words.

Senator Denis: Now, in clause 5, they mention the improvement of "scheduled harbours". Does it mean that you do not have the right to establish new harbours, to buy, or to decide to use new fishing harbours?

Hon. Mr. LeBlanc: No, the limitation on the authority to develop harbours is not recognized.

Senator Denis: You do not have the right?

Hon. Mr. LeBlanc: Oh yes.

Senator Denis: It is indicated "the improvement or repair of any scheduled harbour". Then, let us suppose there are no harbours, nowhere, there is nothing, only a river, and you decide to develop a harbour. Apparently, under this Act, you do not have the right to do it, because only "scheduled harbours" are involved. Then, you have the definition of "fishing or recreational harbour", and nothing new is mentioned.

Mr. Shaffer: It involves "scheduled harbours" or "fishing or recreational harbours" dealt with by this Act. The "scheduled harbours", is the term defined in clause 2. There are also the "fishing or recreational harbours" dealt with by this Act, which are recreational harbours, but which are not only "scheduled harbours". There are also "fishing and recreational harbours", it is an expression defined by clause 2. There are two kinds of harbours, a harbour can be "scheduled", or a harbour under this Act, and it is not always "a scheduled harbour".

M. Hall: Monsieur le président, puis-je ajouter quelque chose à ces remarques? Toutes les fois que nous aménageons un de ces ports, ils sont inscrits à l'annexe.

Le sénateur Grosart: La réponse ici n'est-elle pas que le ministre peut inscrire à l'annexe tout port de son choix?

Le sénateur Langlois: En vertu des règlements.

Le sénateur Grosart: En vertu de règlements il peut assujettir tout port à la loi s'il doit être aménagé. Une fois qu'il est inscrit à l'annexe, il relève de la loi, qu'il ait déjà été aménagé ou non.

M. Shaffer: S'il m'est permis d'apporter des éclaircissements aux remarques formulées, même si le port n'est pas inscrit à l'annexe, il relève de la loi parce qu'il s'agira de ports de pêche ou de plaisance, ou d'autres installations auxquelles la loi s'applique. La loi ne s'applique pas uniquement aux installations inscrites, elle s'applique également aux ports et aux pêches, même s'ils ne sont pas inscrits.

Senator Denis: I have a last question, Mister Chairman. In clause 5(2)(a): "the undertaking jointly with the government of the province". And in French, in paragraph (b) "*le versement à celle-ci*". Is it the payment to the government of the

[*Text*]

Est-ce le versement au gouvernement de la province, ou à la province? Alors que la version anglaise dit: «The payment to the province» et, en français: «le versement à celle-ci». Alors, «celle-ci» refère à la province, mais vous parlez de «l'établissement avec le gouvernement de la province». Est-ce que vous faites affaire avec le gouvernement, ou avec la province?

L'honorable M. LeBlanc: Je fais affaire avec la province par l'entremise du gouvernement.

Le sénateur Denis: A moins, que, dans les définitions, vous indiquiez que «province veut dire le gouvernement de la province». Par conséquent, vous pouvez vous servir du mot «province» dans tout le projet de loi. Mais, il n'y a aucun sens de dire, en anglais «to the province» et, en français, de dire «à celle-ci», qui se réfère à la province, alors que, au sous-paragraphe a) «le gouvernement de la province», ce qui est masculin alors, on devrait dire «le versement à celui-ci», qui est le gouvernement de la province.

Le sénateur Bourget: Cela est de la sémantique.

Le sénateur Denis: Oui, mais je voulais poser la question au ministre et au fonctionnaire.

Le sénateur Langlois: Cela veut dire que vous voulez toujours aller au fond des choses.

Le sénateur Denis: Bien, il y a eu à peu près 40 corrections semblables. Au sujet de la loi sur le *code maritime*.

Senator Molgat: I wonder whether or not the translation of "control and administration" is sufficiently covered, under clause 4, in the French, by simply the words "sous l'autorité du Ministre." It seems to me that the English text is broader and permits administration, while the French text permits only control.

Senator Grosart: Would not "authority" mean "control"—"autorité"?

Senator Langlois: Administration or operation.

Hon. Mr. LeBlanc: May I ask Mr. Shaffer to respond to Senator Denis' point? I think he has a clarification that would satisfy Senator Molgat.

Senator Denis: in the case of "versement à la province", it is just like the English version, "a payment to the province." Why not say, in clause 5(2)(b), "le versement à la province"?

Mr. Shaffer: I think that is a grammatical or semantic point in the French. I was responsible for the English version. My French is not good enough to enter into a semantic discussion about it. However, I take it that "celle-ci" is referring back to the province. It is quite common and normal in the statutes to refer to "province" meaning "the government of the province."

Further, in the context of subclause 5(2), it starts off by saying that "the minister may, subject to the regulations, enter into an agreement with any province . . . " Then in (a) it talks about "the undertaking jointly with the government of the province or any agency thereof . . ."

[*Traduction*]

province or to the province? While the English version says "the payment to the province", and the French version says "*le versement à celle-ci*". Then, "*celle-ci*" refers to the province, but you speak of "*l'établissement avec le gouvernement de la province*". Do you do business with the government or with the province?

The Hon. Mr. LeBlanc: I do business with the province through the government.

Senator Denis: Unless you would indicate in the definitions that "province means the government of the province". Therefore, you can use the word "province" in the whole bill. It is pointless to say in English "to the province" and in French to say "*à celle-ci*", which refers to the province, while in paragraph (a) "*le gouvernement de la province*" which is masculine, while they should say "*le versement à celui-ci*", which is the government of the province.

Senator Bourget: This is semantics.

Senator Denis: Yes, I wanted to ask the officials and the ministers this question.

Senator Langlois: It means you always want to go to the bottom of things.

Senator Denis: Well, there have been about 40 similar corrections concerning the Maritime Code Act.

Le sénateur Molgat: Je me demande si le sens de «control and administration» est suffisamment rendu, à l'article 4 du bill, dans la version française, en employant les termes: «sous l'autorité du ministre». Il me semble que le texte anglais a une portée plus large et permet l'administration, tandis que le texte français ne permet que le contrôle.

Le sénateur Grosart: Le terme «authority» ne signifie-t-il pas «control», «autorité»?

Le sénateur Langlois: Administration ou exploitation.

L'honorable M. LeBlanc: Puis-je demander à M. Shaffer de répondre aux points soulevés par le sénateur Denis? Je pense qu'il peut apporter un éclaircissement qui satisfera le sénateur Molgat.

Le sénateur Denis: Dans le cas de «versement à la province», c'est la traduction littérale de la version anglaise, «a payment to the province». Pourquoi ne pas dire à l'alinéa 5(2)b) «le versement à la province»?

M. Shaffer: Je pense qu'en français il s'agit d'un aspect grammatical ou sémantique. Je me suis occupé de la rédaction de la version anglaise, mais ma connaissance du français n'est pas suffisante pour que je discute un aspect sémantique. Toutefois, je pense que «celle-ci» se rapporte à la province. Il est très normal dans les statuts de mentionner la «province» pour parler «du gouvernement de la province».

En outre, dans le contexte du paragraphe 5(2), la loi stipule tout d'abord que «sous réserve des règlements, le ministre peut conclure, avec une province, des accords prévoyants . . . ». Ensuite à l'alinéa a) on parle de l'établissement conjoint avec le gouvernement de la province ou un de ses organismes des programmes . . .

[*Text*]

Senator Denis: If it is true that you can use the words "government of the province" in the case of subclause (2)(a), and if we are telling the truth when we say "province" and mean "government of the province" then why did you put "government" in clause 5?

Mr. Shaffer: I think we put the word "government" into clause 5(2)(a), because we wanted to emphasize that it was not only with the government but with an agency of the government. If you look at the definition of "agency" in clause 2, you see that the word "agency" means, "in relation to a province", and includes, for example, "any council of a band within the meaning of the *Indian Act*." It would not normally be an agency of the government.

Senator Denis: You talk about "government of the province" and then, in another paragraph, you say, in French, "payment to the latter." It should in French say, "to the government of the province." You should say at least "celui-ci". Before that, we start by talking about "gouvernement" and then we transfer the subject to the "province", which in French is feminine.

Mr. Shaffer: In terms of drafting it should be "celle-ci", because paragraphs are usually read in exclusion of one another unless they make express reference to one another. Because of that rule of drafting, "celle-ci" goes back not to the word "province', after "gouvernement" in (a), but goes back to the beginning of (2), which is "une province."

The Chairman: Might I break into this discussion for a moment? The minister has but a very limited time to remain, before going to another engagement. I would like to say that if any member of the committee has a question to direct to the minister, it would be well for him to do so now.

Le sénateur Langlois: Monsieur le ministre, à l'article 5, on parle de programmes conjoints avec le gouvernement des provinces. Est-ce que, avant de rédiger ce texte de loi, on a eu des consultations à cet égard avec les provinces?

L'honorable M. LeBlanc: A ma connaissance, le bill a été devant le Parlement à deux reprises, et les provinces ont également été consultées.

Senator Phillips: Mr. Chairman, I would like to refer to clause 9, dealing with the regulations. I rather object, Mr. Minister, to legislation giving authority to make regulations when parliament does not itself approve the regulations. May I point out that this clause contains what I consider to be the ultimate in legislative greed, in that it contains 15 items—far more than normal. I would like to ask when the regulations will be ready.

Hon. Mr. LeBlanc: We foresee at time frame of roughly two months after passage of the bill and the proclamation of the act, before the regulations will be put forward. We hope that it will be two months.

Many of these regulations are really administrative in character. For example, at the moment, under the authority we

[*Traduction*]

Le sénateur Denis: S'il est vrai que l'on peut utiliser les mots «gouvernement de la province» dans le cas de l'alinéa 5(2)a) et si nous disons la vérité en parlant des «provinces» alors que nous voulons parler de «gouvernement de la province», pourquoi emploie-t-on alors le mot «gouvernement» à l'article 5.

M. Shaffer: Je pense que nous avons utilisé le mot «gouvernement» à l'alinéa 5(2) car nous voulions insister sur le fait qu'il ne s'agissait pas seulement du gouvernement, mais qu'il pouvait s'agir d'un organisme gouvernemental. Si l'on regarde la définition du mot «organisme» à l'article 2, on constate que le mot «organisme» signifie «à l'égard d'une province», et comprend, par exemple, «un conseil d'un bande au sens de la loi sur les Indiens». Normalement, ce ne serait pas un organisme gouvernemental.

Le sénateur Denis: On parle du «gouvernement de la province» puis, dans un autre alinéa, il est question, dans la version française, d'un «versement à celle-ci». En français il faudrait dire «au gouvernement de la province», il faudrait au moins dire «celui-ci». Avant cela, nous avons commencé par le gouvernement, puis nous avons porté le sujet sur la province, qui est au féminin en français.

M. Shaffer: En ce qui concerne le rédaction, il faut dire, «celle-ci» car les différents alinéas sont généralement lus indépendamment les uns des autres, à moins qu'ils ne fassent expressément référence à un autre alinéa. Du fait de cette règle de rédaction, «celle-ci» renvoie non pas au mot «province» qui est placé après le mot «gouvernement» à l'alinéa a), mais au début du paragraphe (2) à savoir une «province».

Le président: Puis-je intervenir un moment dans la discussion? Le ministre devra très bientôt s'absenter à cause d'un autre engagement. Je voudrais indiquer que si un membre du Comité à une question à adresser au ministre il doit le faire maintenant.

Senator Langlois: Mr. Minister, in Section 5, they talk about joint projects with the government of the province. Was there any consultation with the provinces on that point before this legislation was drafted?

Honourable Mr. LeBlanc: As far as I know, this Bill was submitted two times to the Parliament and the provinces were also consulted.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, j'aimerais évoquer l'article 9 qui traite des règlements. Monsieur le ministre, je suis assez hostile aux lois qui autorisent à établir des règlements lorsque le Parlement n'approuve pas lui-même ces règlements. Puis-je indiquer que cet article contient ce que je considère comme le comble de l'avidité législative dans la mesure où il vise 15 objets, ce qui est de beaucoup supérieur à la normale. Je voudrais vous demander quand ces règlements seront prêts.

L'honorable M. LeBlanc: Nous prévoyons un délai d'environ deux mois après l'adoption du bill et la proclamation de la loi pour présenter les règlements. Nous espérons que cela sera possible au bout de deux mois.

Plusieurs de ces règlements sont de nature véritablement administrative. Par exemple, actuellement, en vertu de l'auto-

[*Text*]

now have, we cannot prevent a man going down a wharf with an open bucket of gasoline, where lobster traps are stacked on a wharf. This is the type of point I mean. Many of the regulations have to be done in an administrative framework, in a guiding fashion. Of course, there are other issues; that is not the only one. For example, there is the maintenance of order and the safety of persons and property. At the moment, leaving a boat or lobster traps alone is like leaving them on any highway where there is public access. I am always amazed, frankly, that not more damage has been occurring than in fact occurs. I am not inviting damage, and I am keeping my fingers crossed. As I said, the regulations should be ready in the next couple of months, after the adoption of the bill, if it is adopted.

Senator Phillips: The regulations become rather severe when we turn to clause 20, where contravention of the regulations carries a rather severe penalty.

Mr. Shaffer: Clause 20 certainly does carry a severe penalty. It was drafted with a very serious type of violation in mind. However, one has to read clause 20 in conjunction with clause 25, which establishes a fine no greater than $50 and, shall we say, a less serious category of offence as designated by regulations. It certainly was not considered that your normal type of parking offence—or, if you wish mooring and berthing rather than parking a car—the type of offence of obstructing traffic within a small craft harbour facility, would bring a fine of up to $25,000. That would be subject to clause 25. Clause 20 itself does not provide for an indictable type of prosecution; it is a summary conviction offence. It is hoped to reserve that type of thing to a more serious category of offence.

Senator Grosart: Would you not agree that, in reading clauses 20 and 25 together, and other similar clauses, the bill would give the minister absolute power by order in council to create an offence—any offence—which would carry the penalty of a fine of $25,000 or six months imprisonment? I say that because Mr. Shaffer has referred to clause 25, which gives the minister the power to exempt certain regulations from the $25,000 fine and the imprisonment. I ask Mr. Shaffer, does it reserve to him the power to create any ofence, with the six-month imprisonment penalty, at his discretion?

Mr. Shaffer: My answer would be no. Clause 20 is the clause which Parliament is enacting, and Parliament is creating the offence. If there is to be a class of offences which is subject to a lesser penalty—and there is under clause 25—that would be something for the minister and his department to consider promulgating, and those regulations, as all others, would be under the Statutory Instruments Act and, among other things, subject to the scrutiny of our department and of the Joint Committee of the Senate and the House of Commons on Regulations and Other Statutory Instruments. My answer to the first question is no.

The Chairman: Senator, would you mind keeping in mind the problem of the minister?

[*Traduction*]

rité dont nous disposons, nous ne pouvons empêcher un homme d'emprunter un quai avec un seau d'essence non fermé, alors que des casiers à homards sont empilés sur le quai. Voila le genre de situation à laquelle je pense. De nombreux règlements doivent être établis dans un cadre administratif, à titre de lignes directrices. Naturellement, il y a d'autres questions. Celle-ci n'est que l'une d'entre elles. Par exemple, il y a le maintien de l'ordre et la sécurité des personnes et des biens. Actuellement, le fait de laisser un bateau ou des casiers à homards sur un quai équivaut à les laisser sur une route accessible au public. Je suis franchement étonné qu'il n'y ait pas eu davantage de dégâts. Je n'incite personne à faire des dégâts, et je garde les doigts croisés. Comme je l'ai dit, les règlements devraient être prêts deux mois après l'adoption du bill, s'il est adopté.

Le sénateur Phillips: Les règlements deviennent plutôt sévères lorsqu'on passe à l'article 20, qui prévoit une pénalité assez sévère en cas de contravention aux règlements.

M. Shaffer: L'article 20 prévoit effectivement une pénalité sévère. Les rédacteurs pensaient à certains types très sérieux d'infraction. Cependant, il faut lire l'article 20 avec le contexte de l'article 25, qui prévoit une amende de $50 et une catégorie d'infractions moins sérieuses qui sera déterminée par règlement. On n'a certainement pas voulu faire en sorte que les infractions normales aux règles de stationnement, ou, si vous voulez, à la réglementation de l'amarrage, ou les infractions qui consistent à bloquer la navigation dans un port réservé aux petites embarcations puissent entraîner une amende de $25,000. Ces infractions relèvent de l'article 25. L'article 20 ne prévoit pas de poursuite; il prévoit une déclaration sommaire de culpabilité. On espère réserver les poursuites à des infractions plus graves.

Le sénateur Grosart: N'avez-vous pas l'impression en lisant les articles 20 et 25 notamment, que le projet de loi donne au ministre le pouvoir absolu de créer par décret du conseil des infractions auxquelles s'appliqueraient une amende de $25,000 ou une peine d'emprisonnement de 6 mois? Je dis cela parce que M. Shaffer a fait allusion à l'article 25 qui donne au ministre le pouvoir d'exempter certains règlements de l'application d'une amende de $25,000 ou d'une peine d'emprisonnement. J'aimerais savoir, monsieur Shaffer, si le projet de loi permet au ministre de créer des infractions quelconques qui entraîneraient une peine d'emprisonnement de 6 mois?

M. Shaffer: Ce n'est pas le cas. L'article 20 a été adopté par le Parlement; c'est donc lui qui crée l'infraction. S'il doit y avoir une catégorie d'infractions mineures comme le laisse entendre l'article 25, il reviendrait au ministre et à son ministère de promulguer les règlements qui, comme tous les autres, seraient soumis à la Loi sur les textes réglementaires et devraient être étudiés par notre ministère et le Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires. Je dois donc répondre non à votre première question.

Le président: Sénateur, je vous prie de tenir compte du problème du ministre.

[*Text*]

Senator Grosart: I realize that, Mr. Chairman. This is the essence of one of the great problems. I cannot accept the "no" answer because it seems quite clear when we read clauses 20 and 25. Clause 20 says:

> Every person who contravenes section 12 or the regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding twenty-five thousand dollars or to imprisonment for a term not exceeding six months or to both.

Clause 25 merely says that the minister may designate certain of his regulations as subject to a lesser fine not exceeding $50. I ask you to reconsider what you have said in the light of that. The joint committee of the Senate and the House of Commons, and so on, has really nothing to do with it. That committee does not make law. What we are dealing with here is whether it makes sense, whether it is in the public interest for the Parliament of Canada to give the minister the power to create, if he does not use the exception, any criminal offence and usurp, I suggest, the whole function of the Criminal Code.

Mr. Shaffer: I cannot agree with the suggestion that you are usurping the function of the Criminal Code. In fact, I believe that without clause 25 the bill, and then the act, could be looked upon perhaps as being rather rigid and harsh in its application. I would point out also that clause 25 is not an unprecedented clause. The Parliament of Canada has seen fit to introduce the same type of provisions in, among other acts, the Fisheries Act and the Maritime Code Act—and for the same reasons: so as to temper the application of a clause like clause 20. I should also point out that clause 20 does not set up an automatic fine of $25,000. That is the maximum.

Senator Grosart: I realize that.

Mr. Shaffer: As you know, there have been cases with violations, especially under the Fisheries Act, where the judiciary has been very loath to give anything more than a very nominal fine.

Senator Grosart: Surely, what may happen is not what we are discussing? We are discussing the principle of whether—I insist that it seems to be so from a reading and any answers which have been given—there may be a penalty— let us take the term of six months' imprisonment—for any offence under the regulations. It merely says that the minister may exempt some regulations, leaving any other regulation that he does not exempt subject to six months imprisonment. Can there be any other interpretation from a reading of it?

Mr. Shaffer: I do not read it quite that way. The way I read clause 25, it allows the Governor in Council to make a regulation that designates not any regulations, but it designates any offence as an offence, subject to summary procedure rather than a warrant, a voluntary plea, and the sending in of the payment of the fine by mail. This applies not, as you have suggested to certain classes of the regulations; it applies, and allows this to apply, to any offence under the act.

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: J'en suis conscient, monsieur le président. C'est la cause de l'une des principales difficultés. Je ne peux accepter cette réponse négative parce que les articles 20 et 25 sont clairs à ce sujet. L'article 20 est ainsi libellé:

> Toute personne qui contrevient à l'article 12 ou aux règlements est coupable d'une infraction et passible sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus vingt-cinq mille dollars et d'un emprisonnement d'au plus six mois ou de l'une de ces peines.

L'article 25 stipule simplement que le ministre peut, pour certaines infractions, fixer une amende moins élevée qui ne doit pas dépasser $50. J'aimerais que vous repensiez à ce que vous m'avez répondu à la lumière de ces deux articles. Le Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes ne peut rien faire à ce sujet. Ce Comité ne légifère pas. Ce dont il s'agit ici est de savoir s'il est dans l'intérêt public que le Parlement du Canada donne au ministre le pouvoir de créer, s'il ne recourt pas à l'exception, des infractions criminelles en usurpant, si je peux m'exprimer ainsi, le rôle du code criminel.

M. Shaffer: Je ne crois pas que le ministre usurpe la fonction du code criminel. En fait, je crois que sans l'article 25, on pourrait même dire que le projet de loi qui a été adopté prévoit des peines plutôt sévères. J'aimerais également souligner que l'article 25 n'est pas unique. Le Parlement du Canada a cru bon d'inclure une disposition analogue à celle que l'on retrouve dans d'autres lois comme la Loi sur les pêcheries et la Loi sur le Code maritime, pour les mêmes raisons, c'est-à-dire pour tempérer l'application d'un article comme l'article 20. Je devrais également souligner que l'article 20 ne fixe pas nécessairement une amende de $25,000. Il s'agit du maximum qui puisse être imposé.

Le sénateur Grosart: Je le sais bien.

M. Shaffer: Comme vous le savez, il y a eu des cas d'infractions, particulièrement en vertu de la Loi sur les pêcheries, puis lesquelles les tribunaux n'ont imposé que des amendes purement nominales.

Le sénateur Grosart: Ce qui peut se produire, n'est pas ce dont nous discutons. Nous discutons du principe de savoir, et j'insiste car c'est ce qui ressort des documents que nous avons reçus et des réponses des témoins, s'il doit y avoir une peine, comme par exemple un emprisonnement de six mois, pour une infraction commise aux termes des règlements. Je dis simplement que le ministre peut exempter certains règlements, laissant à d'autres la possibilité de prévoir une peine de six mois d'emprisonnement. Peut-on interpréter ces articles d'une autre façon?

M. Shaffer: Je ne les comprends pas tout à fait de la même façon. A mon avis, l'article 25 permet au gouverneur en conseil d'édicter un règlement pour désigner non un règlement, mais une infraction soumise à la procédure sommaire plutôt qu'au mandat, à l'aveu volontaire de culpabilité et à l'envoi du paiement de l'amende par courrier. Cet article ne s'applique pas, comme vous le laissez entendre, à certaines catégories de règlements; il s'applique à toute infraction commise aux termes de la loi.

[*Text*]

Senator Grosart: But you are saying exactly what I am saying, that an offence can be created under the regulations—right?

Mr. Shaffer: No—not be created. An offence can be treated in a certain way for the purposes of appearance, of plea, and of the payment of the fine, notwithstanding the normal provisions in that part of the Criminal Code headed "Summary Convictions."

Senator Grosart: Surely it says:

> Every person who contravenes section 12 or the regulations . . .

If you contravene any of the regulations—please follow me—that becomes an offence, and if you are found guilty, that offence has a penalty of six months' imprisonment.

Mr. Shaffer: That is a summary conviction type of offence.

Senator Grosart: Yes. The minister may exempt some of his regulations under clause 25 from that. Would you agree?

Mr. Shaffer: I perhaps agree with the effect of what you are saying, but not with the actual words. Clause 25 does not allow him to exempt regulations. It allows him to exempt an offence under the regulations.

Senator Grosart: That is what I am saying: he has created the offence by making the regulation. I ask you, is it so that he may then exempt certain of these offences under clause 25(2)? Is that correct? At his discretion he may exempt any of those regulations from clause 20?

Mr. Shaffer: Again, senator—

The Chairman: May I interrupt the honourable senator? I am sure the minister grasps the significance of the honourable senator's argument. Perhaps he would not mind continuing after we make sure that anyone who wishes to ask the minister a question directly has the opportunity to do so. Are there any further questions to be directed to the minister?

Senator Phillips: Mr. Chairman, I would like an indication from the minister concerning the type of services for which fishermen will be charged—such as berthing, putting the traps on the wharf, bait shed, the use of the marine slip. Are there any other charges anticipated?

Hon. Mr. LeBlanc: It depends on the level of service available. As you know, in some areas there is fresh water provided on the wharf. In other cases there are facilities for refueling. In some cases there are service centres, with a hoisting mechanism to remove the boat to a repair shed, and so on. Obviously these would have to be considered, along with parking and lighting. As the senator knows, in his own province there has been very considerable progress with regard to fishermen-owned or fishermen-rented facilities for bait sheds, and in fact, rather attractive facilities have been put in place. These are looked upon by fishermen in my own province with some envy, I may say. This is the type of improvement that is being made.

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Nous disons exactement la même chose, c'est-à-dire qu'une infraction peut être créée par règlement, n'est-ce pas?

M. Shaffer: Non, elle ne peut pas être créée. On peut considérer une infraction d'une certaine façon sous l'angle de la comparution, de la déclaration de culpabilité ou de l'acquittement de l'amende, en dépit des dispositions normales prévues au Code criminel sous la rubrique "déclaration sommaire de culpabilité".

Le sénateur Grosart: Mais l'article stipule:

> Toute personne qui contrevient à l'article 12 ou aux règlements . . .

Si vous enfreignez un règlement, cela devient une infraction et, si vous êtes déclaré coupable, cette infraction entraîne une peine d'emprisonnement de six moix.

M. Shaffer: C'est une infraction jugée selon la procédure de déclaration sommaire de culpabilité.

Le sénateur Grosart: Oui. Le ministre peut en exempter certains des règlements aux termes de l'article 25. Êtes-vous d'accord?

M. Shaffer: Je suis peut-être d'accord avec le sens de ce que vous dites, mais pas avec la façon dont vous le faites. L'article 25 ne lui permet pas d'exempter certains règlements. Il lui permet d'exempter une infraction visée par les règlements.

Le sénateur Grosart: C'est ce que je dis. Il a créé une infraction par règlement. J'aimerais savoir s'il peut exempter certaines de ces infractions aux termes du paragraphe 25 (2)? Est-ce exact? Peut-il, à sa discrétion, soustraire n'importe lequel de ces règlements à l'application de l'article 20?

M. Shaffer: A nouveau, sénateur . . .

Le président: Pourrais-je interrompre l'honorable sénateur? Je suis sûr que le ministre saisit l'importance du point soulevé par l'honorable sénateur. Peut-être accepterait-il de poursuivre lorsque nous nous serons assurés que tous ceux qui veulent poser une question directement au ministre ont pu le faire. A-t-on d'autres questions à poser au ministre?

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, j'aimerais que le ministre nous fournisse certaines précisions sur les services pour lesquels les pêcheurs paieront et qui concernent par exemple le mouillage, l'entreposage de cages sur les quais, l'utilisation d'entrepôts pour les appâts et de cales. Prévoit-on imposer d'autres frais?

L'honorable M. LeBlanc: Tout dépend de l'importance des services offerts. Comme vous le savez, dans certains secteurs on met de l'eau douce à la disposition des pêcheurs sur les quais. Dans d'autres cas, les pêcheurs ont la possibilité de s'approvisionner en carburant. Parfois, des centres de services sont aménagés et l'on peut hisser les navires sur des cales sèches, pour les réparer etc. Il faut évidemment tenir compte de ces facteurs de même que du stationnement et de l'éclairage. Comme le sénateur le sait sans doute, on a enregistré dans sa province des progrès considérables dans l'aménagement d'entrepôts pour les appâts qui appartiennent aux pêcheurs ou sont loués par eux et en fait, on a aménagé des installations fort utiles. Je peux dire que les pêcheurs de ma

[*Text*]

We do not want totally to exclude tourists, and those who want to see the fishing activity, from the wharves. What we want to try and do is put in a management regime and improve services gradually. We are catching up on the construction and repair of the actual facilities.

Senator Phillips: In other words, the list of services charged for will then be fairly extensive.

Hon. Mr. LeBlanc: The budget went from an average of about $8 million or $11 million about five years ago to $30 million or $40 million this year. If we include the Canada Works Projects, it will be over $50 million for the period of 15 months from January 1 to the end of the fiscal year. We will be making improvements rather than just keeping the structure in place.

Senator Phillips: Are you inferring that the fishermen are going to have to pay for the Canada Works Projects that have been carried out?

Hon. Mr. LeBlanc: They will not have to pay. It will be part of the improvement of the facilities.

Senator Phillips: They will still be charged for them.

Hon. Mr. LeBlanc: I do not think they would be charged for them in any different way from the way they are charged in the ordinary budget of the department. I made it very clear when my statement to the House of Commons committee was read that I do not intend that a situation should arise in which fishermen are subsidized on the one hand only to have the money taken away from them on the other by us. That would certainly not seem very logical to me.

Senator Langlois: I understand that under present regulations the fishing boats are exempt from harbour dues, or wharfage. Will that continue to be the case?

Mr. Hall: Mr. Chairman, there are certain boats that are exempt now. Fishing boats under 45 feet in length, in the maritimes, have been exempt for some time.

Hon. Mr. LeBlanc: I have a couple of items in cabinet this morning. As we say in French, those who are absent are always wrong, and I do not want to be wrong. I would therefore like to be excused, if I may, Mr. Chairman. I am in Ottawa most of next week, and I will be very happy to appear again if it is the desire of the senators.

The Chairman: On behalf of the committee, Mr. Minister, I would like to express our very warm appreciation of your presence and of your offer to return. We thank you for your helpful participation this morning.

[*Traduction*]

province considèrent ces installations avec une certaine envie. Ce sont des progrès de ce genre qui ont été réalisés.

Nous ne voulons pas exclure complètement les touristes et ceux qui se rendent sur les quais pour voir travailler les pêcheurs. Nous essayons en fait d'instaurer un système de gestion et d'améliorer graduellement les services. Nous nous rattrapons sur la construction et la réparation des installations existantes.

Le sénateur Phillips: En d'autres termes, la liste des services pour lesquels les pêcheurs paieront sera donc assez longue.

L'honorable M. LeBlanc: Il y a cinq ans, notre budget était d'environ $8 ou $11 millions en moyenne et il est passé à $30 ou $40 millions cette année. Si nous incluons le programme Canada au travail, le budget portant sur la période de 15 mois comprise entre le 1er janvier et la fin de l'année financière dépassera $50 millions. Nous procéderons à des améliorations plutôt que simplement conserver les structures actuelles.

Le sénateur Phillips: Voulez-vous dire que les pêcheurs devront payer pour le projet mis en œuvre dans le cadre du programme Canada au travail?

L'honorable M. LeBlanc: Ils n'auront pas à payer. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre d'un programme d'amélioration des installations.

Le sénateur Phillips: On leur fera quand même payer ces travaux.

L'honorable M. LeBlanc: Je ne crois pas que ces travaux seront facturés autrement que de la façon dont ils le sont dans le budget ordinaire du ministère. Lorsqu'on a fait lecture de ma déclaration devant le Comité de la Chambre des communes, j'ai établi très clairement que je ne voulais pas d'une situation dans laquelle on verserait des subventions aux pêcheurs d'une part pour leur reprendre de l'argent par la suite. Cela ne semblerait pas logique de ma part.

Le sénateur Langlois: Je crois qu'en vertu des règlements actuels, les propriétaires de bateaux de pêche ne sont pas tenus de payer des droits de port ou de quai. Cette situation restera-t-elle inchangée?

M. Hall: Monsieur le président, certains bateaux ne sont pas actuellement assujettis à cette obligation. Par exemple, les bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 45 pieds sont exemptés depuis un certain temps dans les Maritimes.

L'honorable M. LeBlanc: J'ai ce matin quelques questions à régler au cabinet. Comme nous disons en français, les absents ont toujours tort et je ne veux pas avoir tort. J'aimerais par conséquent m'absenter si je le puis, monsieur le président. Je serai à Ottawa pendant la majeure partie de la semaine prochaine et il me fera plaisir de comparaître à nouveau si c'est là le désir des sénateurs.

Le président: Au nom des membres du Comité, monsieur le ministre, j'aimerais vous remercier sincèrement d'avoir comparu et de vous êtes mis à notre disposition pour un prochain témoignage. Nous vous remercions de votre participation fort utile.

[*Text*]

Hon. Mr. LeBlanc: Thank you very much. If you want to amend the bill and get me $20 million more, I could use it.

Senator Denis: Would it be a good thing for the department to have a linguist to have a look at this and say if it is good French, or if there is a contradiction between the French version and the English one, or if it would be clearer to put in French, "à la province" instead of "celle-ci"? Perhaps it might be better to say "celui-ci", which is masculine, referring to the government of the province, since we are talking about the government of the province. Then we would continue with, not the subject of the preceding phrase, but with the pronoun of the subject. We talk about the government of the province, and then we say, "to the province". It should be one or the other. You could take away the reference to the government, and say, at (a), "with the province," or, "one of its organisms." You could get rid of the word "government", or, if you use it, put "celui-ci". Why do we use a pronoun in French, and in English repeat the noun? We repeat the word "province" in English, but not in French. Why is that?

Mr. Shaffer: I think we have less confidence in English. I do not know. I think the French version says "celle-ci"—

Senator Denis: That is feminine, and it refers to the province.

Mr. Shaffer: That is right.

Senator Denis: Before we were talking about the government, which is masculine.

Senator Langlois: Mr. Chairman, if I may offer a suggestion, could we not do in this case as we did with the Maritime Code, and call as witnesses experts from the translation branch? It is, after all, only a matter of translation.

Senator Denis: That is what I am asking for.

Senator Langlois: You will remember that we solved a number of problems in that way.

The Chairman: I think that is an excellent suggestion, and with the consent of the committee I will ask Senator Denis if he will accept it.

Senator Denis: That is what I am asking for, to get a linguist to check this.

The Chairman: Well, will you undertake to do that, Mr. Shaffer?

Mr. Shaffer: I can certainly suggest to my superior that he make available for you the person who worked on the French translation.

The Chairman: Perhaps you will give us his name.

Mr. Shaffer: Mr. Fred Gibson is the chief legislative counsel with the Department of Justice. I must say that I could not make an undertaking to you about this.

The Chairman: I will undertake to invite Mr. Gibson to come himself, or send an expert on the subject.

[*Traduction*]

L'honorable M. LeBlanc: Merci beaucoup. SI vus voulez modifier le projet de loi et m'accorder $20 milions de plus, j'en ferai certainement bon usage.

Le sénateur Denis: Serait-il souhaitable que le Ministère réserve les services d'un linguiste pour jeter un coup d'œil sur la version française et déterminer si elle est bien rédigée; il y a peut-être contradiction entre la version française et la version anglaise et il serait peut-être préférable d'écrire en français «à la province» au lieu de «celle-ci». Il serait peut-être préférable de dire «celui-ci» pour parler du gouvernement de la province puisque c'est de lui que nous parlons. Nous enchaînerions ensuite, non pas avec le sujet de la phrase précédente, mais avec le pronom sujet. Nous parlons du gouvernement de la province et nous disons ensuite «à la province». Il faudrait choisir l'un ou l'autre. On pourrait ne plus faire allusion au gouvernement et dire à l'alinéa *a*) «avec la province» ou «un de ses organismes». On pourrait supprimer le mot «gouvernement» ou le remplacer par «celui-ci». Pourquoi utilisons-nous un pronom en français alors qu'en anglais, on répète le substantif «province»?

M. Shaffer: Les anglophones sont peut-être plus méfiants. Je crois que la version française dit «celle-ci» . . .

Le sénateur Denis: Le pronom est féminin et remplace le mot «province».

M. Shaffer: C'est exact.

Le sénateur Denis: Auparavant, nous parlions du gouvernement qui est un nom masculin.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, si je puis faire une suggestion, pourquoi ne répéterions-nous pas l'expérience tentée dans le cas du Code maritime et ne ferions-nous pas témoigner des experts du Bureau de traduction? Après tout, ce n'est qu'une question de traduction.

Le sénateur Denis: C'est exactement le but de mon intervention.

Le sénateur Langlois: Vous vous souviendrez que nous avons réglé plusieurs problèmes de cette façon.

Le président: Je crois que c'est une excellente idée et avec le consentement des membres du Comité, je demanderai au sénateur Denis s'il est d'accord.

Le sénateur Denis: C'est précisément ce que je voulais faire, demander à un linguiste d'étudier la question.

Le président: Voulez-vous en charger, monsieur Shaffer?

M. Shaffer: Je peux certainement demander à mon supérieur de mettre à votre disposition le traducteur qui a rédigé la version française.

Le président: Vous pourriez peut-être nous communiquer son nom . . .

M. Shaffer: M. Fred Gibson est le principal conseiller législatif du ministère de la Justice. Je dois dire que ne ne puis vous promettre quoi que ce soit.

Le président: Je me chargerai d'inviter M. Gibson à venir lui-même ou à envoyer un spécialiste de la question.

[*Text*]

Mr Shaffer: Mr. Chairman, I was going to explain that the reason for the word "celle-ci" in the French was, I believe, that it goes back to the word "province", and it would not be "celui-ci", which would go back in paragraph (a) to the government of the province. Paragraph (b), however, does not, unless it makes an express reference to paragraph (a), go back to that paragraph. It goes back, rather, to the heading of both paragraphs. That is why we have the word "celle-ci". If we did not have it for that reason, we would have to have it because, in English, under (b), the reference is to the payment to the province, and not to the government of the province. The French translation therefore follows the English, and also follows the rule that it does not go back to the preceding paragraph, but back to the beginning of the clause.

Senator Denis: But it does not follow the English.

The Chairman: Well, we will ask Mr. Gibson to provide us with expert advice on this.

Senator Bourget: I am quite sure there is a mistake in the French translation, which refers to the government or its agents, which are both masculine. I am quite sure there is a mistake there. I did not see it at the beginning, but now I understand it exactly.

The Chairman: Would it be the wish of the committee that we try to get in touch with Mr. Gibson now, in the hope that he might be able to deal with the question during this sitting?

Senator Langlois: If it is possible, yes.

The Chairman: And if not, perhaps we will have to meet again for this purpose. Perhaps we will have to meet again anyway.

Senator Grosart: Could I suggest, through you, Mr. Chairman, that the Department of Justice be asked, at our next meeting, to answer this specific question: Do the provisions of clauses 20 and 25 in fact give the minister or the Governor General the power to create an offence, subject to a maximum fine of $25,000 or a period of imprisonment up to a maximum of 6 months? Because any regulation, in any case where the minister does not bring an offence under the regulations is within the discretionary power of clause 25. If the answer is in the affirmative, we will come back and ask if it is in the public interest.

Perhaps I could suggest, Mr. Chairman, that Mr. Shaffer and I could get together and word that in a way which is satisfactory to both of us. Would that be suitable?

Mr. Shaffer: Yes.

The Chairman: Very well, we will leave it at that.

Senator Petten, you have been very patient; I think you are now entitled to ask your question.

Senator Petten: Mr. Chairman, I was late in coming to this meeting. I had a previous meeting and could not get away. This question may have been answered before. I would like to come back to regulation number nine where it says:

The Governor in Council may take regulations

[*Traduction*]

M. Shaffer: Monsieur le président, j'allais expliquer pourquoi le terme «celle-ci» figure dans la version française, c'est parce qu'à mon avis, il reprend le mot «province», alors que le terme «celui-ci» se rapporterait au gouvernement de la province dont il est question à l'alinéa *a*). Cependant, l'alinéa *b*) ne fait pas allusion à l'alinéa *a*) à moins qu'il en soit spécifié autrement. Il se rapporte plutôt à la rubrique portant sur les deux alinéas. C'est pour cette raison que nous avons l'expression «celle-ci». De toute façon, dans la version anglaise, le paragraphe *b*) spécifie qu'il faut payer à la province et non au gouvernement de la province. La version française respecte donc la version anglaise ainsi que la règle selon laquelle le terme en question ne renvoie pas à l'alinéa précédent mais au début de l'article.

Le sénateur Denis: Mais la version française ne respecte pas la version anglaise.

Le président: Nous demanderons à M. Gibson de nous donner un avis de spécialiste sur la question.

Le sénateur Bourget: Je suis sûr qu'il y a une erreur dans la version française, qui renvoie au gouvernement ou à ses organismes, qui sont du genre masculin dans les deux cas. Je suis convaincu qu'il y a une erreur. Je ne m'en suis pas rendu compte au début, mais maintenant je comprends parfaitement.

Le président: Le comité veut-il que nous essayons de communiquer maintenant avec M. Gibson, dans l'espoir qu'il pourra étudier la question au cours de cette session?

Le sénateur Langlois: Si c'est possible, oui.

Le président: Sinon, nous devrons peut-être nous réunir de nouveau à ce sujet. De toute façon nous devrons probablement nous réunir de nouveau.

Le sénateur Grosart: Je voudrais proposer que vous demandiez, Monsieur le président, au ministère de la Justice de répondre au cours de notre prochaine réunion à la question suivante: Les articles 20 et 25 donnent-ils vraiment au ministre ou au gouverneur général le droit de condamner les contrevenants à une amende maximale de $25,000 ou à un emprisonnement maximal de 6 mois? Car tout règlement, dans les cas où le ministre ne condamne pas un infraction aux termes des règlements, relève du pouvoir discrétionnaire prévu à l'article 25. Si la réponse est affirmative, nous reviendrons à la question et demanderons si c'est dans l'intérêt du public.

Monsieur le président, je propose que M. Shaffer et moi-même nous réunissions et trouvions une formule qui nous convienne à tous les deux. Serait-ce possible?

M. Shaffer: Oui.

Le président: Très bien, nous en resterons là pour le moment.

Sénateur Petten, vous avez été très patient: je pense que vous avez maintenant le droit de poser votre question.

Le sénateur Petten: Monsieur le président, je suis arrivé en retard à cette réunion. J'avais une autre réunion et je ne pouvais pas me libérer. On a peut-être déjà répondu à cette question. Je voudrais revenir au règlement 9 qui dit:

Le gouverneur en conseil peut, établir des règlements

[*Text*]

(a) prescribing schedules naming and delimiting or describing the fishing or recreational harbours—

and so on. Do I understand "delimiting" to mean that the department contemplates closing out some of the existing harbours, or am I wrong in that?

Mr. Hall: My answer to that would be that there are certain fishing facilities within public harbours which we may want to delimit as being administered by the Small Craft Harbours Branch rather than the Minister of Transport.

Senator Petten: I am from Newfoundland, and some people have expressed to me the concern that you may be taking facilities out of a harbour. If I may explain in local terms, there is Long Pond in Conception Bay, and you go down the shore and come to Portugal Cove, a fishing harbour for that area; if one of those were closed and the facilities removed, it would create problems for the fishermen. However, if you take Long Pond and go up the shore a few miles to Kelligrews which is a headland that juts out and makes for sheltered entry, that would not give them concern. All they want is some assurance that this would not take place.

Mr. Hall: I can give you my assurance that there is no intention to take out any of those harbours.

Senator Petten: Thank you very much.

The Chairman: Senator Phillips?

Senator Phillips: The department has a study being conducted at the present time concerning the use of their fish harbours. What is the purpose of that study?

Mr. Hall: Mr. Chairman, there is no more formal study going on than has been going on over the past five years. We continue to look at all of the harbours. At the inception of Small Craft Harbours Branch, we did undertake a study to look at all of the harbours. I presume you are talking about the Maritimes.

Senator Phillips: Yes.

Mr. Hall: We have attempted to place them in some kind of classification. It has been done in P.E.I. by the joint development agreement. They are predominantly categorized by whether they are offshore or inshore, but there is nothing very fixed or firm about these things. We have to make an attempt to look at all those harbours where facilities may expand; others that may just be held and maintain their own level; and those which are no longer used.

Senator Phillips: You referred to the development plan. That contained an agreement whereby the harbours would be reduced by 80 to 34, is that correct?

Mr. Hall: No, Mr. Chairman. I believe there are about 20 designated ports in P.E.I. There are about 75 facilities altogether that we administer. That does not mean we are abandoning the other 55; we will maintain them. I believe 20 were designated under the comprehensive development plan as future expansion areas.

Senator Phillips: What is the difference between a designated and a scheduled harbour?

[*Traduction*]

a) prescrivant les annexes pour nommer, délimiter ou décrire les ports de pêche ou de plaisance . . .

etc. Par «délimiter», faut-il comprendre que le ministère a l'intention de fermer certains ports actuels?

M. Hall: Je répondrai que nous voulons peut-être délimiter dans les ports certaines installations de pêche qui relèveraient de la Direction des ports pour petites embarcations et non du ministère des Transports.

Le sénateur Petten: Je viens de Terre-Neuve, où certains m'ont fait savoir qu'ils craignaient que vous ne transfériez les installations du port. Si je peux m'exprimer en termes régionaux, il y a Long Pond dans la baie de la Conception, et le rivage mène à Portugal Cove, port de pêche de cette région; les pêcheurs se trouveraient dans une situation gênante si l'un de ces ports était fermé et que les installations étaient transférées. Cependant, si vous partez de Long Pond et que vous remontez le rivage pendant quelques milles vers Kelligrews, promontoire qui forme un havre, cela ne les préoccupe pas. Ils veulent seulement avoir l'assurance que ces plans ne seront pas exécutés.

M. Hall: Je veux vous assurer qu'il n'est nullement question de supprimer l'un de ces ports.

Le sénateur Petten: Merci beaucoup.

Le président: Sénateur Phillips?

Le sénateur Phillips: A la demande du ministère, on mène actuellement une étude sur l'utilisation de ces ports de pêche. Quel est l'objet de cette étude?

M. Hall: Monsieur le président, on ne mène pas plus d'étude à l'heure actuelle qu'il y a cinq ans. Nous continuons à surveiller tous les ports. Dès la création de la Direction des ports pour petites embarcations, nous avons effectivement mené une étude sur tous les ports. Je suppose que vous parlez des Maritimes.

Le sénateur Phillips: Oui.

M. Hall: Nous avons essayé de les classer en quelque sorte. Cela a été fait dans l'Île-du-Prince-Édouard aux termes d'un accord mixte de développement. Ils sont surtout classés selon qu'il s'agit d'un port côtier ou d'un port du large. Mais il n'y a rien de bien précis à ce sujet. Nous devons essayer d'étudier tous les ports dont on peut agrandir les installations, ceux dont les activités doivent être maintenus à leur niveau actuel, et ceux qui ne sont plus utilisés.

Le sénateur Phillips: Vous parlez du plan de développement. Un accord prévoit que le nombre des ports passera de 80 à 34, n'est-ce pas?

M. Hall: Non, monsieur le président. Je pense qu'il y a environ 20 ports désignés dans l'Île-du-Prince-Édouard et nous gérons en tout quelque 75 installations. Cela ne veut pas dire que nous abandonnons les 55 autres, nous les entretiendrons. Je pense que les 20 en question ont été désignés comme zone d'expansion d'après le plan global de développement.

Le sénateur Phillips: Quelle différence y a-t-il entre un port désigné et un port inscrit?

[*Text*]

Mr. Hall: Mr. Chairman, a designated harbour would be a scheduled harbour as well, unless it was a transport harbour. There are a few transport harbours in P.E.I., but the remainder would all be included in the scheduled harbours.

Senator Phillips: If I may refer to the section which Senator Petten referred to, it says:

> . . . prescribing schedules naming and delimiting or describing the fishing . . .

Mr. Chairman, I wonder if this term "describing the fishing" allows the minister to make regulations concerning the type of fish that may be caught off a certain harbour?

Mr. Hall: No, Mr. Chairman, there is no intention to do that. I think if you read the whole thing, you will see that it says:

> . . . describing the fishing or recreational harbours that are under the control and administration of the Minister for the purposes of this Act;

That was an accommodation between ourselves and the Department of Transport, as I mentioned earlier to Senator Petten.

Senator Smith (Queens-Shelburne): I would like to ask a question of Mr. Hall about the general administration of the harbours in the country and the kind of situation which exists today. If I recall correctly, something of the order of $450,000 has been collected somewhere on one or both of the coasts. Where did that money come from? On what part of the Canadian coast was that money collected, I suppose, by your branch?

Mr. Hall: These monies could be collected at any harbour. They could be from leases, licences or berthage charges, and they are country-wide.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Let us deal with Nova Scotia. On what part of the coast of Nova Scotia have you ever collected any berthage privilege fee or anything of that sort?

Mr. Hall: The berthage we have collected in Nova Scotia has been pretty limited. We deal with the revenue that comes from leases to fishing companies and fish buyers who may want to put a stand on our wharf to buy fish, that kind of thing.

Senator Smith (Queens-Shelburne): That is quite true. I am quite familiar with those things, but I have nevr yet heard of any fishing vessel that comes into one of our ports and has to pay a wharfage fee.

Mr. Hall: Boats over 45 feet in length to pay. I would not swear that they always pay, but the fee is there if collectable.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Are you only referring to small craft harbours when you say that these have been collected, or are you also referring to some of the larger ports that have commercial traffic?

[*Traduction*]

M. Hall: Un port désigné pourrait également être un port inscrit, à moins qu'il ne s'agisse d'un port commercial. Il y a quelques ports commerciaux dans l'Île-du-Prince-Édouard, mais le reste sont inclus dans les ports inscrits.

Le sénateur Phillips: Permettez-moi de me reporter à l'article dont a parlé le sénateur Petten, lequel stipule:

> . . . prescrivant les annexes pour nommer, délimiter ou décrire les ports de pêche . . .

Monsieur le président, je me demande si l'expression «décrire les ports de pêche» autorise le ministre à établir des règlements concernant le type de poissons qui peut être pris à un certain port?

M. Hall: Non, monsieur le président, là n'est pas l'intention. Je crois que si vous lisez l'article en entier vous verrez qu'il stipule:

> . . . décrire les ports de pêche ou de plaisance relevant de l'autorité du ministre aux fins de la présente loi;

Il s'agissait d'un accord entre nous et le ministère des Transports, comme je l'ai déjà dit au sénateur Petten.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): J'aimerais poser une question à M. Hall au sujet de l'administration générale de nos ports et du genre de situation qui existe aujourd'hui. Si je me rappelle bien, quelque $450,000 ont été perçus quelque part sur l'une ou les deux côtes. D'où provenait cet argent? Sur quelle partie de la côte canadienne ce montant a-t-il été perçu, je suppose, par votre service?

M. Hall: Ces droits peuvent être perçus à n'importe quel port. Il pourrait s'agir de droits de location, de permis ou d'accostage, et ils sont perçus à l'échelle du pays.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Parlons de la Nouvelle-Écosse. Sur quelle partie de la côte de la Nouvelle-Écosse avez-vous déjà perçu des droits d'accostage ou autres droits du genre?

M. Hall: Nous avons perçu très peu de droits d'accostage en Nouvelle-Écosse. Nous nous occupons des revenus provenant de location à des sociétés de pêche et à des acheteurs de poisson qui pourraient vouloir s'installer sur notre quai pour acheter du poisson, enfin ce genre de chose.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): C'est parfaitement exact. Je m'y connais passablement dans ce domaine mais je n'ai jamais entendu parler d'un bateau de pêche qui soit venu dans un de nos ports et ait dû acquitter un droit d'accostage.

M. Hall: Les engins de plus de 45 pieds de longueur doivent payer. Je ne jurerais pas qu'ils paient toujours, mais ce droit existe et peut être perçu.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Voulez-vous parler seulement des ports où viennent mouiller de petites embarcations lorsque vous dites que ces droits ont été perçus, ou voulez-vous également parler de ports importants où il y a un trafic commercial?

[*Text*]

Mr. Hall: No, I would be referring to all of the harbours that would collect fees under the Government Harbours and Piers Act and the Government Wharf Regulations. That would apply to the Ministry of Transport facilities as well as ours.

Senator Smith (Queens-Shelburne): I know that there are some wharves where a steamer will come up the river and stop at a government wharf and pick up half a steamer load of lumber. Of course, I expect him to pay fees as he is in that business and he sould pay the freight. I am perhaps a little out of touch, but I have never heard of anyone being obliged to pay a fee for berthing their fishing boat.

Mr. Hall: I believe some do. The amount collected is minimal in the maritimes, perhaps around $20,000 in total for the three provinces.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Tell us something about the west coast. Most of this, then, is either in what may be designated or indicated as small craft harbours in the inland waters or on the west coast. Is that a common practice on both the inland coastline and the west coast of Canada?

Mr. Hall: Yes, the fees apply to all facilities.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Whether they are recreation harbours or fishing harbours?

Mr. Hall: That is right. A good deal more is collected from recreation, of course, in Ontario and on the west coast.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Is that same exemption of 45 feet applied in those other areas as well?

Mr. Hall: No, it does not apply.

Senator Smith (Queens-Shelburne): There is no exemption?

Mr. Hall: There is no exemption on the west coast.

Senator Smith (Queens-Shelburne): What is it based on? Is it so much per foot that they use, or is it on the tonnage? What kind of formula would you have on the west coast, for example?

Mr. Hall: The formula is the same on the west coast as on the east coast. I believe the basic charge at the moment is two cents per foot per day for fishermen, or 40 cents per foot per month. Some of these charges are commuted; we do give them a rate for the whole season. With pleasure craft there is a different charge. There are monthly charges, but I believe for overnighters—many of them come from the States—it is ten cents per foot per day for recreational craft at the moment.

Senator Smith (Queens-Shelburne): That is not a lot of money that you are charging for use anywhere today.

Mr. Hall: That was increased for recreational boats only last year under the Government Harbours and Piers Act.

[*Traduction*]

M. Hall: Non, je veux parler de tous les ports qui perçoivent des droits conformément à la Loi sur les ports et jetées de l'État et au Règlement sur les quais de l'État. Cela s'applique aux installations du ministère des Transports ainsi qu'aux nôtres.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Je sais que dans certains cas un vapeur remonte la rivière et s'arrête à un port gouvernemental afin de prendre une demi cargaison de bois. Je m'attends naturellement, qu'il verse des droits et il doit payer le fret. Je suis peut-être un peu déphasé, mais je n'arrive pas à comprendre comment quelque'un est obligé d'acquitter un droit d'accostage pour son bateau de pêche.

M. Hall: Je crois que certains le font. Le montat perçu est minime dans les Maritimes, $20,000 peut-être pour les trois provinces.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Parlez-nous un peu de la côte ouest. Il s'agit dans la plupart des cas de ce qu'on peut appeler des ports pour petits engins flottants situés dans les eaux intérieures ou sur la côte ouest. S'agit-il d'une pratique habituelle tant sur les côtes des eaux intérieures que la côte ouest du Canada?

M. Hall: Oui, les droits s'appliquent à toutes les installations.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Qu'il s'agisse de ports de plaisance ou de ports de pêche?

M. Hall: C'est exact. On perçoit beaucoup plus de droits des engins de plaisance, en Ontario et sur la côte ouest naturellement.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Cette exemption concernant les bateaux de plus de 45 pieds est également appliquée dans ces régions également?

M. Hall: Non, elle ne s'applique pas.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Il n'y a aucune exemption?

M. Hall: Il n'y a aucune exemption sur la côte ouest.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Sur quoi se fonde-t-on? Est-ce en fonction du nombre de pieds qu'ils utilisent ou du tonnage? Quelle formule utiliseriez-vous sur la côte ouest, par exemple?

M. Hall: La formule est la même sur la côte ouest que sur la côte est. Je crois que le tarif de base à l'heure actuelle est de 2c. le pied par jour pour un pêcheur ou de 40c. par pied par mois. Certains de ces frais peuvent être forfaitaires; nous fixons un tarif pour toute la saison. En ce qui concerne les engins de plaisance, il y a un droit différent. Il y a des frais mensuels, mais je crois que pour ceux qui ne font que passer la nuit—la plupart d'entre eux viennent des États-Unis—le tarif est actuellement de 10c. par pied par jour pour les engins de plaisance.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Ce n'est pas très cher de nos jours.

M. Hall: Ce droit n'a été augmenté que l'an dernier pour les engins de plaisance conformément à la Loi sur les ports et jetées de l'État.

[*Text*]

Senator Langlois: Ten cents a foot is the normal charge in marinas for pleasure craft.

Mr. Hall: It is. One of our problems with the old charges was that we were finding ourselves in direct competition with marinas, who were trying to make a living at this. That is one of the reasons the government wharf regulations were increased for recreational traffic.

Senator Smith (Queens-Shelburne): In view of what the minister said, that it would seem ridiculous, or something—I do not know what adjective he used—to charge fishermen for berthing at a time when we were subsidizing their operation in one way or another, does that mean the near future is not yet in sight, and this is something that I might be kind enough to describe as in the distant future?

Mr. Hall: The minister stated that there would be no new charges set in 1978.

Senator Smith (Queens-Shelburne): I didn't hear him say that. He said in the near future.

Mr. Hall: He didn't say that this morning, but he has said that in many other places.

Senator Grosart: He refused to accept an amendment that there be no increase in charges for five years.

Mr. Hall: I believe that is correct.

Senator Smith (Queens-Shelburne): I would be more inclined to put some faith in what the minister has already said, that when you are subsidizing a fisherman it would be ridiculous to add to his burden, even if only slightly, because it does a little more than the actual injury to inflict the tax-paying situation on a fisherman who has to be subsidized. I would rather see the decision taken at a time when the fisheries were in a much more booming condition than they are, in my part of the maritimes any way, although I must say I am amused really to hear everybody describing the fisheries talking about the "poor fishermen". Their incomes are really pretty darned good now, but I expect they will be a lot better when they get further stocks of fish available.

Senator Phillips: Seven thousand dollars a year.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Anyway, you can give me that assurance?

Mr. Hall: I can give you that assurance.

Senator Smith (Queens-Shelburne): I have always found you to be very helpful on other occasions with me on the telephone, and I accept that very willingly.

Senator Phillips: Senator Smith (Queens-Shelburne) stated that he did not know of anyone paying *berthage charges* in Nova Scotia. This legislation will ensure that all fishermen are subject to berthage charges.

Mr. Hall: The legislation will not.

Senator Phillips: Well, the regulations.

[*Traduction*]

Le sénateur Langlois: Dix cents le pied est un tarif normal dans les ports de plaisance pour les engins de plaisance.

M. Hall: C'est exact. Un des problèmes auquel nous avons eu à faire face en ce qui concerne les anciens droits, c'est que nous nous trouvions en concurrence directe avec les ports de plaisance qui essayaient de survivre. Voilà entre autres pourquoi le Règlement sur les quais de l'État a été renforcé en ce qui concerne les engins de plaisance.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): En raison de ce qu'a dit le ministre, il semblerait ridicule, ou même—je ne sais pas quel adjectif utiliser—d'exiger des pêcheurs un droit d'accostage au moment où nous leur accordons des subventions d'une façon ou d'une autre; cela veut-il dire que la proche avenir n'est pas encore en vue et qu'il s'agit de quelque chose que je pourrais être assez bon pour décrire comme un futur éloigné.

M. Hall: Le ministre a déclaré qu'aucun nouveau droit ne serait fixé en 1978.

Le sénateur Smith (Queens-Shelbourne): Je ne l'ai pas entendu le dire. Il a dit dans un proche avenir.

M. Hall: Il ne l'a pas dit ce matin, mais il l'a dit ailleurs.

Le sénateur Grosart: Il a refusé qu'on apporte une modification visant à interdire toute hausse de tarif pendant cinq ans.

M. Hall: Je crois que c'est juste.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Je serais davantage porté à souscrire à ce qu'a déjà dit le ministre, soit que lorsqu'on verse une subvention à un pêcheur, il serait ridicule d'ajouter à son fardeau, si peu que cela puisse être, parce que le remède est pire que le mal si l'on doit faire porter le poids de la conjoncture fiscale à un pêcheur qui a besoin de subvention. Pour ma part je préférerais opter en faveur de la décision qui a été prise quand l'industrie de la pêche était beaucoup plus florissante qu'elle ne l'est aujourd'hui, du moins dans le coin des Maritimes où j'habite. Bien que je doive avouer que cela me fait toujours sourire quand j'entends parler des «pauvres pêcheurs». Leurs revenus sont assez substantiels maintenant, et pourront encore augmenter quand le volume des prises s'accroîtra.

Le sénateur Phillips: Il est de 7,000 dollars par année.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Quoi qu'il en soit, vous pouvez m'assurer de cela?

M. Hall: Certainement.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Vous m'avez toujours rendu service quand je vous ai appelé au téléphone et je vous crois sur parole.

Le sénateur Phillips: Le sénateur Smith de (Queens-Shelburne) a déclaré ne connaître personne qui verse des droits d'accostage en Nouvelle-Écosse. En vertu de ce texte de loi, tous les pêcheurs devront pourtant en verser.

M. Hall: Il n'aura pas cet effet.

Le sénateur Phillips: Le règlement l'aura.

[*Text*]

Mr. Hall: The regulations could. They do not necessarily have to. The bill does give the minister power to prescribe those fees.

Senator Grosart: There seems to be some evidence that the charges, on average, were twice as high on the west coast as on the east coast. I believe that on one occasion the minister said he had no idea how that came about. Would you care to comment on that? Is that so, that we don't know how it happened?

Mr. Hall: I don't believe they are twice as high on the west coast. The regulations are the same at the moment under the Government Harbours and Piers Act. The costs may be higher on the west coast; there is a considerable amount of pressure on fishermen for space. Many of these are now located in private facilities, for tying up.

Senator Grosart: Maybe I can find the minister's statement and come back to it.

Senator Langlois: The witness mentioned that they have in mind at present a rate of ten cents per foot per day for pleasure craft. Would this rate include services provided by marina pleasure harbours such as electricity, water and so on, or would there be extra charges for these services.

Mr. Hall: At the moment there is not. The basic charge at the moment is ten cents per foot per day for overnight dwellers at a federal government wharf.

Senator Langlois: With shore power and so on.

Mr. Hall: Whatever facilities are available.

Senator Langlois: You mentioned the possibility of having seasonal rates or a yearly rate, or commutations as you called them. Since pleasure craft are more movable, than fishing boats, in the sense that they are not using the same harbour all the time but move from harbour to harbour, would these commutations be accepted in all other harbours than the home port, if I may call it that?

Mr. Hall: That is not the thinking at the present time. They would apply to an individual who wanted to leave his boat at that facility for the summer.

Senator Langlois: Using one harbour.

Mr. Hall: If he went elsewhere he would pay elsewhere. The thinking is that fishermen would pay once and be able to use any harbour. As you may know, the west coast fleet is very mobile, so they pay once and they can go to any federal harbour for the season.

Senator Bourget: Has the department a breakdown of revenues between recreational harbours and fishing harbours, and do you have figures for the different regions? I imagine you could get them.

Mr. Hall: We have a breakdown of revenues, but I cannot give you a breakdown between what was collected for recreation and what was collected from fishermen, because a great many of these harbours are utilized by both types of people.

[*Traduction*]

M. Hall: C'est possible, mais pas nécessairement. Le projet de loi confère au ministre le pouvoir d'imposer ces droits.

Le sénateur Grosart: Les faits tendent à prouver qu'en moyenne les droits sont deux fois plus élevés sur la côte Ouest que sur la côte Est. Je crois que le ministre a affirmé ne pouvoir s'expliquer cette différence. Pourriez-vous fournir des explications à ce sujet? Se peut-il que nous ne sachions pas comment nous en sommes arrivés à cette situation?

M. Hall: Je ne pense pas qu'ils soient deux fois plus élevés sur la côte Ouest. Actuellement, le règlement est le même. Il a été établi en vertu de la Loi sur les ports et jetées de l'État. Ces droits peuvent être plus élevés sur la côte Ouest parce qu'en ce qui concerne l'espace offert on exerce actuellement de fortes pressions auprès des pêcheurs. Un grand nombre d'entre eux utilisent maintenant des installations privées pour l'amarrage.

Le sénateur Grosart: J'essaierai de retrouver la déclaration du ministre et nous pourrions y revenir.

Le sénateur Langlois: Le témoin a dit que, d'après lui, le taux quotidien était de 10c. par jour pour les embarcations de plaisance. Inclut-il les services qu'offrent les ports aux bateaux de plaisance, comme l'électricité et l'eau courante, ou des frais supplémentaires sont-ils réclamés pour ces services?

M. Hall: Pour l'instant il n'y a aucun frais supplémentaires. Le tarif de base quotidien est de 10c. le pied pour amarrer une embarcation à un quai fédéral.

Le sénateur Langlois: L'électricité et autres services étant fournis.

M. Hall: Toutes les installations sont offertes.

Le sénateur Langlois: Vous avez dit qu'il était possible d'obtenir des taux saisonniers ou annuels, des prix forfaitaires comme vous dîtes. Puisque les embarcations de plaisance se déplacent davantage que les bateaux de pêche, en ce sens qu'elles n'accostent pas toujours aux mêmes ports mais vont plutôt de l'un à l'autre est-ce que ces tarifs forfaitaires sont reconnus ailleurs qu'au port d'attache, si je peux m'exprimer ainsi?

M. Hall: On ne l'envisage pas ainsi pour l'instant. Ces tarifs forfaitaires s'appliquent à celui qui veut amarrer son embarcation à ce quai pendant l'été.

Le sénateur Langlois: Toujours au même quai.

M. Hall: S'il va ailleurs, il devra payer à nouveau. Le principe consiste à faire payer les pêcheurs une fois et à leur permettre d'utiliser un port ou l'autre. Comme vous le savez, ces pêcheurs paient une première fois et peuvent ensuite se rendre à tout port fédéral pendant toute la saison.

Le sénateur Bourget: Le ministère a-t-il établi une ventilation des revenus tirés des ports de plaisance et des ports de pêche? Avez-vous des chiffres à fournir pour les différentes régions? Il me semble que vous pourriez peut-être les obtenir.

M. Hall: Nous avons effectivement une ventilation des revenus, mais je ne peux vous en fournir une des revenus tirés des ports de plaisance et des ports de pêche parce qu'un grand nombre sont utilisés indifféremment pour ces deux activités.

[*Text*]

Senator Grosart: I cannot find the specific reference to the statement by the minister that these were twice as high on the Pacific coast, because it is somewhere in the six or seven meetings of the committee, but I have found this statement by the minister, where he says, speaking of the west coast, where the highest licence fees range up to $2,000:

> This shows a disparity—and I use the word "disparity" in the positive sense, not the pejorative—between types of fisheries and different regions. Therefore, I envisage that as the fishery returns a reasonable income to the fishermen that their licence fees should also reflect the cost of the facilities, which we hope to improve, in fact which we have been improving.

So the minister agrees there is a disparity.

Mr. Hall: I believe he was speaking about fishing licences there, was he not?

Senator Grosart: Licence fees.

Mr. Hall: I am no expert on fishing licences, but if you are talking about a $2,000 fee, I think he was talking about the herring roe fishery on the west coast.

Senator Grosart: But these licences would come under the regulations under this bill, would they not?

Mr. Hall: Not the fishing licences.

Senator Grosart: They would not?

Mr. Hall: No. They come under the Fisheries Act.

The Chairman: Supplemental to Senator Bourget's question about revenue, can you make those revenue figures available to us?

Mr. Hall: I can make those figures available to the committee. They are available by region.

Senator Langlois: As I understand it, the breakdown would not allocate the revenue as between fishing boats and pleasure craft.

Mr. Hall: It does not break it down by category, no.

The Chairman: Is there any way, within a reasonable amount of effort, that you could provide us with revenue from fishing craft?

Mr. Hall: I do not believe so, Mr. Chairman. The figures are quoted by facility. The figures show the revenue at each harbour facility, but it does not break that revenue down as between pleasure craft and fishing craft.

The Chairman: Perhaps you would be kind enough to give us whatever you can in that respect.

Mr. Hall: I will provide the committee with a breakdown of revenue by region.

Senator Langlois: I have been to fishing boat harbours with my own pleasure craft and I have never paid any fee. I think that is probably generally true in the province of Quebec.

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Je ne trouve pas la référence à la déclaration du ministre selon laquelle ces droits sont deux fois plus élevés sur la côte du Pacifique; elle a d'ailleurs été faite au cours de l'une des six ou sept réunions du Comité. J'ai trouvé par contre celle où il dit, en parlant de la côte Ouest, que les droits perçus pour les permis peuvent atteindre $2000:

> On constate une disparité, terme que j'emploie au sens positif et non péjoratif, entre les différents types de pêche et les différentes régions. Par conséquent, puisque les pêcheurs tirent un revenu raisonnable de leur travail, les droits qu'ils versent pour leur permis doivent aussi être établis en fonction du coût des installations, auxquelles nous espérons apporter des améliorations. Ce qui d'ailleurs est en voie de se faire.

Le ministre reconnaît donc qu'il y a disparité.

M. Hall: Je crois qu'il parlait des permis de pêche de la côte du Pacifique, n'est-ce pas?

Le sénateur Grosart: Des droits versés pour les permis.

M. Hall: Je ne suis pas un expert en la matière, mais dans le cas du permis de $2000, je pense qu'il s'agissait de la pêche au hareng sur la côte Ouest.

Le sénateur Grosart: Mais ces permis sont émis en conformité du règlement établi en vertu de ce projet de loi, n'est-ce pas?

M. Hall: Pas les permis de pêche.

Le sénateur Grosart: Non?

M. Hall: Non. Cette question relève de la Loi sur les pêcheries.

Le président: Faisant suite à la question du sénateur Bourget au sujet des recettes des ports, serait-il possible de nous envoyer une copie de ce document?

M. Hall: Je pourrais faire parvenir ces statistiques au Comité. Elles sont réparties par région.

Le sénateur Langlois: Si j'ai bien compris, vous ne posséderiez pas la ventilation de ces recettes par port de pêche et par port de plaisance?

M. Hall: Non, nous n'avons pas réparti ces recettes par catégorie.

Le président: Serait-il possible, moyennant un effort raisonnable, de nous fournir un état des recettes provenant des droits imposés aux bâtiments de pêche?

M. Hall: Je ne le crois pas, monsieur le président. Ces statistiques sont compilées par installation portuaire. Elles portent sur les recettes de chacun des ports, mais ne comportent aucune répartition selon les bateaux de pêche et les bateaux de plaisance.

Le président: Auriez-vous l'amabilité de nous fournir toutes les statistiques que vous possédez à cet égard?

M. Hall: Je fournirai au Comité une ventilation de recettes par région.

Le sénateur Langlois: J'ai fréquenté certains ports de pêche avec mon bateau de plaisance et je n'ai jamais payé de droits.

[*Text*]

Mr. Hall: There is a lack of wharf management at all of these facilities, yes, with the result that fees for pleasure craft would not be collected in many cases.

The Chairman: Senator Grosart.

Senator Grosart: For the assistance of the department in answering the question I raised earlier, clause 20 states:

> Every person who contravenes section 12 or the regulations—

And if we look at clause 12, it sets out practically no offences, leaving most of the offences, fines, and penalties to the minister.

As I read the bill, other than offences under the regulations, the only other offences that come under this $25,000 fine and imprisonment provision are those under clause 12. Clause 20 makes reference to offences under section 12 or the regulations. Clause 12 reads:

> Where an enforcement officer is carrying out his duties and functions under this Act, no person shall
>
> (a) fail to comply with any reasonable requirement or direction of the officer;
>
> (b) knowingly make a false or misleading statement, either verbally or in writing, to the officer; or
>
> (c) otherwise obstruct or hinder the officer.

So, the only statutory offences are in connection with the duties of the officer. The enforcement officer, of course, is given other rights under clause 11, such as the right to board the vessel, the right to demand to see the log book, and so on. He has a statutory right to prohibit the use of a harbour by any vessel. He can seize and detain, and so on.

But these are not described as the offences which come under the penalties set out in clause 20. It is simply amazing that the offences which come under these very high potential penalties are limited, as they are in clause 12, to minor offences.

Perhaps that will help the Department of Justice in understanding the very great concern I have. If this proposed act gives the minister or the Governor in Council the right to create a new offence—an offence which Parliament has no knowledge of at this particular time—which would be subject to a fine of $25,000 and six months imprisonment, then I am greatly concerned. I do not care whether there is a precedent for it. Our function here is not to endorse something simply because it was done in some other act.

In any event, I believe there is agreement that both Mr. Shaffer and I will work out precisely what the question will be and it will go into the record as such.

The Chairman: Yes.

[*Traduction*]

Je crois qu'il en aurait été probablement de même dans tous les ports de la province de Québec.

M. Hall: En effet, nous manquons de personnel sur les quais et, partant, on n'impose souvent pas de droits aux propriétaires de bateaux de plaisance.

Le président: Sénateur Grosart!

Le sénateur Grosart: Pour aider le ministère à répondre à la question que j'ai posée tout à l'heure, j'ajouterai que l'article 20 stipule:

> «Toute personne qui contrevient à l'article 12 ou aux règlements . . .

Et si nous référons à l'article 12, nous constatons qu'il ne précise aucune infraction; il laisse plutôt au ministre le soin de les définir et de fixer les amendes et les peines qui s'y rapportent.

Mis à part les infractions aux règlements, les seules autres infractions qui sont susceptibles d'entraîner une amende de 25,000 dollars ou une peine d'emprisonnement sont celles énoncées à l'article 12. L'article 20 fait référence aux infractions aux termes de l'article 12 ou des règlements. L'article 12 est libellé comme suit:

> Il est interdit, au cours de l'accomplissement par l'agent d'exécution des fonctions que lui confère la présente loi,
>
> *a*) de ne pas obtempérer aux exigences ou directives qu'il peut raisonnablement formuler;
>
> *b*) de lui faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fausse ou trompeuse;
>
> *c*) de le gêner ou d'entraver son action.

Donc, seules les infractions réglementaires se rapportent aux fonctions de l'agent d'exécution. Celui-ci évidemment, est investi de certains autres droits en vertu de l'article 11, comme le droit de visiter un navire, d'exiger de la personne responsable du navire la communication de tout journal de bord, et ainsi de suite. Il possède également, entre autres, un droit de mise sous séquestre et de rétention.

Mais ces droits ne semblent pas liés aux infractions qui sont assujetties aux peines énoncées à l'article 20. Ce qui m'étonne, c'est que les infractions décrites à l'article 12 soient assujetties à de si fortes peines alors qu'elles sont si légères.

Peut-être cela aidera-t-il le ministère de la Justice à comprendre ma profonde inquiétude à ce sujet. Si ce projet de loi accorde au ministre ou au gouverneur en conseil le droit de définir une nouvelle infraction—dont le Parlement n'a aucune idée actuellement—susceptible d'entraîner une amende de $25,000 ou une peine d'emprisonnement de six mois, eh bien, cela me préoccupe grandement. Peu m'importe s'il existe un précédent à cet égard. En tant que membres du Comité, notre fonction ne se résume pas à endosser des principes, simplement parce qu'ils font partie d'autres lois.

De toute façon, nous avons conclu, M. Shaffer et moi-même, de nous entendre sur un libellé précis de la question qui sera porté au compte rendu.

Le président: Exactement.

[*Text*]

Senator Langlois: If I may add one observation, the clauses referred to by Senator Grosart should be read in conjunction with clause 9, the regulation-making clause. Clause 9 limits that power.

Senator Grosart: Of course, but let me indicate to the committee the kinds of things that could be done under clause 9. We have, of course, the basket provision in paragraph (o) which could take in anything. In addition, the Governor in Council may prescribe schedules; the maintenance of order; prescribing standards for the accommodation; respecting the detention and safekeeping of vessels; prescribing the terms and conditions of leases, licences, and so on.

The regulation-making powers, as Senator Phillips said at the outset, are very extensive. It is because those powers are so wide and the possibility of the kinds of things that could be made an offence under the powers granted in clause 9 that we are concerned.

I have one further question, if I may. In view of the assurance we have from the minister that vote affectation nette credits netting is to be discontinued, it becomes an historical question.

There seems to be some questions in the evidence, particularly in the evidence of Mr. Reed given before the committee of the other place, as to whether, under the present system of vote netting as practised by the department, the funds collected go to the Consolidated Revenue Fund.

Mr. Radburn: With the change in 1978-79 main estimates by the withdrawal of authority to spend revenue, any revenue collected of that nature will go directly into the CRF.

Senator Grosart: But my question relates to the time prior to this change.

Mr. Radburn: Prior to this change the department had the authority to use those funds to offset gross expenditures, which was the intent of vote netting in this program.

Senator Grosart: Mr. Reed made it very clear on one occasion that these funds did not go into the Consolidated Revenue Fund and on a later occasion he seemed to correct himself and say that they did. It is a question of whether these funds went into the Consolidated Revenue Fund and were somehow taken out of that fund.

I ask the question because it goes to the whole principle of the Financial Administration Act. We had two citations as to suggested authority under the Financial Administration Act, neither of which, as far as I can see, apply. However, I do not intend to argue that now.

Mr. Radburn: I cannot answer as to the actual bookkeeping or accounting method used, but I can answer as far as the intent of the transactions. Up until 1978-79 the department, in effect, had the authority to use the funds, whether or not, by

[*Traduction*]

Le sénateur Langlois: Permettez-moi d'ajouter une observation: les articles cités par le sénateur Grosart devraient être considérés comme découlant de l'article 9, qui traite du pouvoir d'édicter des règlements. L'article 9 restreint ce pouvoir.

Le sénateur Grosart: Évidemment, mais j'aimerais rappeller au comité les éventualités qui pourraient découler de l'application de l'article 9. Mentionnons simplement la disposition générale incluse à l'alinéa o) qui pourrait donner lieu à toute sorte de choses. En outre, le Gouverneur en conseil peut ajouter des annexes; prescrire le maintien d'une ordonnance; établir de nouvelles normes d'accueil et des nouvelles dispositions concernant la rétention et la garde des navires; fixer les modalités et les conditions des baux, des permis, et ainsi de suite.

Comme le sénateur Phillips l'a mentionné au début, le pouvoir d'édicter des règlements est très étendu. C'est pour cette raison, et en prévision des nouvelles infractions qui pourraient être définies en vertu des pouvoirs accordés à l'article 9, que nous nous inquiétons.

J'aurais une autre question, si vous me le permettez. Étant donné l'assurance que nous avons reçue du ministre selon laquelle le système d'affectation nette de crédits sera aboli, cette question prend une importance historique.

On semble déceler certains doutes dans les témoignages, notamment dans celui que M. Reed a rendu devant le comité de la Chambre des communes, voulant qu'en vertu du système actuel d'affectation nette des crédits utilisé par le ministère, les sommes perçues soient versées dans le Fonds du revenu consolidé.

M. Radburn: Dans le cadre des modifications apportées dans le budget de 1978-1979 concernant le retrait de l'autorisation de dépense les recettes, toutes les sommes ainsi perçues iront directement au FRC.

Le sénateur Grosart: Mais ma question se rapporte à la période qui précède ce changement.

M. Radburn: Avant ce changement, le ministère pouvait utiliser ces recettes pour compenser les dépenses générales du ministère; c'est dans ce but que le système d'affectation nette des crédits avait été inclus dans ce programme.

Le sénateur Grosart: M. Reed nous a assurés, à un moment donné, que ces recettes n'étaient pas versées au Fonds du revenu consolidé; plus tard, il semble avoir voulu se rétracter et il a nié ces propos. Reste à savoir si ces recettes étaient vraiment versées au Fonds du revenu consolidé et en étaient parfois tirées?

Je pose cette question parce qu'il en va du principe global de la Loi sur l'administration financière. On a cité cette loi à deux reprises, en parlant de ce pouvoir et, à ce que je puis voir, aucune de ces deux citations ne s'appliquent. Toutefois, je n'ai pas, pour l'instant, l'intention d'en discuter plus longuement.

M. Radburn: Je ne puis répondre en ce qui concerne la méthode actuelle de tenue des livres et de comptabilité que nous utilisons, mais je puis vous répondre en ce qui concerne l'intention des transactions. Avant 1978-1979, le ministère

[*Text*]

way of an accounting entry, they went into the CRF and back out again.

As I have said, in 1978-79 the funds will go into the CRF, be treated as general revenues of the government and will not be available for use by the department.

Senator Grosart: Other than by specific appropriation by Parliament. That would be the essential change made.

Mr. Radburn: Yes.

Senator Phillips: I would like to turn to a different subject, and that is the appointment of the enforcement officers. Could I have some information on the method to be employed, how they will be selected and trained and who will supervise them?

Mr. Hall: Our intention, Mr. Chairman, is to select these from the local communities by means of inviting applications, and to train them within the regional establishment in the regulatory and administrative procedures.

Senator Phillips: Was the Public Service Commission consulted in this regard?

Mr. Hall: Not to my knowledge.

Senator Phillips: Any reason why?

Mr. Hall: One of the reasons is that these people generally do not work full time; they only work a portion of the year. They are not subject to the same hours as a normal public servant.

Senator Grosart: But there are public servants who work long hours and there are public servants who work shorther hours.

Mr. Hall: They may work many hours in the summer and not at all in the winter and they may work on commission or on a negotiated salary.

Senator Phillips: But the matter of the hours of work really does not eliminate the Public Service Commission from the selection process?

Mr. Hall: No.

Senator Phillips: How are they to be paid? You said they may be paid on commission?

Mr. Hall: They may well be paid on commission.

Senator Phillips: Do these people have authority to issue tickets?

Mr. Hall: Some of these will be paid by contract for a certain number of hours work per year.

Senator Phillips: But these people will have authority to issue a ticket, collect a fine, so are you not inviting the situation where if the individual is paid on commission, then he is going to be a little bit heavy handed in handing out tickets?

[*Traduction*]

était effectivement autorisé à utiliser, par une entrée comptable, les sommes qu'il percevait, qu'elles soient versées ou non au FRC et retirées par la suite.

Comme je l'ai déjà dit, à partir de l'année financière 1978-1979, les recettes des ministères seront versées au FRC; elles seront traitées comme revenu général du gouvernement et ne pourront plus être utilisées par les ministères qui les perçoivent.

Le sénateur Grosart: Sauf si le Parlement leur alloue certains crédits précis. Tel serait le principal changement qui a été apporté?

M. Radburn: Exactement.

Le sénateur Phillips: Je voudrais maintenant qu'on revienne à un autre sujet: la nommination des agents d'exécution. Pourriez-vous me renseigner sur les méthodes employées, c'est-à-dire sur la façon dont ils seront choisis et formés et qui les supervisera?

M. Hall: Nous avons l'intention, monsieur le président, de les choisir parmi les populations locales par voie de concours et de les former dans la région où ils seront affectés, conformément aux procédures réglementaires et administratives.

Le sénateur Phillips: La Commission de la Fonction publique a-t-elle été consultée à ce sujet?

M. Hall: Pas à ma connaissance.

Le sénateur Phillips: Y-a-t-il une raison à cela?

M. Hall: L'une de ces raisons est que ces agents ne travailleront généralement pas à plein temps, ils ne travailleront que pendant une partie de l'année. Ils ne seront pas assujettis aux mêmes horaires que les autres fonctionnaires.

Le sénateur Grosart: Mais il existe des fonctionnaires qui ont des horaires prolongés et d'autres qui ont des horaires raccourcis.

M. Hall: Ces agents pourront travailler pendant de lonques heures au cours de l'été et ne pas travailler en hiver; ils pourront être payés à commission ou selon une base de salaire négocié.

Le sénateur Phillips: Mais la question de leurs heures de travail ne les soustrait pas au contrôle de la Commission de la Fonction publique, en ce qui concerne la façon dont ils sont choisis, n'est-ce-pas?

M. Hall: Non.

Le sénateur Phillips: De quelle façon seront-ils payés? Vous avez mentionné qu'ils pouvaient être payés à commission.

M. Hall: Cela pourrait arriver.

Le sénateur Phillips: Ces personnes seront-elles autorisées à dispenser des contraventions?

M. Hall: Certains seront payés par contrat pour x heures de travail par semaine.

Le sénateur Phillips: Mais ces personnes pourront verbaliser donner des contraventions, percevoir des amendes, de cette façon ne craignez-vous par d'encourager la situation suivante où l'individu qui reçoit une commission risque d'avoir la main trop lourde?

[*Text*]

Mr. Hall: The individual will not be paid commission on the fines; he will only be paid commission on the revenue and wharfage.

Senator Grosart: But the fines are not revenue—or are they?

Mr. Hall: Not in our terms.

Senator Langlois: Is it your intention to keep the commission system?

Mr. Hall: Our intention is to hire people by contract and by commission. It depends on what the facility warrants. Some of these places are only open for two months in the summer and they are basically for recreation. We would use public servants where applicable.

Senator Langlois: Do you feel that this commission system has been working well?

Mr. Hall: I believe it worked in the beginning.

Senator Langlois: You are losing a lot of money that way.

Mr. Hall: That is true. We are not collecting much.

Senator Langlois: Do you still have this maximum? Originally he was collecting up to a certain basis and above that he was getting nothing. So he was not interested in working any more.

Mr. Hall: It is our intention to change that.

Senator Grosart: Do I understand you are going to wash out the commission system entirely?

Mr. Hall: No, we may use it in certain places, basically for recreation purposes and where the facility will not warrant a full time employee.

Senator Grosart: This will be more or less in keeping with small post offices. He will be paid commission on the revenue.

Senator Phillips: What is the range of jurisdiction of the enforcement officer? I believe I read in the minutes of the proceedings of the House of Commons committee that he was to have jurisdiction within a radius of 25 miles.

Mr. Hall: I believe that figure was thrown out and that it is not necessarily so. But there may be cases where there may be a number of wharves within an area and where we would ask one man to supervise them. This could be up to 25 miles, but it may be less. He may only supervise one wharf if the activity warrants it.

Senator Phillips: Will they be paid travelling expenses?

Mr. Hall: Yes, if required.

Senator Phillips: From what source?

Mr. Hall: From the revenue collected.

Senator Phillips: From the revenue collected?

Mr. Hall: It would be offset by the revenue collected. I should not say it would come from the revenue collected because we cannot spend the revenue collected. It will be the

[*Traduction*]

M. Hall: Il ne recevra aucune commission sur les contraventions qu'il donnera mais une commission lui sera payée seulement sur les revenus et sur les droits de quai.

Le sénateur Grosart: Les amendes sont des revenus, oui ou non?

M. Hall: Pas selon nous.

Le sénateur Langlois: Avez-vous l'intention de conserver le système des commissions?

M. Hall: Nous avons l'intention de recruter des employés au moyen de contrat et à la commission. Cela dépendra des cas. Ainsi, certains endroits ne sont ouverts que deux mois pendant l'été et ils servent principalement aux loisirs. Nous emploierons des fonctionnaires là où cela se justifera.

Le sénateur Langlois: Pensez-vous que le système de commissions fonctionne bien?

M. Hall: Je crois qu'au début, c'était le cas.

Le sénateur Langlois: Mais vous perdez beaucoup d'argent.

M. Hall: C'est exact. Nos rentrées ne sont pas énormes.

Le sénateur Langlois: Disposez-vous toujours du maximum? Au début l'agent recevait une commission pour un nombre déterminés de contraventions. Et une fois qu'il l'avait dépassé il n'obtenait plus rien. Ainsi, il n'était pas très encouragé à travailler davantage.

M. Hall: Nous avons l'intention de changer cela.

Le sénateur Grosart: Dois-je entendre que vous allez complètement éliminer le système de commission?

M. Hall: Non, nous pourrons l'utiliser à certains endroits, principalement dans les endroits réservés aux loisirs et aux endroits où un employé à temps complet ne se justifiée pas.

Le sénateur Grosart: Cela reviendra plus ou moins à la situation des petits bureaux de poste. Le préposé percevra une commission sur les recettes.

Le sénateur Phillips: Quelle compétence aura le préposé? Je crois que dans les comptes rendus des comités de la Chambre des communes il est dit qu'il est compétent dans un rayon de 25 milles.

M. Hall: Je crois que les chiffres ont été improvisés et que ce n'est nécessairement par le cas. Mais il se peut qu'il y ait des cas ou l'on trouve plusieurs quais dans une région et que nous ayions à demander à une personne de les surveiller. Il se pourrait que cette région ait 25 miles et peut-être moins. Il se pourrait qu'il n'en surveille qu'un si l'activité qui s'y déroule le justifie.

Le sénateur Phillips: Va-t-on le défrayer de ses frais de déplacement?

M. Hall: Oui, s'il en est besoin.

Le sénateur Phillips: Qui va payer?

M. Hall: Les frais seront payées par les droits perçus.

Le sénateur Phillips: Par les droits?

M. Hall: On déduira ces frais des droits. Je ne devrais pas dire que ces frais seront déduits des droits perçus parce que nous ne pouvons dépenser que ce que nous percevons. Il s'agira

[*Text*]

offsetting amount that Treasury Board allows us in our budget.

Senator Phillips: Mr. Chairman, in my remarks on Bill C-2 I expressed concern with the authority of the enforcement officers to seize a boat. I believe this comes under clause 8. An enforcement officer may seize that boat for up to 21 days for various reasons. We have not been given any of the reasons yet. They are all speculative. Now this can raise a very awkward situation in the case of a specific fishery such as the lobster fishery where, in Prince Edward Island, there is approximately a 60-day fishing season, and a man may get 40 days of fishing out of that 60. So if he were to have his boat seized for 21 days, then he has lost the major source of his income, and this can become very important when there may have been no valid reason for seizing the boat. I don't find that the act provides an appeal for the fishermen. Is there a reason for that?

Mr. Hall: I believe there is an appeal in clause 16(3).

Mr. Shaffer: That provision would protect third parties who have a lien or some interest in the vessel to be seized. It would allow them to apply to the superior court for a declaration of their interest, and if the boat is disposed of, for a payment to the value of their interest. It would not answer the honourable senator's concern, but I think, if I may address myself to the first concern, that would be the grounds for making a seizure and these would come under clause 15. There would have to be reasonable grounds that an amount that is due has not been paid or that some provision of the act or the regulations relating to any vessel or goods has been contravened and I think the words "reasonable grounds" would mean that a seizure could be challenged at law on the grounds that it was unreasonable, and I do not think the act is meant to take away a person's right to do that.

Senator Phillips: Is this the only protection an individual has—on "reasonable grounds"?

Mr. Shaffer: If the seizure were to be unreasonable—

Senator Grosart: No, it is the *belief* that is on reasonable grounds, not the seizure.

The Chairman: If I may interject on this point, I notice the word "reasonable" left by itself occurs not only in this section but in several others, and my recollection of the usual phraseology is that it is "reasonable and probable grounds". So I was wondering if the word "probable" was left out for some particular reason, or is it a new development in drafting? "Reasonable and probable gounds" has been the manner of describing such circumstances since time immemorial almost, and it is a phrase that is well understood in the courts.

[*Traduction*]

d'un montant compensatoire que le Conseil du trésor nous accorde dans notre budget.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, lorsque j'ai présenté mes remarques sur le projet de loi C-2, j'ai déclaré que j'étais préoccupé par le fait qu'un agent pouvait mettre sous séquestre un navire. Je crois que ce pouvoir lui est accordé par l'article 18. Un agent d'exécution peut pour diverses raisons mettre sous séquestre un navire jusqu'à 21 jours au maximum. On ne nous a point encore donné ces raisons. Elles sont toutes spéculatives. Ce pouvoir peut donner lieu à des situations bizarres dans le cas de certaines pêcheries comme celle du homard à l'Île-du-Prince-Édouard où la saison de pêche est approximativement de 60 jours, dans ce cas, donc il se peut que l'on retranche 40 jours à quelqu'un sur un nombre total de 60. Ainsi, le pêcheur qui voit son bateau mis sous séquestre pendant 21 jours perd en conséquence la presque totalité de son revenu, ce qui est peut-être très grave lorsqu'il n'y a aucune raison valable. Je ne vois pas non plus où la Loi prévoit que les pêcheurs peuvent interjeter appel. Y a-t-il une raison à cela?

M. Hall: Je crois que la procédure d'appel est prévue au paragraphe 16(3).

M. Shaffer: Cette disposition protège les tierces parties qui ont certains intérêts dans un navire sous séquestre. Elle leur permet d'en appeler à la Cour supérieure pour faire état de leurs intérêts et si le navire est vendu elles peuvent être remboursées à concurrence de leur créances. Je crois que cela ne répond pas à la question de l'honorable sénateur, mais je pense que si je peux répondre en premier lieu à la première question, je dirais qu'il y aurait là des motifs pour mettre sous séquestre un navire et que ces motifs seraient prévus à l'article 15. Il faudrait que des motifs raisonnables permettent de croire à un défaut de paiement ou encore que certaines dispositions de la loi ou des règlements portant sur les navires ou les marchandises ont été enfreints; je crois donc que les mots «motifs raisonnables» signifient qu'on peut porter l'affaire devant un tribunal et je ne pense pas que la loi ait pour objet de supprimer ce droit.

Le sénateur Phillips: Est-ce la seule protection dont jouit l'individu—«les motifs raisonnables»?

M. Shaffer: Si la mise sous séquestre n'est pas effectuée pour des motifs raisonnables—

Le sénateur Grosart: Non, c'est l'opinion de l'agent qui doit être fondée sur des motifs raisonnables et non pas la mise sous séquestre.

Le président: Si je peux vous interrompre à ce sujet, je remarque que le mot «raisonnable» est employé tout seul non seulement dans cet article, mais dans plusieurs autres et d'après ce que je me souviens du libellé consacré il faut qu'il y ait des motifs «raisonnables et probables». Ainsi, je me demandais si le mot «probable» a été omis pour une raison particulière ou alors s'il s'agit d'une nouvelle orientation de la procédure des libellés? «Des motifs raisonnables et probables», c'est comme cela qu'on a toujours décrit les circonstances; de plus il s'agit là d'une formule qui ne pose aucune difficulté d'interprétation aux tribunaux.

[*Text*]

Mr. Shaffer: I think you are quite correct about that. In fact, I remember I have often seen the term "reasonable and probable grounds" used in connection particularly with the Criminal Code. While I suppose this is a type of offence under a statute, perhaps it is not a traditional type of offence that you find under the Criminal Code, and I simply followed a number of precedents where the word "reasonable" was used without the word "probable", and I do not believe we have lost anything in terms of the protection of the rights of the fishermen by so doing.

The Chairman: I do not wish to take up too much time on this, but I would like to make the comment that "reasonable and probable" connotes something more than merely "reasonable." It connotes the additional element that carries with it the probability of the reasonable grounds—that is, the probability that the reasonable grounds tend to prove a certain set of facts or situations.

Senator Langlois: It causes the "probable" often to be more "reasonable".

Mr. Hall: Mr. Chairman, with regard to the seizure of boats, we do not take that very lightly. We have used it under the Government Harbours and Piers Act for boats that were left unattended in harbours for three or six months. We could not find the owner and finally we had to move the boat out to make room for people using the harbour.

Senator Grosart: Our function is to prevent the granting of any power that would be subject to abuse. The chairman's point would suggest to me that adding the words "and probable" it would limit the liability of an offender to be subject to a penalty of six months in jail. It is because of this that clauses such as this become more important, particularly when we consider that the enforcement officer is anyone who, in the opinion of the minister, would make a good enforcement officer. The minister has the right to set the fee and to appoint the enforcement officer. He has these very broad powers. It just has to be the opinion of the minister that someone would make a good enforcement officer, and there is no requirement for a test for competency or anything else. Then, if someone obstructs him, particularly in the seizure, that person may be, or is, unless the minister exempts, liable to imprisonment for six months.

Mr. Shaffer: The minister would have no power to exempt a person from an offence created by Parliament. As I said before, he would have the power to promulgate a series of regulations which would designate certain of the offences which parliament has made under this act, as offences subject to the summary procedure and the $50 fine. He would never have power to exempt.

Senator Grosart: With due respect, the minister cannot exempt anyone from a statutory offence; but he can exempt him from an offence under the regulations. Surely, if an offence is created by statute, if the minister has power to say it

[*Traduction*]

M. Shaffer: Je pense que vous avez tout à fait raison. En fait, je me souviens d'avoir souvent vu l'expression «motifs raisonnables et probales» employée plus particulièrement dans le Code criminel. Bien qu'il s'agisse à mon avis d'un type de délit visé par une loi précise, peut-être ne s'agit-il pas d'un délit habituellement sanctionné par le Code criminel et je n'ai fait que me référer à un certain nombre de précédents où le mot «raisonnable» a été utilisé sans le mot «probable». Je ne crois pas que nous ayons perdu quoi que ce soit en ce qui concerne la protection des droits des pêcheurs en omettant le mot «probable».

Le président: Je ne souhaite pas passer trop de temps là-dessus, mais je voudrais dire que «raisonnable et probable» connote quelque chose de plus que «raisonnable». La connotation porte sur un élément supplémentaire relatif à la probabilité des motifs raisonnables, c'est-à-dire la probabilité que les motifs raisonnables prouvent un certain ensemble de faits ou de situations.

Le sénateur Langlois: En effet, le probable est souvent plus «raisonnable».

M. Hall: Monsieur le président, nous ne prenons pas à la légère la mise sous séquestre des navires. Nous avons eu recours à cette disposition aux termes de la Loi sur les ports et jetées de l'État pour les bateaux laissés à l'abandon dans des ports pendant plus de trois ou de six mois. Nous ne pouvions pas trouver les propriétaires et nous devions en dernier recours enlever ces bateaux pour faire de la place à ceux qui utilisent le port.

Le sénateur Grosart: Notre tâche consiste à empêcher tout octroi de pouvoirs qui pourraient faire l'objet d'abus. Le point qu'a soulevé le président me porte à penser qu'en ajoutant l'expression «et probable», le délinquant risque moins d'être passible de la peine d'emprisonnement de six mois prévue en cas d'infraction. C'est pour cette raison que des articles comme celui-ci sont importants, surtout si l'on considère que l'agent d'exécution est toute personne que le ministre estime qualifiée. Le ministre a le droit de fixer l'amende et de nommer les agents d'exécution. Il détient de très vastes pouvoirs. Il suffit qu'il estime qu'une personne est qualifiée pour qu'elle devienne un agent d'exécution; la compétence n'entre donc pas en jeu. Ensuite, si quelqu'un le gêne, particulièrement au cours de la mise sous séquestre, la personne pourra être ou est passible d'une peine d'emprisonnement de six mois, à moins que le ministre ne fasse une exception en sa faveur.

M. Shaffer: Le ministre ne pourrait faire une telle exception pour une personne qui aurait commis une infraction établie par le Parlement. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il aurait le pouvoir d'établir une série de règlement désignant comme infractions soumises à la procédure de déclaration sommaire de culpabilité, et passible d'une amende de $50, certaines des infractions que le Parlement aurait établies en vertu de cette loi. Il ne peut faire d'exception pour quiconque.

Le sénateur Grosart: Sauf le respect que je vous dois, le ministre ne peut pas faire d'exception pour une personne coupable d'une infraction à la loi; par contre, il le peut pour une infraction aux règlement. Si une infraction est établie par

[*Text*]

is not an offence, this is something new. I have never heard of it.

Mr. Shaffer: Exactly. I do not think he has power to say that.

Senator Grosart: He has not the power to say, "An offence is not an offence any more because I do not think it should be an offence."

Senator Langlois: Mr. Chairman, what we are seeking here is to limit the exposure of fishermen to undue process of law. That is what we have in mind.

The Chairman: Yes.

Senator Langlois: I think your suggestion, Mr. Chairman, should be accepted.

The Chairman: Thank you.

Senator Phillips: If I may return to my question, Mr. Chairman, I would like an answer, because I can see in the future the first time a seizure is made under section 18 I will receive a phone call from a fisherman asking me to tell him how he should proceed to get his boat back, and I will not be able to tell him. I have not been told here yet.

The Chairman: Are you able to assist us in that respect, Mr. Shaffer?

Mr. Shaffer: If I may return to my explanation, Mr. Chairman, the first part was the grounds, and we got off on a tangent after that. That was section 15. The second part is section 18, which relates to the return of a property once it has been seized. That provision says that the goods or the vessel must be returned to the person from whom it was seized after either, in (a), the provisions of the act and the regulations have in the opinion of the enforcement officer been complied with, or, in (b), the expiration of 21 days from the day of seizure, unless before that time application is made by the minister under section 19 for an order authorizing the sale of the vessel or goods. In the case of a sale there are also provisions under section 19 for redelivery on security and for the proceeds of the sale to be paid over to the persons who are rightfully entitled to them.

So the answer in resumé is that one can either comply with the act or the regulations, or at the end of that 21-day period the return must be made subject to section 19.

I am not trying to say that answer will necessarily satisfy the honourable senator; but it is a subject we went into in great detail to determine the time period within which the minister should be able to act, and at the same time consideration was given to how long during the fishing season a vessel should be retained.

Senator Phillips: You are quite right that your answer does not satisfy me. I still think it is totally wrong to detain that boat for 21 days. Is there any specific reason why you arrived at the figure of 21 days rather than, say, 48 hours?

[*Traduction*]

la loi, et si le ministre a le pouvoir de déclarer que ce n'est pas une infraction, c'est quelque chose de nouveau. Je n'en ai encore jamais entendu parler.

M. Shaffer: Exactement. Je ne pense pas qu'il puisse le faire.

Le sénateur Grosart: Il ne peut pas déclarer qu'une infraction n'est plus une infraction parce qu'il estime que ce ne devrait pas en être une.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, nous cherchons avant tout à éviter que les pêcheurs ne soient poursuivis indûment devant les tribunaux. Voilà notre objectif.

Le président: Oui.

Le sénateur Langlois: Je pense qu'on devrait accepter votre proposition, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie.

Le sénateur Phillips: Si vous me le permettez, je voudrais qu'on me donne une réponse à la question que j'ai posée, monsieur le président, car je sens que lorsqu'un navire sera mis pour la première fois sous séquestre en vertu de l'article 18, je recevrai un coup de téléphone d'un pêcheur me demandant ce qu'il doit faire pour récupérer son bateau et je ne pourrai rien lui dire. On ne m'a pas encore donné de réponse.

Le président: Pouvez-vous nous aider à répondre à cette question, monsieur Shaffer?

M. Shaffer: Si vous me le permettez, je voudrais reprendre mon explication, monsieur le président; on parlait de motifs, puis il y a eu une parenthèse. Il s'agissait de l'article 15. On passe maintenant à l'article 18, qui porte sur la remise de biens mis sous séquestre. La disposition stipule que les marchandises ou les navires doivent être remis à la personne qui les possédait après a) l'observation, de l'avis de l'agent d'exécution, des dispositions de la présente loi ou des règlements, ou b) l'expiration d'un délai de 21 jours à compter de la date de mise sous séquestre, sauf dépôt, avant cette date, conformément à l'article 19, d'une demande d'ordonnance autorisant la vente du navire ou des marchandises. En cas de vente, l'article 19 prévoit une remise moyennant caution et le versement du produit de la vente à la personne qui apparemment y a droit.

En résumé, le contrevenant peut respecter la loi ou les règlements ou alors la remise doit être effectuée conformément à l'article 19 après 21 jours.

Je ne prétends pas affirmer que cette réponse satisfera nécessairement l'honorable sénateur, mais nous avons beaucoup réfléchi avant de fixer le délai au cours duquel le ministre peut agir et on a également pris en considération la période au cours de laquelle un navire pouvait être détenu pendant la saison de la pêche.

Le sénateur Phillips: Vous avez tout à fait raison de dire que votre réponse ne me satisfait pas. Je continue de penser qu'il est injuste de détenir un navire pendant 21 jours. Quelles sont les raisons qui vous ont fait retenir la période de 21 jours plutôt qu'une période de 48 heures?

[*Text*]

Mr. Shaffer: Forty-eight hours would simply not give the minister time to consider what should be done with respect to the vessel; it might not even give him time to receive a report from the field enforcement officer as to what the problem is.

Senator Grosart: It applies also to goods. It does not apply merely to vessels.

Senator Phillips: Are you saying that the minister will consider every one of these cases? I very much doubt that.

Mr. Hall: I would say he would, yes, Mr. Chairman. These would not be undertaken lightly. To seize a boat, particularly a fishing boat, is a serious matter. We have seized some boats. Mostly, this has been in cases where absentee owners would not come forth.

Senator Grosart: But this results in the power to seize goods which may not be the property of the offender. That is one of our concerns here. Someone may be carrying freight or fish which is not the property of the owner of the vessel.

Mr. Shaffer: They would be able to apply subsection (3) of section 16, which is that provision I was talking about for the protection of third party interests.

Senator Phillips: Mr. Chairman, I am still quite unhappy with the 21 days. How much time would be required for the department to notify the minister of a seizure?

Mr. Hall: If he is available, a matter of minutes. He may not be available.

Senator Phillips: If he is not available, there is certainly an acting minister. If the minister is out of town, is there not an acting minister?

Mr. Hall: I do not know, but I would suggest that we would have him notified within a day anyway.

Senator Phillips: And yet your legislation calls for 21 days.

Mr. Hall: I would suggest that before a boat was seized, unless it was in extreme circumstances, there would probably be a good deal of discussion beforehand. It would be my idea, under the administrative instructions produced to enforcement officers, that they would not seize a boat without the concurrence of the regional director.

Senator Phillips: That is a good suggestion, but it is not written into the legislation.

Mr. Hall: I was talking about administrative instructions. In the practical application we are not doing this to do the fisherman in. We are doing it to protect him.

The Chairman: If there are no further questions on this point, may I just draw Mr. Shaffer's attention to one or or two matters?

In clause 19(3), with regard to the matter of the amount realized from the sale, the minister is entitled to deduct his costs before returning any surplus to the owner of the property. I notice, however, that in the other clauses, if the owner

[*Traduction*]

M. Shaffer: Un délai de 48 heures n'aurait simplement pas donné au ministre le temps d'étudier les mesures à prendre; cette période ne lui aurait peut-être même pas donné le temps de recevoir le rapport de l'agent d'exécution local lui faisant part de la nature du problème.

Le sénateur Grosart: Ces délais s'appliquent non seulement aux marchandises mais aussi aux navires.

Le sénateur Phillips: Voulez-vous dire que le ministre étudiera chaque cas qui se présentera? J'en doute fort.

M. Hall: Je répondrai affirmativement, monsieur le président. Ce sujet ne sera pas traité à la légère. Mettre un navire sous séquestre et en particulier un navire de pêche est une décision grave. Nous avons déjà mis sous séquestre certains bateaux. La plupart du temps, il s'agissait de propriétaires in absentia qui ne se sont pas présentés.

Le sénateur Grosart: Mais cela revient à dire qu'on peut mettre des marchandises sous séquestre qui ne sont peut-être pas la propriété du contrevenant. C'est préoccupant. Une personne pourrait transporter des marchandises ou du poisson qui n'appartiennent pas au propriétaire du navire.

M. Shaffer: Il faudrait alors appliquer le paragraphe (3) de l'article 16, disposition dont je parlais tout à l'heure et qui porte sur la protection des intérêts de tierces personnes.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, ce délai de 21 jours ne me satisfait toujours pas. Combien de temps faut-il pour que le ministère avise le ministre d'une mise sous séquestre?

M. Hall: S'il est disponible, c'est une question de minutes. Mais il peut ne pas être disponible.

Le sénateur Phillips: S'il ne l'est pas, il y a certainement un ministre intérimaire. Si le ministre n'est pas en ville, n'y a-t-il pas un ministre intérimaire?

M. Hall: Je ne sais pas, mais je suppose qu'il en serait avisé de toute façon dans un délai de 24 heures.

Le sénateur Phillips: Et pourtant la loi stipule un délai de 21 jours.

M. Hall: Je suppose qu'avant de mettre un navire sous séquestre, à moins que les circonstances soient extrêmes, cette décision ferait l'objet de nombreuses discussions. En vertu des directives administratives données aux agents d'exécution, je pense qu'ils ne mettraient un navire sous séquestre sans l'accord du directeur régional.

Le sénateur Phillips: Votre proposition est intéressante, mais elle ne figure pas dans la loi.

M. Hall: Je parlais des directives administratives. D'un point de vue pratique, nous ne mettons pas un navire sous séquestre pour embêter le pêcheur, mais pour le protéger.

Le président: Si vous n'avez pas d'autres questions à poser sur ce point, puis-je poser une ou deux questions à M. Shaffer?

En vertu du paragraphe 19(3), le ministre a le droit de déduire ses coûts avant de remettre au propriétaire des biens le montant obtenu grâce à la vente. Je remarque cependant que les autres dispositions ne semblent pas obliger cette déduction

[*Text*]

of the property is successful is showing that the seizure should never have been made, there does not seem to be any provision for reimbursing to him his costs and expenses. Do you leave that to the general law, or is there something in the bill dealing specifically with that point?

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, we are leaving that to the general law, as you suggest.

The Chairman: In clause 14(2) there is a provision to the effect that the person who makes the seizure may convey the property seized to some place which he deems suitable. This seems to me to give very wide latitude to the person who seizes the property to take it wherever he likes without providing very much opportunity for any remedy if he takes it to a particularly dangerous or difficult place, thereby causing damage to the owner. Would it not be more reasonable to say simply, "Remove them to such place as is suitable" leaving it then open to the courts, if it should come to that, to decide whether or not in fact it is suitable, in the circumstances? It is my opinion, tentatively, at least, that by putting in the word "deems" you remove that opportunity for the court to consider the place.

Mr. Shaffer: That is correct, Mr. Chairman. I think that is the effect.

The Chairman: Would it not be fairer and more reasonable to leave out the word "deems"?

Mr. Shaffer: I can always have recourse to the old maxim that draftsmen rely on that ours is not to reason why; ours is but to carry out instructions. In this case I think we were thinking of dangerous goods, in circumstances where there may be some urgency as regards getting them out of the way to some other place, and where there is perhaps no time for consultation. Under clause 9 I think the regulations can have a bearing on what is done, because we have, under section 9(m) provision for regulations respecting the detention and safekeeping of vessels and goods seized under this act, and the payment of any reasonable costs incidental thereto. If any particular situation arose that had to be dealt with it could be dealt with by regulation, and any costs associated with it could also be dealt with in that way; but I think you are quite correct in the interpretation you place on the word "deems".

The Chairman: Thank you. I just want to make the observation that I do not think anything in the regulations could override the significance of the word "deems" as it is found in the statute.

Mr. Shaffer: I agree.

Senator Grosart: I would like to make this further comment. The officer in question may be a part-time enforcement officer with no training whatsoever. This is quite possible, and I understand this does happen. I agree entirely with the chairman that the word "deems" should be changed. It is the same as giving the minister power to make regulations that he deems to be necessary. We have been fighting that for a long time. Fortunately, most of the drafting now does not give the

[*Traduction*]

si le propriétaire des biens réussit à démontrer qu'il n'y aurait jamais dû y avoir de mise sous séquestre. Cette question restera-t-elle assujettie aux diverses lois ou existe-t-il dans ce projet de loi des dispositions portant précisément sur cette question?

M. Shaffer: Monsieur le président, nous avons décidé d'assujettir cette question aux diverses lois, comme vous l'avez proposé.

Le président: Le paragraphe 14(2) stipule que l'agent d'exécution peut mettre les biens sous séquestre et les faire déplacer vers l'endroit qu'il juge indiqué. Selon moi, cette disposition semble accorder à l'agent d'exécution une très grande latitude, en lui permettant de déplacer les biens là où il veut, sans garantir de dommages intérêt s'il déplace les biens vers un endroit particulièrement dangereux ou difficile d'accès, ce qui pourrait entraîner pour le propriétaire des pertes. Ne serait-il pas plus raisonnable de dire tout simplement: «les faire déplacer vers l'endroit indiqué». Ainsi, il incomberait aux tribunaux de décider si l'endroit est indiqué ou non dans les circonstances? Je crois qu'en ajoutant les termes «qu'il juge», vous enlevez aux tribunaux du moins, à titre d'essai, l'occasion de porter un jugement sur l'endroit.

M. Shaffer: C'est exact, monsieur le président. Je crois que vous avez raison.

Le président: Ne serait-il pas plus juste et plus raisonnable d'enlever les termes «qu'il juge»?

M. Shaffer: Je peux toujours recourir à la vieille maxime selon laquelle les rédacteurs comptent sur le fait qu'il ne nous appartient pas de poser des questions, mais plutôt de suivre les instructions. Actuellement, je crois que nous parlons de marchandises dangereuses qui exigeraient peut-être un déplacement rapide vers un autre endroit et qui ne permettraient peut-être aucune consultation. Dans le cadre de l'article 9, je crois que les règlements peuvent avoir une influence sur les actions prises parce que, conformément au paragraphe 9 *m*), il est possible d'établir des règlements prescrivant les conditions applicables à la rétention et à la garde des navires ou marchandises mis sous séquestre conformément à la présente loi, ainsi que le paiement des frais normalement occasionnés. S'il fallait régler une situation précise, il serait possible de se servir d'un règlement qui pourrait également régler la question des coûts en découlant; je crois cependant que vous avez tout à fait raison dans votre interprétation des termes «qu'il juge».

Le président: Merci beaucoup. Je voudrais simplement faire l'observation suivante: je ne crois pas qu'une disposition des règlements pourrait annuler la signification des termes «qu'il juge», lesquels sont stipulés dans la loi.

M. Shaffer: Je suis d'accord.

Le sénateur Grosart: Je voudrais apporter un commentaire supplémentaire. Le fonctionnaire en question pourrait être un agent d'exécution à temps partiel, lequel n'aurait aucune formation. Cette situation peut très vraisemblablement se produire et je crois comprendre qu'elle se produit. Je suis tout à fait d'accord avec le président lorsqu'il dit qu'il faudrait changer les termes «qu'il juge». C'est comme si on donnait au ministre le pouvoir d'établir les règlements qu'il juge néces-

[*Text*]

minister that discretionary power. We have recently had an act before us where the wording was, "which is necessary", so that it is brought within the purview of the courts to decide whether the regulations would be necessary to the implementation of the act.

Senator McElman: Mr.Chairman, is this proposition with respect to the intent of the word "deems" not quite opposite from the question being taken with reference to reasonable and probable? The purpose of that "probable" was to force the officer to be more reasonable and responsible. As I read the section it would seem to me that the word "deems" in effect forces the officer to give serious consideration as to where he will move the vessel, rather than leaving it as just that it be taken to a place that is suitable. Does this word "deems" not place additional responsibility on the officer, as suggested in the other case?

The Chairman: I should leave it to Mr. Shaffer to answer that, but I will usurp his right for a moment by replying that my understanding of the word "deems" is that it gives him complete discretion to say: "Well, this is a suitable place," and no one can question his judgment.

Senator McElman: And it forces him to give serious thought to it.

The Chairman: No; just the opposite. He deems place X to be suitable, so that is where he will put it; whereas if he had to account to a court, or to the owner, for his judgment that is, if the word "deems" were omitted and the phraseology were "to convey it to a suitable place," he would know that later on, no matter what his opinion might have been, he would have to convince someone else, if his act were questioned, that it was a suitable place. However, if you give the right to "deem" it a suitable place, the right to question it disappears. I do not know if Mr. Shaffer would like to differ from me on that, or modify what I have said. This is certainly his opportunity to do so.

Mr. Shaffer: No, I would not like to differ, Mr. Chairman.

Senator Grosart: It is the difference between saying in the act that he shall take it to a suitable place and saying he can take it to any place he thinks suitable. The former is much more restrictive; it forces him, as Senator McElman said, to think. If he is told that it has to be a suitable place, he is going to do a lot more thinking than if he is told he can take it to any place he thinks suitable.

The Chairman: Are there further questions? I am not trying to cut anyone off, but if there are not at the moment.

Senator Phillips: I would like to take up the subject of leasing of harbours, but we can leave it for another meeting.

[*Traduction*]

saire. Nous nous opposons à cela depuis longtemps. Heureusement, le ministre n'a actuellement pas ce pouvoir discrétionnaire. Nous avons récemment étudié un projet de loi dont le libellé était «qui est nécessaire»; de cette façon, il incomberait aux tribunaux de décider si les règlements sont nécessaires à l'application de la loi.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, cette proposition concernant le sens des termes «qu'il juge» n'est-elle pas tout à fait contraire à la question de motifs raisonnables et de possibilité? On accorde au fonctionnaire la possibilité de l'obliger à être plus raisonnable et responsable. Il me semble que dans l'article, les termes «qu'il juge» obligent en fait le fonctionnaire à étudier sérieusement l'endroit où il fera déplacer le navire plutôt que de lui laisser tout simplement le choix de le déplacer vers un endroit indiqué. Les termes «qu'il juge» ne constituent-ils pas une responsabilité supplémentaire pour le fonctionnaire, comme il a été mentionné dans l'autre cas?

Le président: Je laisserais à M. Shaffer le soin de répondre à cette question, mais j'usurperais ses prérogations pour un instant, en affirmant que, selon moi, les termes «qu'il juge» donnent au fonctionnaire toute la latitude d'affirmer: «Et bien voilà un endroit indiqué», ce que personne ne pourra mettre en doute.

Le sénateur McElman: Et cela l'oblige à étudier sérieusement l'endroit.

Le président: Non; c'est justement le contraire. Il juge que l'endroit X est indiqué, c'est donc vers cet endroit qu'il fera déplacer le navire; par contre, s'il devait justifier sa décision devant un tribunal ou le propriétaire, et là on suppose que les termes «qu'il juge» seraient enlevés et que les termes «faire déplacer vers un endroit indiqué» seraient ajoutés, le fonctionnaire saurait alors que, quelle que soit la décision, il devrait la justifier devant quelqu'un d'autre, si on doutait qu'il ne s'agisse d'un endroit indiqué. Cependant, si vous lui donnez le droit de décider qu'il s'agit d'un endroit indiqué, il n'est plus possible de mettre en doute sa décision. Je ne sais pas si M. Shaffer aimerait émettre à ce sujet une opinion contraire à la mienne ou encore, modifier ce que j'ai dit, mais il en a certainement l'occasion.

M. Shaffer: Non, je ne voudrais pas émettre une opinion contraire, monsieur le président.

Le sénateur Grosart: C'est la différence entre dire dans la loi qu'il devra le déplacer vers un endroit indiqué et dire qu'il peut le déplacer vers un endroit qu'il juge indiqué. La première proposition est beaucoup plus restrictive; elle le force à réfléchir, comme l'a mentionné le sénateur McElman. Si on lui dit que l'endroit devra être indiqué, il réfléchira beaucoup plus que si on lui dit qu'il peut déplacer le navire vers un endroit qu'il juge indiqué.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Je n'essaie de décourager personne, mais s'il n'y a pas d'autres questions pour l'instant . . .

Le sénateur Phillips: J'aimerais parler des baux consentis aux ports, mais nous pouvons reporter l'étude de cette question à une autre réunion.

[*Text*]

The Chairman: Could we deal with two other points we left to be dealt with later? One is the question of revenue. I do not know if it is now possible to produce the figures we were discussing.

Mr. Hall: Mr. Chairman, I have available here the revenue for fiscal years 1974-75 and 1975-76, which I will read into the record.

Senator Grosart: Are they broken down?

Mr. Hall: They are broken down by region, yes. These are for the fiscal year 1974-75: Newfoundland, $3,480; Prince Edward Island, $13,580; Nova Scotia, $40,420; New Brunswick, $20,196; Quebec, $1,520; Manitoba, $184; Alberta, $858; British Columbia, $18,023; and Ontario, $200,269.

Senator Langlois: Do you have the total?

Mr. Hall: This includes revenue from leases, licences and berthage or wharfage in those facilities under the Small Craft Harbours Branch jurisdiction.

The Chairman: And you cannot break it down any further at the moment?

Mr. Hall: It is possible to break it down by individual facility, but it would be quite a job.

The Chairman: Would you proceed, please?

Mr. Hall: For the fiscal year ended 1975-76, the revenue for Newfoundland was $6,065; Prince Edward Island $14,580; Nova Scotia, $33,460; New Brunswick, $27,274; Quebec, $1,848; Manitoba, $730; Alberta, $308; British Columbia, $36,202; and Ontario, $203,394.

Senator Langlois: The smallest provinces bring in the largest revenues.

The Chairman: Perhaps your assistant could total up those figures so that before we conclude you could give us those totals.

If Mr. Hall will allow us to interrupt the train of questions addressed to him, I would like to introduce Mr. Louis Martineau who is the Chief of Law Translation in the Department of Justice. It may be a suitable time now to deal with the problem Senator Denis raised which was supported by Senator Bourget.

Senator Bourget: Yes. I take over the point raised by Senator Denis dealing with clause 5. Je crois que le point soulevé par le sénateur Denis se réfère à la clause 5, paragraphe—

Le sénateur Langlois: Quatre.

Le sénateur Bourget: Non, cela commence au paragraphe (2).

> Sous réserve des règlements, le ministre peut conclure, avec une province, des accords prévoyant

[*Traduction*]

Le président: Pouvons-nous discuter de deux autres questions que nous avions remises à plus tard? L'une porte sur les recettes. Je ne sais pas s'il est maintenant possible de présenter les chiffres dont nous discutions.

M. Hall: Monsieur le président, j'ai ici les recettes des exercices financiers de 1974-1975 et de 1975-1976, et je vais vous les donner pour qu'il en soit fait mention au procès-verbal.

Le sénateur Grosart: A-t-on fait une ventilation de ces chiffres?

M. Hall: Oui, selon les régions. Voici les recettes de l'exercice financier de 1974-1975: Terre-Neuve, $3,480; Île-du-Prince-Édouard, $13,580; Nouvelle-Écosse, $40,420; Nouveau-Brunswick, $20,196; Québec, $1,520; Manitoba, $184; Alberta, $858; Colombie-Britannique, $18,023; Ontario, $200,269.

Le sénateur Langlois: Qu'est-ce que cela donne comme total?

M. Hall: La somme comprend les recettes provenant des baux, des permis et des droits de quai, dans les installations portuaires relevant de la Direction des ports pour petites embarcations.

Le président: Et pour le moment, vous ne pouvez pas nous donner une ventilation plus détaillée?

M. Hall: Il est possible de faire une ventilation par installation, mais ce serait tout un travail.

Le président: Continuez, s'il vous plaît.

M. Hall: Pour ce qui est de l'exercice financier de 1975-1976, les recettes étaient les suivantes: Terre-Neuve, 46,065; Île-du-Prince-Édouard, $14,580; Nouvelle-Écosse, $33,460; Nouveau-Brunswick, $27,274; Québec; $1,848; Manitoba, $730; Alberta, $308; Colombie-Britannique, $36,202; Ontario, $203,394.

Le sénateur Langlois: Les provinces les plus petites ont les recettes les plus considérables.

Le président: Peut-être que votre adjoint pourrait additionner ces chiffres pour que vous soyez en mesure de nous communiquer les totaux avant la fin de la séance.

Si monsieur Hall nous permet d'interrompre le flot des questions qui lui sont adressées, j'aimerais vous présenter M. Louis Martineau, chef du service de traduction des lois du ministère de la Justice. Ce serait peut-être le moment de résoudre le problème soulevé par le sénateur Denis, qui avait été secondé par le sénateur Bourget.

Le sénateur Bourget: Oui. Je reprends la question soulevée par le sénateur Denis au sujet de l'article. I believe the point raised by Senator dis refers to clause 5, sub-clause . . .

Senator Langlois: . . . four.

Senator Bourget: No, it starts as sub-clause 2.

> Sous réserve des règlements, le Ministre peut conclure, avec une province, des accords prévoyant

[*Text*]

a) l'établissement conjoint avec le gouvernement de la province ou un de ses organismes des programmes que le ministre est autorisé à établir en vertu du paragraphe (1); et

b) le versement à celle-ci—

C'est là que le sénateur Denis est intervenu pour dire que le versement se fait au gouvernement, donc, c'est masculin, et on ne devrait pas employer "celle-ci", on devrait employer "celui-ci". Il y a peut-être une autre façon de le changer. Mais, je crois que c'est l'essentiel du point soulevé par le sénateur Denis.

Me Louis Martineau (Chef du service de la traduction des lois, ministère de la Justice): Je pense que l'adjectif démonstratif de "celle-ci" que l'on retrouve à l'alinéa b) renvoit au paragraphe introductif du paragraphe 2. Puis, dans ce cas-là, il s'accorderait avec "province". L'intention, ici, est que le versement est fait à la province, mais, je pense qu'il faudrait changer le début du paragraphe.

Le sénateur Bourget: C'est parce que c'est "l'établissement conjoint avec le gouvernement de la province ou un de ses organismes" et, immédiatement, vous donner le versement à "celle-ci". C'est là que le sénateur Denis a soulevé son point. Est-ce que l'on ne pourrait pas dire "le versement à celui-ci", parce que l'on traite du gouvernement?

Me Martineau: Si c'est le sens qui est voulu, il faudrait dire «le versement au gouvernement de la province». Mais, je ne suis pas sûr que ce soit cela.

Le sénateur Bourget: Moi, c'est mon impression, au point de vue français. Je ne sais pas si le sénateur Langlois est de la même opinion que moi sur le sujet, mais, je crois que, si on suit a) et b), on réfère «au gouvernement». Donc, le versement doit être fait à «celui-ci», non à «celle-ci». Je comprends que, dans le sous-paragraphe (2), on parle de la province. Mais, (2)a) concerne «le gouvernement de la province ou un de ses organismes», alors, tout est masculin. C'est ce moment-là, si je me rappele bien, que le sénateur Denis a soulevé son point. Je ne sais pas si le sénateur Langlois peut me suivre là-dedans.

Le sénateur Langlois: Je crois, monsieur le président, qu'il est important, dans un texte de loi, lorsque l'on commence à se servir d'un terme, de l'employer, et de ne pas le changer en cours de route. On commence à parler de la province, on s'en va avec le gouvernement, et puis on revient avec la province. C'est là qu'il y a confusion dans le texte.

Le sénateur Bourget: C'est ça.

M. R. L. du Plessis, C.R., Légiste et conseiller parlementaire: Il faut noter, honorables sénateurs, que, si on change ici le texte français, je pense qu'il sera nécessaire de changer le texte anglais.

Senator Langlois: Do we make the same mistake again?

Me Duplessis: Je pense que ce n'est pas nécessairement une erreur, même en anglais, parce que l'on a un choix dans ce cas. On peut référer à la province ou au gouvernement.

There is a choice in this case. In paragraph (a) the reference is to "the government of the province or any agency thereof".

[*Traduction*]

a) l'établissement conjoint avec le gouvernement de la province ou un de ses organismes des programmes que le Ministre est autorisé à établir en vertu du paragraphe (1); et

b) le versement à celle-ci . . .

This is where Senator Davis interrupted to say that the payment is made to the government, that payment, in French, is masculine and it is therefore improper to say «celle-ci». The proper term would be «celui-ci». There may be another way of changing this, but I think that this is essentially what Senator Davis meant.

Louis Martineau (Chief, Law Translation Service, Department of Justice): I think the pronoun «celle-ci» found in paragraph (*b*) refers to the introductory paragraph (2). If such is the case, it would agree the noun «province». We intended to say here that the payment is made to the province, but I think it would be better to change the beginning of the sub-clause.

Senator Bourget: It is because we have «l'établissement conjoint avec le gouvernement de la province ou un de ses organismes» and immediately after that you make the payment to «celle-ci». This is the point Senator Denis raised. Could we not say «le versement à ceui-ci», because we are talking about the government?

Mr. Martineau: If this is the meaning you wish to convey, we would have to say «le versement au gouvernement de la province». But I am not sure that that is what is meant.

Senator Bourget: This is the impression I have when I read the French text. I do not know whether Senator Langlois agrees with me on this but I believe that if we follow a) and b), we are referring to the term «gouvernement». Therefore, payment must be made to «celui-ci», and not «celle-ci). I understand that in subclause (2) we talk about the province. But (2)a) concerns «le gouvernement de la province ou un de ses organismes», therefore everything is masculine. If I remember correctly, this is where Senator Davis raised his point. I don't know whether Senator Langlois follows me on this.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I believe that when we start using a term in a legal text it is important to be consistent and not to change it once it has been adopted. We start by talking about the province, we switch over to the government and then we come back to the province. This is what causes confusion in the text.

Senator Bourget: That's it.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C. Legal Counsel and Parliamentary Counsellor: Honourable Senators, I believe that if we change the French text at this point, it will also be necessary to change the English text.

Le sénateur Langlois: Est-ce que nous répétons la même erreur?

Mr. du Plessis: I don't think it is necessarily an error, even in English, because we have a choice in the matter. We can either refer to the province or to the government.

Il y a un choix dans ce cas. A l'alinéa *a*), on renvoie au «gouvernement de la province ou un de ses organismes». Plus

[*Text*]

Subsequently in the sentence one is not necessarily restricted either gramatically or legislatively to the use of that same term, "government of the province".

In paragraph (b) it states:

> the payment to the province of contributions or grants in respect of the cost or any part of the cost—

I would think that the intention here is to speak in a more generic manner, by referring to "the province" rather than "the government of the province".

When one is speaking of an undertaking that has to be signed by the government of the province, one has to be more specific as in paragraph (a), but in paragraph (b) the reference is more general.

Senator Bourget: As you know, I am not a lawyer.

The Chairman: I believe Mr. Shaffer would like to comment on this.

Mr. Shaffer: To follow up on the remarks Mr. du Plessis has just made, in agreeing with him I should like to say that the additional reason for using the term "government of the province" rather than "province" in paragraph (a), whereas it was not used either in the beginning of the clause or in paragraph (b), was because it was juxtaposed with the words "or any agency thereof."

We wanted simply to clarify that it was an agency of the government, because the definition of "agency" in clause 2 includes types of cities, towns, and rural municipalities that one would not normally think of in thinking of the province. It applies especially to Indian band councils, and such. We attempted to clarify this and, in so doing, perhaps caused some problem. I think it amounts to about the same thing.

Senator Bourget: I agree with you. I believe the question raised by Senator Denis was also a question of grammar. That is the way I interpreted it.

Mr. Shaffer: In attempting to reply to Senator Denis' question, I pointed out that it was my understanding that when one reads clause 5(2), one reads clause 5(2)(a) as a separate sentence from clause 5(2)(b). So, when one reads clause 5(2)(a), one begins at the beginning of clause 2 and stops at the end of paragraph (a). When one reads clause 5(2)(b), one should forget about paragraph (a) and go back to the beginning of subclause (2) and follow on with paragraph (b), forgetting all about paragraph (a). If one works that way, the "celle-ci" has a lot of sense.

Senator Bourget: That makes sense. You forget about paragraph (a) and refer to paragraph (b) at the beginning. That is the reason why you put "Les versements à celle-ci."

Mr. Shaffer: Exactly.

Senator Bourget: Perhaps I do not have sufficient experience in drafting bills and that is why I thought it referred to paragraph (b) at the same time. That is the reason that the question was raised about the feminine or the masculine.

[*Traduction*]

loin, dans la phrase, on n'est pas nécessairement limité sur le plan grammatical ou législatif à l'emploi de cette expression «gouvernement de la province».

L'alinéa *b*) stipule ce qui suit:

> «le versement à celle-ci de contributions ou de subventions pour tout ou partie du coût»

Je penserais que l'intention ici est de parler de façon plus générale en se référant à la «province» plutôt qu'au «gouvernement de la province».

Lorsqu'on parle d'une entente qui doit être signée par le gouvernement de la province, on doit être plus précis qu'à l'alinéa *a*), mais la référence de l'alinéa *b*) est plus générale.

Le sénateur Bourget: Comme vous le savez, je ne suis pas avocat.

Le président: Je crois que M. Shaffer aimerait faire des observations à ce sujet.

M. Shaffer: En réponse aux remarques que M. du Plessis vient de formuler, je dois dire que je suis d'accord avec lui. J'aimerais également souligner que la raison supplémentaire pour laquelle l'expression «gouvernement de la province» plutôt que «province» a été utilisée à l'alinéa *a*) alors qu'elle ne l'était ni au début de l'article ni à l'alinéa *b*), c'est qu'elle se trouvait juxtaposée aux termes «ou un de ses organismes».

Nous avons tout simplement voulu préciser qu'il s'agissait d'un organisme du gouvernement, parce que la définition d'«organisme» à l'article 2 inclut des cités, des villes et des municipalités rurales auxquelles on ne penseraient pas normalement en parlant d'une province. Elle s'applique surtout aux conseils de bande d'Indiens ou autres administrations. Nous avons essayé de préciser cela et avons peut-être ainsi causé des problèmes. Je pense que cela revient à peu près à la même chose.

Le sénateur Bourget: Je suis d'accord avec vous. Je crois que la question soulevée par le sénateur Denis était également une question de grammaire. C'est de cette façon que je l'ai interprétée.

M. Shaffer: En essayant de répondre à la question du sénateur Denis, j'ai souligné qu'il m'avait semblé, que, lorsque'on lisait le paragraphe 5(2), l'alinéa 5(2)*a*) était une phrase distincte de l'alinéa 5(2)*b*). Aussi, lorsque l'on lit l'alinéa 5(2)*a*), l'on commence au début de l'article 2 et l'on s'arrête à la fin de l'alinéa *a*). Lorsque l'on lit l'alinéa 5(2)*b*), l'on devrait oublier l'alinéa *a*) et revenir au début du paragraphe (2) et poursuivre avec l'alinéa *b*) en ne tenant, pas du tout compte de l'alinéa *a*). Si on procède de cette façon, le terme «celle-ci» est très opportun.

Le sénateur Bourget: Fort bien. Vous faites comme si l'alinéa *a*) n'existait pas et abordez directement l'alinéa *b*). C'est pourquoi vous avez mis «les versements à celle-ci».

M. Shaffer: C'est exact.

Le sénateur Bourget: Je n'ai peut-être pas suffisamment d'expérience dans la rédaction des bills et c'est pourquoi je pensais que cela référait en même temps à l'alinéa *b*). C'est la

[*Text*]

Le sénateur Langlois: Mais, tout de même, étant donné qu'on parle d'ententes possibles entre les provinces ou les agences de ces provinces, les organismes de ces provinces, est-ce que l'on ne pourrait pas dire, si on veut être absolument clair, «le versement à celle-ci ou à tout organisme y relevant», ou quelque chose de semblable. Parce que, à ce moment-là, les paiements peuvent être faits aux organismes. Si on fait un contrat, où on a une entente avec une municipalité, par exemple, en tant qu'organisme de la province, le paiement, je comprends va être fait à la municipalité, et non pas à la province. On ne devrait pas limiter les versements à la province comme on semble le faire dans b).

Le sénateur Bourget: Bien, je crois, sénateur Langlois, que vous soulevez un point très intéressant, parce qu'on mentionne seulement «la province». On devrait alors parler des agences aussi, ce qui peut comprendre des municipalités ou d'autres organismes.

The Chairman: Is there any further discussion on this point?

Senator Langlois: I would like to have the reaction of the witnesses.

Mr. Shaffer: The only comment I would make is that really the payments of grants in respect of costs are only from federal to provincial level. If you read on, in paragraph (b) it says:

> The payment to the province of contributions or grants in respect of the cost or any part of the cost of any project that is undertaken by the government of the province or any agency thereof and that the Minister is authorized.

Those payments are from federal to the province, and if there is any further sub-payment or other payment to be made, that is between the province and the organization in question.

Senator Bourget: That would include the municipalities as well?

Mr. Shaffer: That would include the municipalities.

Senator Langlois: If you are right in your interpretation, why in paragraph (b) do you use the word "agency" in the fift line—"by government of the province or any agency thereof"? Why are we using it there?

Mr. Shaffer: In that sense I think the agency is simply an emanation of the province and the payment is considered to be made to the parent government, which in this case would be the provincial government. I do not think the federal government wants necessarily to intervene in this area of the relationships between a provincial government and its agencies. I think the intention was to make payments to the province and let the province take care of the arrangements with their agencies.

Senator Grosart: But Indian bands are not an emanation of the province.

[*Traduction*]

raison pour laquelle la question du genre masculin ou féminin a été soulevée.

Senator Langlois: But, all the same, since we are speaking of possible agreements between the provinces or the agencies of these provinces, in the French version, couldnt we say, if we want it to be absolutely precise. "le versement à celle-ci ou à tout organisme qui en relève" or something similar to that. For it would then be possible to make payments to the agencies. If a contract is entered into or an agreement is concluded with, for example, a municipality considered as an agency of the province, I understand that the payment will be made to the municipality and not to the province. Payments should not be restricted to the province as paragraph (b) seems to indicate.

Senator Bourget: Well, I think, Senator Langlois, that you are raising a very interesting point because the French version of the bill only mentions "la province". One should also refer to the agencies, which can include municipalities or other organizations.

Le président: Y a-t-il d'autres questions à ce sujet?

Le sénateur Langlois: J'aimerais connaître la réaction des témoins.

M. Shaffer: Le seul commentaire que j'aimerais faire est que les versements de subventions concernant les coûts s'effectuent uniquement du niveau fédéral au niveau provincial. Si l'on poursuit la lecture, l'alinéa b) indique:

> «le versement à celle-ci de contributions ou de subventions pour tout ou partie du coût des programmes que le gouvernement de la province ou un de ses organismes établissent et que le Ministre est autorisé»

Ces montants d'argent sont versés par le fédéral à la province, et s'il doit y avoir d'autres versements partiels ou paiements à effectuer, c'est entre la province et l'organisme en question que cela se fait.

Le sénateur Bourget: Cela incluerait également les municipalités?

M. Shaffer: Ce qui comprendrait les muncipalités.

Le sénateur Langlois: Si votre interprétation est juste, pourquoi utilisez-vous le mot «organismes» à la quatrième ligne de l'alinéa b)—«le gouvernement de la province ou un de ses organismes»? Pourquoi utiliser ce terme dans ce cas-là?

M. Shaffer: Je crois que, dans ce sens, l'organisme est simplement une société appartenant à la province et le paiement doit être effectué au gouvernement responsable qui, en l'occurence, serait le gouvernement provincial. Je ne crois pas que le gouvernement fédéral veuille forcément intervenir les relations d'un gouvernement provincial avec ses organismes. Je crois que l'intention était que les paiements soient effectués à la province et que celle-ci s'occupe de prendre des dispositions avec ses organismes.

Le sénateur Grosart: Mais les associations d'indiens ne relèvent pas de la province.

[*Text*]

Mr. Shaffer: Not in the normal sense, which is why we had to make special provision for them.

The Chairman: Mr. Martineau, would you care to make any further comment?

Me Martineau: Non, je suis tout à fait d'accord avec l'explication de M. Shaffer. Je pense que c'est là l'explication, c'est la même en français ou en anglais.

Mr. du Plessis: I should like to ask one question of Mr. Martineau. I would not suggest this as the only amendment to the bill, but if other amendments were made would there be any objection to saying in paragraph (b) «le versement à la province» instead of «le versement à celle-ci»?

Me Martineau: Non, monsieur le président, il n'y a pas de problème à cela.

The Chairman: Are there any other questions on the point raised by Senator Denis concerning the translation?

Senator Bourget: I should like to be clear on the meaning of the word "agency". I repeat my question: Does that include municipalities who are not agencies of a provincial government?

I want to be clear on that. In the French version it says "de la province ou un de ses organismes." Does "agency" include an organization outside the provincial government?

Mr. Shaffer: Yes. The definition of "organismes" in clause 2 is as follows:

> "organisme", à l'égard d'une province, comprend les cités, villes, municipalités rurales, ou de villages, les cantons ou *townships,* les administrations régionales de district et les administrations d'améliorations locales de district—

Le sénateur Bourget: Arrêtez, je comprends. J'avais oublié la définition de "organisme".

The Chairman: May I inquire, then, whether the committee would feel it appropriate to excuse Mr. Martineau at this time? He came on short notice.

Senator Langlois: Mr. Chairman, my attention has just been brought to the fact that we not only use "canton" in French, but the word "township." Looking at clause 2, the definition uses the words "cantons" and "townships."

M. Martineau: Je pense que nous avons employé cette expression en français étant donné que la version française s'applique également dans les provinces de *common law,* où il y a des "*townships*".

Le sénateur Langlois: Ce sont des cantons ou des *townships.*

Me Martineau: On l'a mis pour plus d'exactitude, si vous le voulez. C'est probablement vrai.

Le sénateur Langlois: "*Townships*", en anglais.

Me Martineau: J'aurais tendance à être d'accord avec vous.

Le sénateur Bourget: C'est vrai.

The Chairman: I understand that Mr. Hall can now give us the revenue figures referred to earlier.

[*Traduction*]

M. Shaffer: Pas de façon régulière, c'est pourquoi nous avons dû créer des dispositions spéciales pour eux.

Le président: M. Martineau, aimeriez-vous faire d'autres observations?

Mr. Martineau: No, I entirely agree with the explanation provided by Mr. Shaffer. I think this is the explanation, it is the same in French and in English.

M. du Plessis: J'aimerais poser une question à M. Martineau. Je ne veux pas dire que ce devrait être le seul amendement à apporter au projet de loi mais, si on a fait les autres amendements, y aurait-il objection à dire à l'alinéa b) «le versement à la province» au lieu de «le versement à celle-ci»?

Mr. Martineau: No, Mr. Chairman, there is no objection to do it.

Le président: Y a-t-il d'autres questions sur le point soulevé par le sénateur Denis concernant la traduction?

Le sénateur Bourget: J'aimerais avoir des éclaircissements sur la signification du mot «organisme». Je répète ma question: Comprend-il les municipalités qui ne sont pas des organismes appartenant à un gouvernement provincial?

Je voudrais que ce soit clair. Dans la version française, on dit «de la province ou un de ses organisme.» «L'organisme» comprend-il les institution à l'extérieur du gouvernement provincial?

M. Shaffer: Oui. La définition de «organismes» à l'article 2 est la suivante:

> "agency", in relation to a province, includes any incorporated or unincorporated city, town, municipality, village, township, rural municipality, regional district administration or local improvement district administration

Senator Bourget: Stop, I understand. I had forgotten the definition of "agency".

Le président: Puis-je demander alors si le Comité croit que l'on devrait excuser M. Martineau cette fois? Il a dû se présenter ici dans un très court délai.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je viens de remarquer le fait que nous n'utilisons pas que le mot «canton», en français, mais le mot «township». Si on lit l'article 2, la définition comprend les mots «cantons» et «townships».

Mr. Martineau: I think we used this expression in French, because the French version applies equally to the "Common law" provinces where there are "townships".

Senator Langlois: They are "cantons" or "townships".

Mr. Martineau: We included it to be more precise, if you wish. It is probably true.

Senator Langlois: "Townships", in English.

Mr. Martineau: I am inclined to agree with you.

Senator Bourget: It is true.

Le président: Je crois que M. Hall est maintenant en mesure de nous donner des chiffres sur les revenus auxquels on a fait allusion plus tôt.

[*Text*]

Mr. Hall: Mr. Chairman, the total revenue figure for the 1974-75 fiscal year was $98,261, and for the 1975-76 fiscal year, $120,467.

Mr. Chairman, I wonder if I might clarify one of my earlier responses to a question put by Senator Phillips.

The Chairman: Yes, of course.

Mr. Hall: Senator Phillips asked me if we had talked to the Public Service Commission with regard to our part-time employees. At the time I answered with a direct "no," but I should not have been so direct. We have discussed this with the personnel branch of our department on several occasions. Our personnel branch has determined that these people were not considered public servants under the Public Service Employment Act, the Financial Administration Act, or the Public Service Staff Relations Act.

Senator Phillips: I am informed that your personnel officers have not discussed this with the Public Service Commission.

Mr. Hall: As I understand it, they have discussed it with the Public Service Commission and with the Treasury Board. It has been discussed on many occasions in the past.

Senator Phillips: Perhaps we could hear from the Public Service Commission on that point, Mr. Chairman.

Senator McElman: Mr. Hall, do the totals you just gave exclude the revenues for the province of Ontario?

Mr. Hall: I believe there has been an error, yes.

Senator McElman: As I calculate it, it is almost $300,000 for the fiscal year 1974-75 and approximately $325,000 for 1975-76, rather than the figures you gave.

Mr. Hall: Adding in the Ontario revenues, I get $298,530 for the fiscal year 1974-75 and $323,861 for fiscal 1975-76.

The Chairman: By the way, how much did it cost to collect those amounts?

Mr. Hall: I do not have that figure, but I can find it. I do not have it available.

The Chairman: Perhaps you would be kind enough to let us have it.

Any other questions?

Senator Phillips: May I suggest, Mr. Chairman, that we leave "leasing" until our next meeting.

The Chairman: If that is agreeable to the committee. Then, honourable senators, I think with your permission we could excuse the witnesses, and I would be grateful if the members of the committee could stay for a moment of discussion.

Senator Langlois: When is the next meeting, Mr. Chairman?

[*Traduction*]

M. Hall: Monsieur le président, le montant total des revenus pour l'année financière 1974-1975, est de $98,261 et, pour l'année financière 1975-1976, de $120,467.

Monsieur le président, puis-je préciser la réponse que j'ai donnée plus tôt à la question posée par le sénateur Phillips.

Le président: Oui, bien entendu.

M. Hall: Le sénateur Phillips m'a demandé si nous avions communiqué avec la Commission de la Fonction publique, au sujet des employés à temps partiel. J'ai alors répondu «non», mais je n'aurais pas dû être aussi direct. Nous avons discuté de ce sujet avec la direction du personnel de notre ministère à plusieurs reprises. Notre direction du personnel a établi que ces personnes n'étaient pas considérées comme des fonctionnaires, aux termes de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique, de la Loi sur l'administration financière, ou de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique.

Le sénateur Phillips: On m'a rapporté que vos agents du personnel n'avaient pas discuté de cette question avec la Commission de la Fonction publique.

M. Hall: Je crois comprendre qu'ils en ont discutée avec la Commission de la Fonction publique et avec le Conseil du Trésor. Cette question a été discutée à plusieurs reprises dans le passé.

Le sénateur Phillips: Peut-être pourrions-nous, monsieur le président, entendre à ce sujet des représentants de la Commission de la Fonction publique.

Le sénateur McElman: Monsieur Hall, les montants que vous venez de mentionner excluent-ils les revenus de la province d'Ontario?

M. Hall: Je crois qu'il y a eu erreur.

Le sénateur McElman: D'après mes calculs, ce serait presque $300,000, pour l'année financière 1974-1975, et environ $325,000, pour 1975-1976, au lieu des chiffres que vous avez mentionnés.

M. Hall: En ajoutant les revenus de l'Ontario, j'obtiens $298,530 pour l'année financière 1974-1975, et $323,861, pour l'année financière 1975-1976.

Le président: A propos, combien cela a-t-il coûté de recueillir ces montants?

M. Hall: Je n'ai pas le chiffre sous la main, mais je peux le trouver.

Le président: Peut-être seriez-vous assez aimable pour nous le donner.

Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Phillips: Puis-je suggérer, monsieur le président, de laisser le mot «bail» jusqu'à notre prochaine réunion.

Le président: Si le Comité est d'accord. Ensuite, honorables sénateurs, je pense qu'avec votre permission, nous pourrions laisser partir les témoins. J'aimerais bien que les membres du Comité restent un peu plus longtemps pour discuter.

Le sénateur Langlois: A quand la prochaine réunion, monsieur le président?

[*Text*]

The Chairman: Well, that is one of the things I was going to discuss. Tentatively, I would hope that we could hold it next Thursday, but that is a subject for discussion in committee.

Thank you very much, gentlemen. You have been very helpful and we will resume our hearings at some future date. Mrs. Pritchard will let you know the date to be decided, and whether the committee would feel it would like to have you attend on that occasion.

Senator Grosart: Mr. Chairman, we had an agreement that we would agree on the question that would go into the record. May I ask the representative of Justice to wait a minute and I will give it to him?

The Chairman: Certainly.

So far as I am aware, gentlemen, the only suggestion from people who would like to be heard is from an organization mentioned by Senator Langlois, a Quebec yacht club. They have been in touch with Mrs. Pritchard, and the latest information she is able to give me is that they have said they have not made up their minds whether they would come before us, because they have not had an opportunity to have the necessary meeting. But they will make up their minds later this week. So we will know next week whether they wish to come before us. If they should wish to come, then I think it might be reasonable to say that we will hear them whenever we have our next meeting. Would that be satisfactory?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Now perhaps we can come to the question of what that date will be. Would next Thursday be satisfactory to the committee, at 9.30?

Senator Phillips: Mr. Chairman, would it be possible to have two meetings next week? I have plans for March 15, and I would rather like this disposed of first.

The Chairman: I suppose it depends on two things: One is whether we can have the facilities and the translation staff; Secondly, whether it is satisfactory to the committee. Senator Bourget, I suppose, would be the gentleman to whom we would have to turn in relation to the first point.

Senator Bourget: I am expecting this afternoon a list of the committees sitting next week. Normally, I get it after lunch on Thursdays, but it is not available yet. I think we should play it by ear. Perhaps we could sit on Wednesday afternoon after the Senate adjourns or perhaps on Thursday morning to suit Senator Phillips.

The Chairman: Would it be acceptable to the committee, subject to what Senator Bourget is able to make available, if we try to have two meetings next week?

Senator Langlois: If we can accommodate Senator Phillips, we should do so. In a way, there is no rush.

The Chairman: Senator Phillips may not be available for some time after the fifteenth.

Senator Bourget: When is Senator Phillips leaving?

Senator Phillips: On the fifteenth.

[*Traduction*]

Le président: Et bien, c'est justement l'une des choses dont je voulais parler. J'espère que nous pourrions la prévoir pour jeudi prochain, mais c'est au comité à en discuter.

Merci beaucoup, messieurs. Vous nous avez été très utiles et nous reprendrons nos auditions à une date ultérieure. Mme Pritchard vous fera connaître la date à choisir, et vous dira si le Comité désire que vous assistiez à la séance.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, nous avons décidé que nous nous mettrions d'accord sur ce qui doit être inscrit au compte rendu. Puis-je demander au représentant du ministère de la Justice d'attendre une minute et je lui remettrai cela.

Le président: Certainement.

Autant que je sache, messieurs, la seule proposition de personnes qui voudraient comparaître provient d'un organisme mentionnée par le sénateur Langlois: un club de bateaux de plaisance du Québec. Ce dernier a contacté Mme Pritchard et d'après les derniers renseignements qu'elle peut me donner, ils n'ont pas encore décidé s'ils comparaîtront parce qu'ils n'ont pas eu l'occasion de se réunir. Mais ils se décideront un peu plus tard cette semaine. Donc nous saurons la semaine prochaine s'ils veulent comparaître. Dans l'affirmative, je pense qu'il serait raisonnable de leur répondre que nous les entendions lors de notre prochaine réunion. Est-ce que cela vous convient?

Les honorables sénateurs: Approuvé.

Le président: Nous pourrions peut-être maintenant décider de la date. Est-ce que jeudi prochain conviendrait au Comité, à 9 h 30?

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, serait-il possible d'avoir deux réunions la semaine prochaine? J'ai des projets pour le 15 mars, et je préférerais que l'on traite de cela avant.

Le président: J'imagine que cela dépend de deux choses. Premièrement, pourrons-nous disposer des locaux et des interprètes? Deuxièmement, cela convient-il au Comité? Le sénateur Bourget, j'imagine, sera la personne à laquelle il faudra s'adresser pour la première question.

Le sénateur Bourget: J'attends cet après-midi la liste des séances de comités de la semaine prochaine. Habituellement, je l'obtiens le jeudi après le repas mais je ne l'ai pas encore. Je pense que l'on pourrait décider au pif. Nous pourrions peut-être siéger mercredi après-midi, après l'ajournement du Sénat, ou alors peut-être jeudi matin pour convenir au sénateur Phillips.

Le président: Conviendrait-il au Comité, sous réserves de ce que peut obtenir le sénateur Bourget, de tenir deux réunions la semaine prochaine?

Le sénateur Langlois: Si l'on peut répondre aux désirs du sénateur Phillips, faisons-le. Il n'y a pas vraiment d'urgence.

Le président: Il se peut que le sénateur Phillips ne soit pas disponible pendant quelque temps après le 15.

Le sénateur Bourget: Quand part le sénateur Phillips?

Le sénateur Phillips: Le 15.

[*Text*]

The Chairman: We will try to work it in next week. Senator Bourget may now wish to raise a question regarding procedure; otherwise I will raise it.

Senator Bourget: Senator Grosart raised the matter last week. We were supposed to study the bill in committee on Thursday, but it was not referred until the day previously, the Wednesday. Senator Grosart was quite right, is that it did not give us sufficient time to study the bill. I was wondering what sort of procedure we should adopt in order that members of the opposition and the government would be satisfied. Should we leave the matter in the hands of the chairman of the committee, with the help of the clerk, so that members of both the opposition and the government can be informed of the date on which we are going to sit?

The Chairman: I believe the nature of the objection was that the hearing was scheduled too soon after the bill had been referred—namely, the next day.

Senator Bourget: I was wondering what procedure the committee should adopt in the future. Should we leave it to the chairman, with the help of the clerk, to advise the members of the opposition and of the government that we shall be sitting on a particular day, so that everyone will be satisfied?

The Chairman: I will be pleased to hear comments on that point from any member of the committee. Perhaps we could get a general understanding before we leave today.

Senator Petten: I support what Senator Bourget has said.

Senator McElman: Perhaps we should leave it to the chairman. It will depend entirely on the complexity of the bill.

Senator Bourget: We have to consider the fact that the opposition members are not as numerous as the members on the government side. In trying to conform to the block system, we should take that into consideration.

Senator Langlois: But on your coordinating committee there are members of the opposition, are there not?

Senator Bourget: Yes, but they usually leave the whole thing to me. I do try to get in touch with the chairmen, and I try to be fair to all committee chairmen. It is not always easy, however, because of the time we have at our disposal.

Senator Langlois: I think we should leave it to the good judgment of the chairman, depending on the circumstances because he is in a better position to appreciate this than we are.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. May I indicate what seems to me one method of dealing with the problem? In my opinion, having the hearing the day after the bill is referred would ordinarily be a little to soon. There may be times when speed is necessary and that procedure would be required, but ordinarily I would tend not to call a meeting the day after a bill has been referred to us. I would prefer to follow what I believe to be the practice with respect to the witnesses for the first meeting. I would be prepared to accept the views

[*Traduction*]

Le président: Nous allons essayer de tout faire la semaine prochaine. Le sénateur Bourget a peut-être maintenant une question à soulever en ce qui concerne la procédure. Autrement je le ferais.

Le sénateur Bourget: Le sénateur Grosart a soulevé la question la semaine dernière. Nous étions censés étudier le projet de loi en comité jeudi, mais il n'a pas été soumis avant la veille, c'est-à-dire le mercredi. Le sénateur Grosart a tout à fait raison lorsqu'il dit que nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour étudier le bill. Je me demandais quelle sorte de procédure nous devrions adopter pour que les membres de l'opposition ainsi que ceux du gouvernement soient satisfaits. Devrions-nous nous en remettre au président du comité et à la collaboraon du greffier, pour que les membres de l'opposition et du gouvernement soient avisés de la date à laquelle nous allons siéger?

Le président: Je pense que la principale objection, c'est que l'audience a été fixée trop tôt après le renvoi du bill au comité—à savoir, le jour suivant.

Le sénateur Bourget: Je me demandais quelle procédure le comité devrait adopter à l'avenir. Devrions-nous donc nous en remettre au président et au greffier, pour qu'ils avisent les membres de l'opposition et ceux du gouvernement que nous siégerons un jour donné, de sorte que chacun soit satisfait?

Le président: J'aimerais bien avoir les commentaires des membres du comité à ce sujet. Peut-être pourrions-nous en arriver à un consensus avant de nous quitter aujourd'hui.

Le sénateur Petten: J'appuie ce qu'a dit le sénateur Bourget.

Le sénateur McElman: Peut-être devrions-nous laisser le président décider. Cela dépend entièrement de la complexité du projet de loi.

Le sénateur Bourget: Nous devons tenir compte du fait que les membres de l'opposition ne sont pas aussi nombreux que les membres du gouvernement. Avant de fixer les détails de la grille-horaire, nous devrions prendre cela en considération.

Le sénateur Langlois: Mais dans votre Comité de coordination, il y a bien des membres de l'opposition, n'est-ce pas?

Le sénateur Bourget: Oui, mais ils s'en remettent généralement à moi. J'essaie le plus possible d'entrer en contact avec les présidents des comités et d'accorder à tous un traitement égal. Ce n'est pas toujours facile cependant, à cause du temps dont nous disposons.

Le sénateur Langlois: Je crois que nous devrions laisser la question au bon jugement du président mieux placé que nous pour apprécier les mesures à prendre dans les circonstances.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Puis-je me permettre de vous proposer une façon de résoudre le problème? Selon moi, il serait généralement prématuré de tenir les audiences le jour après que le bill nous est transmis. Dans certains cas, on peut être forcé d'accélérer les travaux et nous le faisons, mais d'habitude, je ne convoque pas de réunion le lendemain de la transmission d'un bill pour étude. Je préfère suivre ce que je crois être la pratique commune en ce qui concerne les témoins qui comparaissent à la première réunion.

[*Text*]

of the sponsor of the bill and of the department, which would come through our liaison officers in the Senate, and I would also accept particular suggestions made by any senator. After that I would be in the hands of the committee as to what witnesses we would hear.

If there appeared to be any complexities, I would consult with Senator Bourget, the deputy chairman, as indeed I have in the past. If it became very complex, we would perhaps ask the steering committee to give us the benefit of their wisdom.

If what I have outlined is satisfactory, that is the way we will do it.

I would probably ask Mrs. Pritchard to keep in close touch with the sponsor of the bill and with the offices of the senators who indicate an interest during the debate.

Senator Bourget: To me, that is reasonable.

Senator Grosart: Senator Bourget may have a conflict of interest in our favour.

The Chairman: I am sure I have no complaint, in any event.

Senator Grosart: Mr. Chairman, if I may return to the question we were discussing before, the representative of the Department of Justice and I have agreed on the wording as follows:

> Do the provisions of clauses 20 and 25 in fact give the minister or the Governor in Council the power to create an offence not previously existing but subject to a maximum fine of $25,000 and six months imprisonment in the event such regulation has not been excluded from the provisions of clause 20 under clause 25(2)?

The Chairman: Thank you. There is one further point I should have raised. The custom generally has been to get notices of meetings out as soon as possible on the day before the meeting. Would it be the wish of the committee to continue that practice, or would you prefer to have the notice at some earlier date?

Senator Grosart: As soon as the date has been decided, Mr. Chairman; I suggest that senators be informed before prospective witnesses are.

The Chairman: The practice, as explained to me after considerable inquiry yesterday, is that in order to expedite matters our liaison people, the committees branch, and our own clerk, try to ascertain well in advance of the bill's being debated in the Senate, just who is likely to be suggested as the persons to come forward as witnesses at our first meeting. Consequently, in doing that, it is necessary for them to give some tentative suggestions to these people as to possible dates. I think the witness who seemed to have some advance knowledge of the meeting of last week was the witness who had been warned some time in advance, and was simply being kept up to date in order to expedite matters.

Senator Grosart: I was not objecting to any preliminary discussions or attempts to find out when witnesses might be

[*Traduction*]

Je suis prêt à entendre les opinions du parrain du bill et du Ministère, que nous communiquent nos agents de liaison au Sénat, et j'accepte aussi les suggestions précises des sénateurs. Après cela, je m'en remets au Comité qui décide des témoins qui devront comparaître.

S'il semble y avoir quelque problème particulier, je consulterai M. le sénateur Bourget, vice-président, tout comme je l'ai fait dans le passé. Si les choses se compliquent davantage, nous demanderons peut-être au Comité de direction de nous faire part de ses sages conseils.

Si le processus que je viens de vous décrire vous paraît satisfaisant, c'est ainsi que nous procéderons.

Je demanderai probablement à Mme Pritchard de rester en contact étroit avec le parrain du bill et les bureaux des sénateurs qui ont manifesté un certain intérêt pour le projet de loi au cours du débat.

Le sénateur Bourget: Cela me semble raisonnable.

Le sénateur Grosart: Monsieur le sénateur Bourget a peut-être une idée différente, plus avantageuse pour nous.

Le président: Je ne me plains absolument de rien.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, si vous me permettez de revenir à la question discutée antérieurement, le représentant du ministère de la Justice et moi-même en sommes venus à une entente sur le libellé suivant:

> Selon les dispositions des articles 20 et 25, le ministre ou le gouverneur en conseil a-t-il en fait le droit d'établir une infraction nouvelle mais assujettie à une amende maximale de $25,000 et à 6 mois d'emprisonnement si cette réglementation n'a pas été exclue des dispositions de l'article 20, en vertu du paragraphe 25(2)?

Le président: Merci. Je devrais aussi mentionner autre chose. La coutume veut qu'en général, on envoie les avis de convocation le plus tôt possible, la veille de la réunion. Le Comité désire-t-il que l'on continue ainsi ou si vous préférez recevoir les avis plus tôt?

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, je propose que dès que la date d'une réunion a été arrêtée, les sénateurs en soient informés avant les témoins éventuels.

Le président: La pratique commune, telle qu'on me l'a expiquée après maintes questions hier, est la suivante: afin d'accélérer les travaux, nos agents de liaison, la direction des Comités et notre greffier essaient d'étudier assez longtemps à l'avance le bill qui sera étudié au Sénat et de savoir quels seront les témoins vraisemblablement appelés à comparaître à notre première réunion. Par conséquent, il faut que ces personnes soient en mesure de donner des dates possibles de réunion aux témoins. Je crois que le témoin qui semblait connaître le projet de loi au cours de la réunion de la semaine dernière était celui qui avait été informé au préalable de la date de la réunion et que l'on avait tenu au courant au jour le jour, pour accélérer les travaux.

Le sénateur Grosart: Je ne m'oppose pas à la tenue de discussions préliminaires ou de recherches pour savoir quels

[*Text*]

available. My point is that when the date is set, senators who are members of the committee should be informed at once.

The Chairman: I understand the feeling that senators should be the first to know, but they would also feel a little unhappy if, as a result of getting them the information before anybody else got it, we met and there were no witnesses.

Senator Grosart: I am not suggesting that at all. There is no complexity about this. I would suggest that if there is to be a request to the minister to attend, just as a matter of courtesy that request should go from the chairman or his representative and not from a member of the staff.

The Chairman: I accept that as a general principle; but if you are suggesting that that is what happened last time, I must say that my investigation of that problem indicates to me that the minister told the sponsor of the bill he would be available, and that he would like someone to keep him informed as to the date of the meeting, which was done.

Senator Grosart: Yesterday morning he said to the sponsor of the bill, according to my information, "When are you meeting? Why am I not called?"

The Chairman: If you will forgive me, subject to the directions I have received and the exercise of such good judgment as I may be able to improve on by consultation with my staff, I will keep that comment in mind; but I cannot give an undertaking always to follow it.

Senator Grosart: If I were a minister I would not like to be told by a member of my staff that this committee wanted me there. The point is, however, that I do not want ever to receive from someone else a call to the effect that we are having a meeting on Thursday, or whenever it may be, and find that I have never heard of it. If it is a suggestion for a meeting date, that is one thing; but if the date is already set, and the actual decision made that there will be a meeting of this committee at such-and-such a time, I suggest—and I believe the Internal Economy Committee is looking into this now—that senators should immediately be informed.

The Chairman: If you will forgive me, one cannot instantaneously inform 102 senators.

Senator Grosart: No, but certainly the members of the committee should be informed.

The Chairman: I am going to put it this way: Unless I am otherwise directed by the committee, I shall take into account the comments of Senator Grosart, but I cannot undertake that his request will always be met.

Senator McElman: You know, of course, that the committee has the greatest respect for the orderliness of your mind and for your good judgment.

The Chairman: Thank you. The meeting is now adjourned.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

témoins pourront comparaître. Ce que je soutiens, c'est que lorsque la date de la réunion est fixée, les sénateurs qui font partie d'un comité devraient en être informés immédiatement.

Le président: Je comprends les sénateurs quand ils disent qu'ils devraient être les premiers informés, mais ils ne seraient peut-être pas très contents, si, parce qu'on leur a fourni les renseignements les premiers, nous nous réunissions sans qu'aucun témoin ne puisse comparaître.

Le sénateur Grosart: Ce n'est pas ce que je propose, absolument pas. Il n'y a aucun problème à ce sujet. En fait, j'aimerais, dans les cas où la présence du ministre est requise, par pure courtoisie, que ce soit le président ou son représentant qui l'invite, et non un membre du comité.

Le président: J'accepte votre remarque en principe, mais si vous laissez entendre que c'est ce qui s'est produit la dernière fois, je dois vous dire que, d'après ce que j'en sais le Ministre a dit au parrain du bill qu'il assisterait à la réunion et qu'il aimerait que quelqu'un le tienne au courant de la date, ce qui a été fait.

Le sénateur Grosart: Hier matin, d'après mes renseignements, le Ministre a demandé au parrain du bill quand avait lieu la réunion et pourquoi on ne lui avait pas demandé de comparaître.

Le président: Excusez-moi, avec les directives que j'ai reçues et l'exercice de ce bon jugement que je pourrai peut-être améliorer en consultant les membres, je retiens l'observation, mais je ne peux pas vous promettre ce qui adviendra par la suite.

Le sénateur Grosart: Si j'étais ministre, je n'aimerais pas qu'un membre de mon personnel me dise qu'un tel comité veut que je comparaisse à ses réunions. De plus, je ne tiens pas à recevoir d'appel de personne pour me dire que je dois assister à une réunion le mardi ou n'importe quel autre jour de la semaine, réunion dont je n'ai jamais entendu parler. S'il s'agit tout simplement d'une date officieuse pour la réunion, d'accord; mais si la date est déjà fixée et que l'on a effectivement décidé que ce comité se réunira tel ou tel jour, j'estime—et je crois que le Comité de la régie interne étudie actuellement la question—que les sénateurs devraient être informés immédiatement.

Le président: Je regrette mais les 102 sénateurs ne peuvent pas être tous informés en même temps.

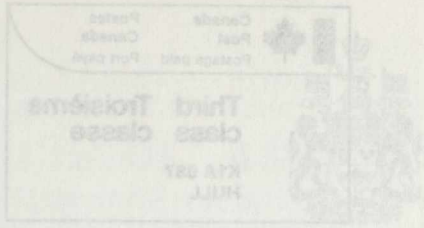
Le sénateur Grosart: Non, mais les membres du Comité devraient certainement l'être.

Le président: Voici comment je vois les choses: à moins de recevoir un avis contraire du Comité, je tiendrai compte des remarques de M. le sénateur Grosart, mais je ne peux pas l'assurer que sa requête sera satisfaite en tout temps.

Le sénateur McElman: Vous savez bien sûr que le Comité respecte hautement votre discipline et votre bon jugement.

Le président: Merci. La séance est levée.

Le Comite suspend ses travaux.



Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing
Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Thursday, March 9, 1978

Issue No. 8

Second Proceedings on:

Bill S-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Fisheries and the Environment:

The Honourable Romeo LeBlanc, Minister; and
Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch.

From the Department of Justice:

Mr. B. Shafer, Legislation Section; and
Mr. Louis Marineau, Chief, Law Translation Service.

From the Treasury Board:

Mr. R. A. Radburn, Director, Estimates Division.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Fisheries and the Environment:

The Honourable Roméo LeBlanc, Minister; and

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch.

From the Department of Justice:

Mr. B. Shaffer, Legislation Section; and

Mr. Louis Martineau, Chief, Law Translation Service.

From the Treasury Board:

Mr. E. A. Radburn, Director, Estimates Division.

Du Ministère des Pêches et de l'Environnement:

L'honorable Roméo LeBlanc, ministre; et

M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations.

Du Ministère de la Justice:

M. B. Shaffer, Section de la Législation; et

M. Louis Martineau, chef, Service de traduction des lois.

Du Conseil du Trésor:

M. E. A. Radburn, directeur, Division des prévisions budgétaires.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Thursday, March 9, 1978

Issue No. 8

Second Proceedings on:

Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

WITNESSES:
(See back cover)

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le jeudi 9 mars 1978

Fascicule nº 8

Deuxième séance concernant:

Le Bill C-2 intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

26204—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith (*Queens-Shelburne*)
Langlois	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith (*Queens-Shelburne*)
Langlois	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, February 22, 1978.

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cottreau, seconded by the Honourable Senator Austin, for the second reading of the Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

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

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 22 février 1978.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cottreau, appuyé par l'honorable sénateur Austin, tendant à la deuxième lecture du Bill C-2, intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cottreau propose, appyé par l'honorable sénateur van Roggen, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 9, 1978
(11)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*), presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Forsey, Grosart, Langlois, McElman, Petten, Phillips, Smith (*Colchester*) and Smith (*Queens-Shelburne*).—(12)

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

The Committee proceeded to further consider Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

Witnesses:

From the Department of Fisheries and the Environment:

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch.

From the Department of Justice:

Mr. B. Shaffer, Legislation Section.

From the Treasury Board:

Mr. E. A. Radburn, Director, Estimates Division.

A non-official english translation of a telegram from the Yacht Club de Québec was read to the Committee.

The witnesses answered the questions put to them by the Committee.

Upon Motion duly put, it was *Agreed* that the text of the telegram from the Yacht Club de Québec, referred to above, be annexed to these Proceedings. (*See Appendix "8-A"*).

At 12:20 p.m., the Committee adjourned to the Call of the Chairman.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 9 MARS 1978
(11)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (président).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Forsey, Grosart, Langlois, McElman, Petten, Phillips, Smith (*Colchester*) et Smith (*Queens-Shelburne*).—(12)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Bell.

Le comité poursuit son étude du bill C-2 intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

Témoins:

Du ministère des Pêches et de l'Environnement:

M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations.

Du ministère de la Justice:

M. B. Shaffer, Section de la législation.

Du Conseil du trésor:

M. E. A. Radburn, directeur, Division des prévisions budgétaires.

Une traduction anglaise non officielle d'un télégramme provenant du Yacht Club de Québec est lue au Comité.

Les témoins répondent aux questions des membres du Comité.

Sur motion dûment mise aux voix, *il est convenu*, que le texte du télégramme provenant du Yacht Club de Québec, dont il est fait mention ci-dessus, soit versé en appendice aux délibérations du Comité. (*Voir appendice «8-A»*).

A 12 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité
Mrs. Aline Pritchard
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, March 9, 1978

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-2, respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, there are two things I would like to put before you for your consideration, if I may, before we begin any further activities.

You will recall that last week I mentioned that the Quebec Yacht Club was contemplating making a submission to us, either by representatives coming here in person or in writing. They eventually decided that they would prefer to make written representations, to start with, at least, and to this end sent a telex yesterday afternoon. At least, the telex was delivered to CN-CP Telecommunications in Quebec City, but so far as we know it has not arrived yet at its destination. Mrs. Pritchard, however, our very efficient clerk, with the assistance of Senator Langlois, made a goodly number of inquiries last night, much, I am sure, to her inconvenience, and she finally succeeded in getting a copy from CN-CP. They have not found the original, as yet.

Senator Grosart: They should have sent it via the post office!

The Chairman: The telex has been translated and is being typed for distribution at this time. I thought, perhaps, however, that the committee might have some time to reflect on it if I were to ask Mrs. Pritchard to read it to us now before we begin our other deliberations. She has only the French text, but of course that presents no difficulty for her; she will translate it as she goes along.

The Clerk of the Committee: I will do my best, Mr. Chairman. This is addressed to me, as clerk. The subject is, "Representations of the Yacht Club of Quebec to the Senate Committee on Transport and Communications Regarding Bill C-2."

The telex starts by giving quite an extensive list of associations which support the representations of the club. Then comes the resolution, which reads as follows:

> It is resolved to ask the Canadian government to assist in the establishment of a recreational harbour or mooring dock for the region between Quebec and Tadoussac.
>
> After having looked at the contents of Bill C-2, we believe that certain amendments would have the effect of facilitating the administration of this law by further identifying the sectors affected by it.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 9 mars 1978

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill C-2 concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le bill.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: je vois que nous avons un quorum; en conséquence, je déclare la séance ouverte. Il y a tout d'abord deux questions que je désirerais vous soumettre avant que nous passions à d'autres activités.

Vous vous souviendrez que la semaine dernière, j'avais indiqué que le Yatch Club de Québec avait l'intention de nous soumettre une question, soit en envoyant ici un représentant, soit en nous faisant parvenir un mémoire. En fin de compte, il a décidé qu'il préférait, du moins pour commencer, formuler des représentations écrites et, à cette fin, il a envoyé un message telex hier après-midi. Du moins, le message telex a été remis à la CN-CP Télécommunications de la ville de Québec mais, à notre connaissance, il n'est pas encore arrivé à destination. Toutefois, Mme Pritchard, notre greffier dont nous connaissons tous l'efficacité, a procédé la nuit dernière avec l'aide du sénateur Langlois à de nombreuses recherches, ce qui lui a causé de nombreux désagréments, j'en ai la certitude, et elle a finalement réussi à obtenir une copie de CN-CP. Ils n'ont pas retrouvé l'original pour l'instant.

Le sénateur Grosart: Ils auraient dû l'envoyer par la poste.

Le président: Le message telex a été traduit et est en ce moment en train d'être dactylographié en vue de la distribution. Toutefois, je pense que le Comité aurait peut-être le temps de réfléchir un peu à son sujet si je demandais à Mme Pritchard de nous le lire maintenant, avant que nous commencions nos autres délibérations. Elle ne possède que le texte français mais bien entendu cela ne constitue pas de difficulté pour elle. Elle traduira au fur et à mesure.

La greffière du Comité: Je ferai de mon mieux monsieur le président. Ce message telex m'a été adressé personnellement à titre de greffier. Il est intitulé «Représentations du Yatch Club de Québec auprès du Comité sénatorial concernant le bill C-2».

Le telex débute en fournissant une longue liste d'associations qui appuient les représentantions du club. Vient ensuite la résolution qui se lit comme suit:

> «Il est résolu de demander au Gouvernement Canadien d'apporter une aide pour l'aménagement de port de plaisance ou de bassin d'ancrage pour la région s'étendant de Québec à Tadoussac.»
>
> Après avoir pris connaissance du contenu du Bill C-2, nous croyons que certains amendements auraient pour but de faciliter l'administration de cette loi tout en identifiant davantage les secteurs touchés par cette Loi.

[*Text*]

It appears to us that this law gives too wide a latitude to the minister with regard to the utilization of credits, with the result that in Quebec the money is only utilized for fishing ports, while in Ontario much of this money is devoted to the development of recreational harbours. In Ontario we find nearly 400 recreational harbours subsidized by the federal government, while in Quebec there are only about 30 that are subsidized only to a small extent or not at all.

We believe that the act should be more specific with regard to the proportion of budgets to be allocated to recreational harbours on the one hand and to fishing ports on the other.

Then the yacht club lists a series of points, as follows.

1. The sums of money devoted to the development of marinas should at no time be less than the sums which have been disbursed by the Canadian government in Canada in 1977 for recreational harbours.

2. We believe that with regard to the distribution of funds throughout the country there are grounds for considering the following criteria, which would be identical for the 10 provinces.

(A) the number of miles of coast line.

(B) The population.

(C) The number of pleasure boats navigating on the waters in question.

(D) The difficulties inherent in the waters where the work is to be carried out which are characteristic of waterways, for example, tides, ice, etc.

(E) Reimbursement for previous periods during which no moneys have been spent in Quebec.

The very little time at our disposal prevents us from presenting a more detailed brief but we assure you of our complete co-operation should you desire further information or should you consider further future representations appropriate.

It is signed "Respectfully yours", and then there is a postscript:

Lack of time prevents us from supplying you with the English translation of this memorandum.

The telex came in French.

Senator Bourget: And it came at what time—7 or 8 o'clock last night?

The Chairman: Very late.

The Clerk of the Committee: I sent the text after retrieving it, since it was lost, to Mr. Ollivier, of the Translation Bureau, at precisely 20 to 9 last night. It was translated during the night. It is now being typed and will be distributed this morning.

The Chairman: I thought we might ask Mrs. Pritchard to read this now so that while we will not consider it, unless you wish, until we get the typed copies, we might from time to time, if the opportunity offers, as individual members of the committee give some thought to what it says.

[*Traduction*]

Il nous apparaît que cette loi donne une trop grande latitude au ministre quant à l'utilisation des crédits, si bien qu'au Québec l'argent n'est utilisé que pour les ports de pêche alors qu'en Ontario beaucoup de ces argents sont affectés au développement des ports de plaisance. En Ontario on retrouve près de 400 ports de plaisance subventionnés par le fédéral alors qu'au Québec on en retrouve qu'une trentaine très peu ou non subventionnés.

Nous croyons que la Loi devrait être plus spécifique quant à la proportion des budgets a être allouée aux ports de plaisance et celle allouée aux ports de pêche.

Le Yatch Club énumère ensuite des séries de questions comme suit:

1. Les sommes d'argent affectées au développement des ports de plaisance ne devraient pas en aucun temps être imférieures aux sommes qui ont été dépensées par le gouvernement canadien au canada en 1977 pour les ports de plaisance.

2. Dans la répartition des sommes versées a travers le pays, nous croyons qu'il y aurait lieu de prendre en considération les critères suivants et que ces critères soient identiques pour les dix provinces.

a) le nombre de milles de littoral

B) La population

C) Le nombre d'embarcations de plaisance navigant sur les eaux concernées

D) Les difficultés inhérentes aux eaux où sont effectués les travaux (caractéristiques des cours d'eau ex:marées, glace, etc . . .)

E) Un rattrapage sur des périodes antérieures au cours desquelles aucune somme n'a été versée pour le Québec.

Le peu de temps à notre disposition nous empêche de vous présenter eu mémoire plus élaboré mais nous vous assurons de notre entière collaboration advenant votre désir d'obtenir toutes informations supplémentaires et toutes représentations futures que vous jugeriez pertinentes.

Le message est signé «Respectueusement vôtre» et il y a un post-scriptum.

«Le manque de temps nous empêche de vous fournir la traduction anglaise du présent mémoire».

Le message télex a été adressé en français.

Le sénateur Bourget: Et à quelle heure est-il arrivé? La nuit dernière à 19 ou 20 heures?

Le président: Très tard.

La greffière du Comité: J'ai envoyé le texte après l'avoir récupéré, puisqu'il était perdu, à M. Ollivier, du bureau des traductions, à précisément 21 heures moins vingt, la nuit dernière. Il a été traduit pendant la nuit. Il est maintenant en train d'être dactylographié et sera distribué ce matin.

Le président: Je pense que nous pourrions demander à Mme Pritchard de le lire maintenant. Comme nous ne l'examinerons pas tant que nous n'aurons pas les exemplaires dactylographiés, à moins que vous ne le désiriez, nous pourrions, si l'occasion se présente, et à titre privé, réfléchir à son contenu.

[*Text*]

Senator Bourget: I think, also, Mr. Chairman, if you will permit me to say so, that we should wait for Senator Langlois, since he is a member of the Quebec Yacht Club, and he might have something to add to this.

The Chairman: Yes, that is correct. One question that occurs to me is that I suppose we might consider whether we might decide to have another meeting with the object of giving these people another opportunity to be present. Anyway, that, for the moment, informs the committee of this matter.

The next question I wish to raise relates to Mr. Radburn, of Treasury Board, who is here this morning. You will remember that the committee requested that he be here. My recollection of the reason for requesting him to attend our last meeting had to do with the problem of net voting. I do not think any other questions were directed his way, and it seemed to me that if the committee had some further questions on net voting we might deal with that subject first, and, if not, perhaps the committee might consider it appropriate to excuse Mr. Radburn so that he may return to his work rather than remain with us.

Senator Phillips: Mr. Chairman, you had directed a question about the cost of collecting fees last year.

The Chairman: Yes. I think that was to Mr. Hall.

Senator Phillips: Probably Mr. Radburn could remain until we have disposed of that.

The Chairman: Very well. In that event, we might ask Mr. Hall to deal with that question now.

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch, Department of Fisheries and the Environment: Yes, Mr. Chairman. I believe we gave the gross collections by province for the fiscal years 1974-75 and 1975-76. The gross collections in total, nationally, were $290,534 for 1974-75. Paid from that revenue were commissions of $42,565. In 1975-76 gross collections were $323,865.78, and commissions were $44,423.88.

The Chairman: Were those items for commissions the only costs involved in collecting the total sums?

Mr. Hall: No. There were other costs, and they were paid from revenue. These would relate to garbage contracts and various other small items on the wharf, and minor repairs. They amounted, aside from the commissions, to $16,218.16 in the fiscal year 1974-75. In the fiscal year 1975-76, they amounted to $111,775.37.

The Chairman: Were there any other expenses, such as salaries of personnel permanently employed in relation to these collections?

Mr. Hall: These were not charged against these collections.

The Chairman: But they would be an element of cost, would they not?

[*Traduction*]

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, je pense également, que nous devrions attendre le sénateur Langlois étant donné qu'il est membre du Yacht Club de Québec, et qu'il peut avoir quelque chose à ajouter.

Le président: Oui c'est exact. Une question me vient à l'esprit. Pourrions-nous envisager la possibilité de tenir une autre réunion en vue de donner à ces gens une autre occasion de se présenter. De toute façon, le Comité se considère pour l'instant informé sur le sujet.

Je voudrais poser ma prochaine question à M. Radburn du Conseil du trésor qui est avec nous ce matin. On se rappellera que le Comité a demandé à M. Radburn de venir comparaître à sa dernière réunion pour qu'il nous entretienne du problème de l'affectation nette de crédits. Je ne crois pas que l'on ait posé à M. Radburn d'autres questions mais si le Comité veut obtenir des détails supplémentaires sur l'affectation nette de crédits, nous pourrions d'abord en finir avec cette question et, si l'on ne pose pas d'autres question le Comité pourrait excuser M. Radburn qui pourra ainsi retourner à son travail plutôt que de demeurer avec nous.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, vous avez posé une question au sujet de la perception des droits l'an dernier.

Le président: Oui, en effet, je crois que c'est à M. Hall que je me suis adressé pour cela.

Le sénateur Phillips: M. Radburn pourrait peut-être rester jusqu'à ce que l'on ait réglé cette question.

Le président: D'accord, dans ce cas, nous pourrions peut-être demander à M. Hall de traiter de cette question tout de suite.

M. Jack Hall, directeur suppléant, direction des ports pour petites embarcations, ministère des Pêches et de l'Environnement: Oui, monsieur le président. Je crois que l'on a donné la perception brute de chaque province pour les années financières 1974-1975 et 1975-1976. Au total, le pays a retiré de ces perceptions brutes la somme de $290,534 pour l'année 1974-1975. De ces recettes, on a versé $42,565 en commissions. En 1975-1976, les perceptions brutes ont été de $323,865.78 tandis qu'on a versé $44,423.88 en commissions.

Le président: Est-ce que l'on a dû débourser seulement des commissions pour percevoir ces sommes totales?

M. Hall: Non. Nous avons dû aussi engager d'autres frais qui ont été réglés à même les recettes. Entre autres, des frais pour les contrats d'ébouage et pour divers autres petits articles sur le quai ainsi que pour des réparations mineures. Ces frais se sont élevés, exception faite des commissions, à $16,218.16 pour l'année financière 1974-1975. Pour l'année financière 1975-1976, ces frais se sont élevés à $111,775.37.

Le président: Avez-vous engagé d'autres frais comme les salaires des employés affectés en permanence à ces perceptions?

M. Hall: Les salaires n'ont pas été imputés aux perceptions.

Le président: Mais ils font quand même partie des frais, n'est-ce pas?

[*Text*]

Mr. Hall: They are certainly an element of departmental cost, but this is what was paid out against these revenues collected.

The Chairman: Is it possible to obtain for the committee the exact costs relating to full-time employees and the collection of this money, or, if not, an estimate thereof?

Mr. Hall: No, Mr. Chairman, I believe it would be impossible. The remainder are the departmental personnel who manage the program and they are involved, to some degree, in instructions to wharfingers, et cetera. They are also involved in the total management program.

The Chairman: How many such people would there be?

Mr. Hall: I believe there would be a total of 55 men across the country relating to the Small Craft Harbours Branch.

The Chairman: The average cost per man-year would be approximately what?

Mr. Hall: I would have to guess because I am not sure.

Senator Bourget: Mr. Chairman, I am sorry to interrupt, but we cannot understand exactly what is going on.

The Chairman: We are asking Mr. Hall if he will speak with a little more volume.

Mr. Hall: That is one of my bad habits. Mr. Chairman, these would include from clerks to the director of the branch. Regional managers are paid in the neighbourhood of $30,000 per year and clerks down to eight or ten thousand dollars a year, so I would suggest the average might be, and I am only guessing, somewhere around $17,000 or $20,000.

The Chairman: Thank you.

Senator Phillips: If I understood you correctly, you collected roughly $323,000 and spent $111,000 in the last year you gave.

Mr. Hall: That is right.

Senator Phillips: How was the remainder disposed of?

Mr. Hall: The remainder goes to the Receiver-General.

The Chairman: Are there any questions on this point?

Senator Smith (Queens-Shelburne): I thought that when Mr. Hall started out he was going to give us a breakdown. Perhaps I am assuming too much, but can you give us a breakdown? What was the national figure?

Mr. Hall: I do have that figure.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Can you put that on the record, if it is not going to be too long?

Mr. Hall: Yes, I will. Fiscal year 1974-75. Newfoundland: gross collections, $3,480.47; paid from revenue—that is for minor repairs, pick-up of garbage, et cetera—$108.34; commissions, $796.07; and that leaves a net collection of $2,576.06.

[*Traduction*]

M. Hall: Certes, ces salaires entrent dans les frais du Ministère, mais nous traitons ici des sommes versées par rapport aux recettes perçues.

Le président: Est-il possible de fournir au Comité les frais exacts concernant les employés à temps plein et la perception de cet argent ou, dans le cas contraire, une estimation de ces frais?

M. Hall: Non, monsieur le président, je crois que cela est impossible. Les autres employés sont des employés du Ministère qui s'occupent de la gestion du programme et qui donnent, dans une certaine mesure, des directives aux manutentionnaires, etc. Les employés s'occupent aussi de la gestion intégrale du programme.

Le président: Ce groupe compte combien d'employés?

M. Hall: Je crois que la Direction de ports pour petites embarcations embauche 55 hommes répartis dans tout le pays.

Le président: A combien s'élèvent approximativement les frais moyens par année-homme?

M. Hall: Je ne peux que vous donner des chiffres approximatifs.

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, excusez-moi de vous interrompre mais nous n'entendons pas tellement bien.

Le président: Pourriez-vous parler un peu plus fort, M. Hall.

M. Hall: Excusez-moi, cela fait partie de mes mauvaises habitudes, monsieur le président; ces hommes occupent des postes de commis jusqu'à celui de directeur de la direction. Les directeurs régionaux reçoivent un salaire annuel d'environ $30,000 et les commis de huit à dix mille dollars par année, de sorte que la moyenne se situe, et ce ne sont là que des approximations, entre dix-sept et vingt mille dollars.

Le président: Merci. A vous, sénateur Phillips.

Le sénateur Phillips: Si j'ai bien compris, vous avez perçu environ $323,000 et dépensé $111,000 pour la dernière année mentionnée.

M. Hall: C'est exact.

Le sénateur Phillips: Qu'a-t-on fait du reste?

M. Hall: Le solde est allé au Receveur général.

Le président: Y a-t-il des questions à ce sujet?

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Je pensais, lorsque M. Hall a commencé ses explications, qu'il allait nous donner une ventilation des frais. J'en demande peut-être trop, mais vous serait-il possible de le faire? Quels étaient les chiffres au niveau national?

M. Hall: J'ai effectivement ces chiffres.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Pourriez-vous l'inscrire au compte rendu, si cela n'est pas trop long?

M. Hall: Bien sûr. La ventilation et la suivante: année financière 1974-1975—Terre-Neuve: perceptions brutes—$3 480.47; déboursés sur les recettes, c'est-à-dire pour les petites réparations, l'ébouage, etc.—$108.34; commissions—$796.07; ce qui donne une perception nette de $2 576.06.

[*Text*]

Prince Edward Island: gross collections, $13,580.59; paid from revenue, $2,605.65; commissions, $4,996.07; net collections, $5,978.87.

Nova Scotia: gross collections, $40,420.48; paid from revenue, $2,489.49: commissions, $13,540.39; net collections, $24,390.60.

New Brunswick: gross collections, $20,196.69; paid from revenue, $5,892.48; commissions, $6,457.67; net collections, $7,846.54.

Quebec: gross collections, $1,520.00; paid from revenue, nil; commissions, $334.00; net collections, $1,186.00.

Ontario: gross collections, $200,294.23; paid from revenue, $3,195.87; commissions, $12,742.80; net collections, $184,-355.56.

Manitoba: gross collections, $159.27; paid from revenue, nil; commissions, nil; net collections, $159.27.

Saskatchewan: Nil all across the line.

Alberta: gross collections, $858.74; paid from revenue, $61.46; commissions, nil; net collections, $797.28.

British Columbia: gross collections, $18,023.53; paid from revenue, $1,865.33; commissions, $3,698.43; net collections, $12,459.77.

That is the total for the fiscal year 1974-75.

Fiscal year 1975-76.

Newfoundland: gross collections, $6,065.49; paid from revenue, nil; commissions, $1,045.65; net collections, $5,019.84.

Prince Edward Island: gross collections, $14,580.51; paid from revenue, $4,099.50; commissions, $12,401.72; net collections, $16,059.52.

New Brunswick: gross collections, $27,274.88; paid from revenue, $7,394.04; commissions, $7.206.33; net collections, $12,674.52.

Quebec: gross collections, $1,848.72; paid from revenue, $1,412.79; commissions, $395.96; net collections, $39.97.

Ontario: gross collections, $203,394.46; paid from revenue, $81,058.08; commissions, $11,221.89; net collections, $111,-114.49.

Manitoba: gross collections, $730.63; paid from revenue, $25.28; commissions, nil; net collections, $705.35.

Saskatchewan: again nil across the line.

Alberta: gross collections, $308.30; paid from revenue, nil; commissions, nil; net collections, $308.30.

British Columbia: gross collections, $36,202.05; paid from revenue, $6,507; commissions, $6,386.68; net collections, $23,308.37.

The Chairman: Have you any questions?

[*Traduction*]

Île-du-Prince-Édouard: perceptions brutes—$13 580.59; déboursés sur les recettes—$2 605.65; commissions—$4 996.07; perceptions nettes—$5 978.87.

Nouvelle-Écosse: perceptions brutes—$40 420.48; déboursés sur les recettes—$2 489.49; commissions—$13 540.39; perceptions nettes—$24 390.60.

Nouveau-Brunswick—perceptions brutes—$20 196.69; déboursés sur les recettes—$5 892.48; commissions—$6 457.67; perceptions nettes—$7 846.54.

Québec—perceptions brutes—$1 520.00; déboursés sur les recettes—néant; commissions—$334.00; perceptions nettes—$1 186.00.

Ontario: perceptions brutes—$200 294.23; déboursés sur les recettes—$3 195.87; commissions—$12 742.80; perceptions nettes—$184 355.56.

Manitoba: perceptions brutes—$159.27; déboursés sur les recettes—néant; commissions—néant; perceptions nettes—$159.27.

Sackatchewan: néant.

Alberta: perceptions brutes—$858.74; déboursés sur les recettes—$61.46; commissions—néant; perceptions nettes—$797.28.

Colombie-Britannique: perceptions brutes—$18 023.53; déboursés sur les recettes $1 865.33; commissions—$3 698.43; perceptions nettes—$12 459.77.

Voilà le total pour l'année financière 1974-1975.

Pour l'année financière 1975-76:—

Terre-Neuve: perceptions brutes $6 065.49; déboursés sur les recettes—néant; commissions—$1 045.65; perceptions nettes—$5 019.84.

Île-du-Prince-Édouard: perceptions brutes—$14 580.51; déboursés sur les recettes—$4 099.50; commissions—$12 401.72; perceptions nettes—$16 059.52.

Nouveau-Brunswick: perceptions brutes $27 274.88; déboursés sur les recettes—$7 394.03; commissions—$7 206.33; perceptions nettes—$12 674.52.

Québec: perceptions brutes—$1 848.72; déboursés sur les recettes—$1 412.79; commissions—$395.96; perceptions nettes—$39.97.

Ontario: perceptions brutes—$203 394.46; déboursés sur les recettes—$81 058.08; commissions—$11 221.89; perceptions nettes—$111 114.49.

Manitoba: perceptions brutes—$730.63; déboursés sur les recettes—$25.28; commissions—néant; perceptions nettes—$705.35.

Saskatchewan: néant.

Alberta: perceptions brutes—$308.30; déboursés sur les recettes—néant; commissions—néant; perceptions nettes—$308.30.

Colombie-Britannique: perceptions brutes—$36 202.05; déboursés sur les recettes—$6 507; commissions—$6 386.68; perceptions nettes—$23 308.37.

Le président: Avez-vous des questions?

[*Text*]

Senator Bourget: Do you have a total of your figures for 1974-75 and 1975-76? Have you the total net for all the provinces?

Mr. Hall: Yes, the total net for 1974-75 was $239,749.95; and the total net for 1975-76 was $167,666.53.

Senator Bourget: Is that money put into a type of revolving fund, or what do you do with it? Do you send it back to the government, or what?

Mr. Hall: I am not a financial expert, but my understanding in that is goes to the Receiver-General and we are not unable to spend it the next year. Mr. Radburn may be of help on this point.

Mr. E. A. Radburn, Director, Estimates Division, Treasury Board: I would like to add to that. In the years when the department, and more specifically the program, had authority to spend revenues, although the funds went into the Consolidated Revenue Fund, the department had the authority to spend the full net amount, and did so. What we are dealing with here are the reductions "Paid from revenue and commissions" which are very direct expenses of collecting the revenue. The net amount was still available to the department and would have been used by them to meet other costs of the small craft harbour program.

Senator Bourget: Thank you.

The Chairman: Are there any other questions at this point?

Senator Grosart: On vote netting generally?

The Chairman: No, on the figures that have just been given to us. I take it there are not. It leads me again to ask whether any member of the committee wishes Mr. Radburn to remain with us.

Senator Grosart: Mr. Chairman, I wanted to clarify what the situation would be in the new fiscal year in regard to vote netting. I read the record of our proceedings and it is not entirely clear to me. My question is, either of the representative of the department or of Treasury Board: Did the minister, in effect, say that vote netting would not continue to be a method of authorizing the expenditure of funds, or the expenditure of funds without authorization?

Mr. Radburn: Dealing specifically with the fisheries and marine program, as I said the other day, in 1978-79 the authority to spend revenue has been deleted, and therefore the department will not have those funds available.

I would like to add that we are talking here about a method of financing. In the past a lesser amount was appropriated by Parliament because of the authority to spend revenue. In the future the gross amount will be appropriated by Parliament. It is the method of financing, as opposed to determining the program level.

Senator Grosart: And that will go into the Consolidated Revenue Fund, and expenditures out of that will be specifically authorized in an appropriation bill, is that correct?

[*Traduction*]

Le sénateur Bourget: Êtes-vous en mesure de nous donner le total de vos chiffres pour les années 1974-1975 et 1975-1976? Avez-vous le total net pour toutes les provinces?

M. Hall: Oui, le total net pour 1974-1975 est de $239 749.95; et pour 1975-1976, $167 666.53.

Le sénateur Bourget: Cet argent est-il investi dans un fonds de roulement; que faites-vous avec? Le retournez-vous au gouvernement ou quoi?

M. Hall: Si je comprends bien, et je ne suis pas un expert financier, l'argent est envoyé au Receveur général après quoi nous ne pouvons pas l'utiliser l'année suivante. M. Radburn pourra peut-être nous donner plus d'explications à ce sujet.

M. E. A. Radburn, directeur, division des prévisions budgétaires, Conseil du trésor: Je voudrais ajouter une chose: lorsque le Ministère, et plus précisément les gestionnaires du programme, était autorisé à dépenser les recettes, même si l'argent était investi dans le Fonds du revenu consolidé, le Ministère dépensait effectivement toutes les recettes nettes. Ce qui nous intéresse aujourd'hui, ce sont les réductions que vous dites être «versées sur les recettes et les commissions» et qui sont des dépenses directes lors de la perception des recettes. Le Ministère dispose toujours de ces recettes nettes et peut les utiliser, je suppose, pour payer les autres frais du programme de ports pour petites embarcations.

Le sénateur Bourget: Merci.

Le président: D'autres questions à ce sujet?

Le sénateur Grosart: Sur l'affectation nette de crédits en général?

Le président: Non, sur les chiffres dont on vient tout juste de nous faire lecture. Je crois qu'il n'y a pas de questions. Cela m'amène à demander une fois de plus si les membres du Comité désirent que M. Radburn reste avec nous.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, je voudrais savoir exactement ce qu'il en est de la nouvelle année financière en ce qui concerne l'affectation nette de crédits. J'ai lu le compte rendu de nos travaux, et cela n'est pas tout à fait clair pour moi. J'adresse ici ma question soit au représentant du Ministère, soit au représentant du Conseil du trésor: en fait, le Ministre a-t-il dit que l'affectation nette de crédits ne constituerait plus une méthode visant à autoriser l'affectation de crédits ou l'affectation de crédits sans autorisation?

M. Radburn: En ce qui concerne précisément le programme des pêches et de la mer, comme je l'ai dit l'autre jour, en 1978-79 nous ne sommes plus autorisés à dépenser les recettes et par conséquent le Ministère ne dispose plus de ces crédits.

J'aimerais cependant ajouter que nous discutons ici d'une méthode de financement. Auparavant, le Parlement nous accordait moins d'argent parce que nous avions l'autorisation de dépenser les recettes. A l'avenir, c'est le Parlement qui déterminera la somme brute que nous recevrons. Il s'agit là d'une méthode de financement par opposition à la détermination du niveau du programme.

Le sénateur Grosart: Ces crédits seront portés au Fonds du revenu consolidé et les dépenses non couvertes par ces sommes

[*Text*]

Mr. Radburn: That is correct.

Senator Grosart: Thank you. That disposes of that.

The Chairman: Does that mean the committee is prepared to excuse Mr. Radburn now?

Mr. Radburn, before someone says something different, I suggest that you withdraw. We thank you for coming this morning and for your assistance last week and today.

Mr. Radburn: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hall, were there any other matters you were asked to bring to the attention of the committee arising out of last week's proceedings?

Mr. Hall: Not to my knowledge. I think that was the only undertaking.

The Chairman: Then the meeting is open for general questions of Mr. Hall or Mr. Shaffer.

Senator Phillips: At our last meeting I indicated that I wanted to raise the question of leasing. The bill amends the Government Harbours and Piers Act to allow the leasing of a harbour to one individual. Why is that?

Mr. Hall: My understanding is that there was a legal interpretation of "lease to any person", and "any person" includes a corporation. I have a note that the legal definition of "a person" includes corporations, municipalities and individuals. Perhaps Mr. Shaffer could speak to that.

Mr. B. Shaffer, Legislation Section, Department of Justice: I agree with that. Section 16 of the present Government Harbours and Piers Act speaks of leases in general, and subsection (1) of that section says:

> Where the minister deems it desirable to lease to any provincial government, municipal council, harbour commission, shipping company, or railway company.

I think those are included in clause 8 of the bill in terms of "a person" being either a natural person or a corporation. That would cover shipping companies and railway companies. As far as provincial governments and municipal councils are concerned, clause 8(c) speaks of entering into an agreement with the government of any province or agency, and bearing in mind the definition of "agency" in clause 2 of the bill that would seem to give at least as wide a scope.

Mr. Hall: Perhaps I could add to that. Under the Government Harbours and Piers Act the leasing of a facility was only to a province or municipality, a railway company or a shipping company, and that was limited to three years. We have had a good many requests in the short time the small craft harbours operation has been in existence from other groups, such as unincorporated municipalities and locals of fishermen's unions,

[*Traduction*]

seront autorisées spécifiquement à l'aide d'un bill approprié. Est-ce exact?

M. Radburn: C'est exact en effet.

Le sénateur Grosart: Merci. Cela met fin aux débats sur le sujet.

Le président: Cela veut-il dire que le Comité peut maintenant excuser M. Radburn? . . .

Monsieur Radburn, avant que quelqu'un ne change d'idée, je vous conseille de vous retirer. Nous vous remercions d'être venu ici ce matin et nous vous savons gré de l'aide que vous nous avez apportée la semaine dernière et aujourd'hui.

M. Radburn: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Hall, y-a-t-il d'autres points que l'on vous avait demandé de signaler à l'attention du Comité et qui découlaient des travaux de la semaine dernière?

M. Hall: Pas à ce que je sache. Je crois que c'était là le seul élément à discuter.

Le président: M. Hall ou M. Shaffer sont alors libres de répondre à des questions générales.

Le sénateur Phillips: Lors de notre dernière réunion, j'ai indiqué que je voulais poser une question au sujet des baux. Le projet de loi modifie la Loi sur les ports et jetées de l'État pour permettre la location d'un port à un particulier. Pourquoi?

M. Hall: A mon avis, selon l'interprétation juridique que j'en donne, les expressions "lease to any person" et "any person" incluent une société. J'ai une note selon laquelle la définition juridique de «personne» inclut les sociétés, les municipalités et les particuliers. M. Shaffer pourrait peut-être se prononcer.

M. B. Shaffer, Section de la législation, ministère de la Justice: Je suis d'accord. L'article 16 de la Loi sur les ports et jetées de l'État actuellement en vigueur traite des baux en général et le paragraphe 1) de cet article prévoit que:

> Si le Ministre est d'avis qu'il est à propos de louer à un gouvernement provincial, à un conseil municipal, à une commission de port, à une compagnie maritime, ou à une compagnie de chemin de fer,

Je pense que ces derniers sont inclus à l'article 8 du projet de loi dans l'expression "a person", qu'il s'agisse d'une personne physique ou d'une société. Cette expression pourrait inclure les compagnies maritimes et de chemins de fer. En ce qui concerne les gouvernements provinciaux et les conseils municipaux, il est question au paragraphe (c) de l'article 8 de conclure un accord avec un gouvernement ou un organisme provincial. Il faut à ce sujet tenir compte de la définition «d'organisme» figurant à l'article 2 du projet de loi. Ainsi, la portée en serait au moins aussi étendue.

M. Hall: Peut-être puis-je me permettre d'ajouter qu'en vertu de la Loi sur les ports et jetées de l'État, la location d'une installation ne peut être conclue qu'avec un gouvernement provincial, un conseil municipal, une compagnie de chemin de fer ou une compagnie maritime et ce pour une période ne devant pas dépasser trois ans. Pendant la brève période d'exploitation des ports pour embarcations légères,

[*Text*]

where the wharf is used only by fishermen, to lease a particular facility. We thought it made good sense, but we were restricted under the present legislation.

Senator Phillips: My concern is that a harbour may be leased to a local fish buyer or a particular packing plant. I want to ensure free use of that harbour to all fishermen, whether selling to that particular buyer or packer or not. Probably we should get into the terms of the lease, to ensure that the harbour will be guaranteed to all fishermen.

Mr. Hall: In any of our leases there is always a clause that restricts the lessee from interfering with the right of use by the public. That appears in any lease whatsoever. We would not lease a whole harbour to a fish buyer. At least, I have never heard of this, and I do not think we ever would. We would lease a part of a harbour for someone to put his fish-buying stand on, his scales and so on; but even then he cannot interfere with the public use, even over that area for which he has a lease.

Senator Phillips: That would still be part of the lease; it would be guaranteed?

Mr. Hall: Very definitely. It is a clause in every lease.

Senator Grosart: What is the advantage of a lease if it is not for exclusive use?

Mr. Hall: It gives the lessee a right over a particular area to install equipment. He could not say that Joe Blow could not come in and tie up his boat alongside that portion of the wharf if he needed to, if the man was not using it.

Senator Grosart: Would it not be the case that there is no intention to lease a harbour?

Mr. Hall: No. We do lease harbours; we lease them to municipalities or to associations. In many cases the local people are the ones who are most interested, and they are better equipped to deal with the management on a day-to-day basis. If we can get municipalities interested in leasing them, we will lease to them. The facility still has to remain public, and they still collect tolls, dues and berthage under the Government Harbours and Piers Act at the moment; they cannot set a ridiculous price.

Senator Forsey: Under this clause, although it is not your policy, you could apparently lease it to any Tom, Dick or Harry with exclusive rights. You don't do it, but you could under the clause, couldn't you?

Mr. Hall: I believe that is true.

Senator Grosart: I still do not understand the advantage of a lease, why you need a lease of the harbour, not just a facility

[*Traduction*]

nous avons reçu d'autres groupes, dont des municipalités non constituées en corporations ou de locaux de syndicats de pêcheurs (le quai ne servant qu'aux pêcheurs), de nombreuses demandes en vue de louer une installation particulière. Nous estimions leur demande raisonnable, mais nous avions les mains liées par le texte législatif en vigueur.

Le sénateur Phillips: Ce qui m'inquiète, c'est qu'un port puisse être loué par un grossiste local qui achète le poisson ou par une certaine usine de traitement. Je veux être certain que ce port soit utilisé librement par tous les pêcheurs, que ces derniers vendent ou non leurs prises à ce grossiste ou à cette usine de traitement particulière. Nous devrons probablement aborder la question des modalités de location pour assurer l'accès du port à tous les pêcheurs.

M. Hall: Dans tous nos baux, il existe une clause qui interdit aux locataires de contester le droit d'utilisation reconnu à la population. Tous les baux sont ainsi rédigés. Nous ne louerions pas tout un port à un grossiste. Du moins, je n'ai jamais entendu parler d'une chose pareille et ne pense pas l'entendre jamais raconter. Nous louerions une partie d'un port à quelqu'un pour qu'il y installe son kiosque d'acheteur de poissons, ses balances et le reste, mais même là, il ne pourrait pas contester le droit qu'a la population d'utiliser cette installation et même la partie pour laquelle un bail a été consenti.

Le sénateur Phillips: Cette clause serait encore incluse au bail; ce droit serait-il garanti?

M. Hall: Très certainement. Cette clause existe dans tous les baux.

Le sénateur Grosart: Quel avantage y a-t-il alors à obtenir un bail s'il ne vous confère pas un usage exclusif?

M. Hall: Le bail confère au locataire le droit d'utiliser une certaine partie du port pour y installer son matériel, mais ne lui permet pas pour autant de prétendre que Pierre Tremblay ne peut venir amarrer son embarcation le long de cette partie du quai s'il en a besoin et si, évidemment, le locataire ne s'en sert pas.

Le sénateur Grosart: Ne pourrait-on pas dire qu'on n'a nullement l'intention de louer un port?

M. Hall: Non. Nous en louons effectivement aux conseils municipaux ou à des associations. Dans de nombreux cas, les résidents sont les seuls intéressés et il vaut mieux pour eux faire quotidiennement affaire avec les gestionnaires. Si nous pouvons arriver à intéresser les conseils municipaux à louer ces ports, nous les leur louerons. L'installation doit pourtant demeurer ouverte au public et les locataires imposent encore des droits de péage et d'amarrage en vertu de la Loi sur les ports et jetées de l'État; ils ne peuvent cependant pas fixer un prix risible.

Le sénateur Forsey: En vertu de cette disposition, bien que ce ne soit pas votre politique, vous pourriez apparemment conférer des droits exclusifs à Pierre, Jean, Jacques. Vous ne le faites pas bien sûr, mais vous le pourriez, n'est-ce pas?

M. Hall: Je suppose que c'est vrai.

Le sénateur Grosart: Je ne vois toujours pas quel intérêt on peut avoir à consentir un bail, pourquoi louer un port et non

[*Text*]

or space in the harbour. What benefit would accrue to anybody from leasing a whole harbour if they do not have exclusive use? Surely management, which is the department, could say, "If you want to put a pump up here, you can."

Mr. Hall: I would suggest it was a lack of management at these facilities that was the reason many municipalities are interested in leasing.

Senator Grosart: I am interested in a person, the outsider, the individual.

Mr. Hall: We would not lease to an individual.

Senator Grosart: But you say:

> lease any scheduled harbour or any part thereof to any person.

That is the authority you are asking for. As I understand it, this is the additional authority you are asking for in this bill over the authority you previously had.

Mr. Hall: As far as I am concerned, that would get back to the legal definition of "person".

Senator Grosart: A person, of course, is a person; in law it is a legal person; if it is in the law, it is a legal person, and that is clearly defined; that would mean any individual.

Mr. Shaffer: Yes, it does.

Senator Grosart: Natural person or legal person.

Mr. Shaffer: Yes, it would. My understanding, speaking simply as the draftsman, was that there were to be some scheduled facilities that were small enough to contemplate a type of leasing situation.

Senator Grosart: Mr. Chairman, I think we should find out which is the situation. Do we need that in? If the department says there are some small ones, I think we should hear about them.

Mr. Hall: Mr. Chairman, we will not lease to an individual for an individual's use. It is more generally to a company. I cannot think of a situation where we would lease to an individual. However, it might be to an individual company, other than a shipping or railway company. But the use of the facility would still be open to the public.

Senator Grosart: It's beyond me.

Mr. Hall: Perhaps I could give an example of a lease with a municipality.

Senator Grosart: No, no; I am not concerned with municipalities. That authority is here. You seek authority to lease any harbour, or any part thereof, to any person. Is this just a question of drafting it as widely as possible, of opening the net as wide as possible, so that the department will not run into trouble or have authority it does not need or does not want to use—which is a very dangerous principle in legislation.

[*Traduction*]

pas tout simplement une installation ou un coin du port. Quel intérêt quelqu'un peut-il avoir à louer un port, tout un port, s'il n'en pas l'usage exclusif? Il est certain que les gestionnaires, ceux du Ministère, pourraient dire: «Vous pouvez installer une pompe à cet endroit, si vous le voulez».

M. Hall: Je suppose que c'est en raison des lacunes en matière de gestion de ces installations que de nombreux conseils municipaux sont intéressés à louer.

Le sénateur Grosart: Ce qui m'intéresse, c'est la personne, le profane, le particulier.

M. Hall: Nous ne louerions pas à un particulier.

Le sénateur Grosart: Mais vous dites:

> *a*) consentir un bail:

C'est ce pouvoir que vous réclamez. Si je comprends bien, vous demandez par ce projet de loi, un pouvoir accru par rapport à celui que vous déteniez auparavant.

M. Hall: En ce qui me concerne, nous en revenons à la définition juridique de «personne».

Le sénateur Grosart: Une personne est évidemment une personne: en droit, on parle de personne morale. C'est clair, cela inclut donc tout particulier.

M. Shaffer: C'est vrai.

Le sénateur Grosart: Il peut s'agir d'une personne physique ou morale.

M. Shaffer: C'est vrai. A titre de simple rédacteur, j'estime que certaines installations inscrites devaient être suffisamment petites pour qu'on envisage la possibilité de louer.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, je pense que nous devrions éclaircir cette situation. Est-ce nécessaire? Si le ministère juge qu'il y a certaines petites installations, j'estime que nous devons le savoir.

M. Hall: Monsieur le président, nous ne louerons pas à un particulier pour son usage personnel. Nous louons généralement à une société. Je ne peux pas voir dans quel cas nous pourrions louer à un particulier. Toutefois, nous pouvons louer à une société particulière, autre qu'une compagnie maritime ou de chemins de fer. Mais quoi qu'il en soit, la population aurait accès à cette installation.

Le sénateur Grosart: Cela me dépasse.

M. Hall: Je vous donne l'exemple d'un bail consenti à un conseil municipal.

Le sénateur Grosart: Non non, les conseils municipaux ne m'intéressent pas. Ce pouvoir est bel et bien conféré. Vous demandez celui de consentir à quiconque un bail pour un port ou une partie d'un port. S'agit-il tout simplement de rédiger en termes aussi vagues que possible pour permettre le plus d'échappatoires possible, afin que le ministère ne se trouve pas pris au piège ou qu'il dispose de pouvoirs dont il n'a pas besoin ou qu'il ne veut pas utiliser? C'est un principe très dangereux en matière de législation.

[*Text*]

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I do not think it is a question of having authority it does not need. I think it is a question, as was suggested, of being flexible and being able to contemplate future needs and uses. Also I think a distinction has to be made between subclauses (a) and (c) of clause 8, in the sense that an agreement under subclause (c) for use and occupancy may be a separate type of legal animal from a lease under subclause (a). There could be an agreement for use and occupancy which falls short of the classical landlord-lessee relationship. There was a need, I think, to include the possibility of the lessor-lessee situation as well as an agreement for use and occupancy.

Mr. Hall: I would add to that, Mr. Chairman, that we definitely will lease to individuals parts of harbours or upland areas of harbours for such things as gear storage, bait sheds, perhaps fish processing, and so on.

Senator Grosart: Mr. Chairman, I am more mystified than ever, because subclause (c) would not appear to me to be in any way restrictive of (a), because in (a) under the bill the minister may:

> lease any scheduled harbour or any part thereof to any person;

Subclause (c) merely says that he may lease to any province, because it says:

> enter into an agreement with the government of any . . . agency . . . for the occupancy use . . .

Which, in other words, is saying a certain type of lease. So, in subclause (a) they may lease the harbour to anyone, and in (c) they may lease to a specific person. It seems to me to be redundant.

The Chairman: Perhaps we will give Mr. Shaffer an opportunity to reflect on that comment and come back to it. In the meantime, I shall ask Senator Cottreau whether he has a question.

Senator Cottreau: Yes, Mr. Chairman. My question is related to the same subject, that of leasing. I received a letter this morning from a constituent of Nova Scotia, a retired justice of the Supreme Court. I am referring to Mr. Justice V.J. Pottier, who, in days gone by, represented his area in the House of Commons. He is very interested in the fishing industry.

Apparently, his reading of our proceedings led him to believe that it was the intention of the government, in this bill, to launch into a program of building sheds and warehouses on our wharves and, in turn, to lease them to individuals. Perhaps I may read an excerpt from his letter. It says:

> I have some doubts, frankly, whether it is wise . . . to push too much the building of warehouses on wharves, that can be leased or rented or hired to the individual fisherman or fish company.
>
> It appears that there is always some wise fellow who comes along and sees a chance to make a grab for easy money, and he goes after things that have been recently built by the government. These fellows are a nuisance and they are of no help to the fishermen in the long run.

[*Traduction*]

M. Shaffer: Monsieur le président, je ne pense pas qu'il s'agisse ici d'obtenir un pouvoir dont on n'a pas besoin, mais bien, comme nous l'avons déjà dit, de faire preuve de souplesse et d'être en mesure de prévoir les besoins et les utilisations futures. Je pense donc qu'il faut établir une distinction entre les paragraphes *a*) et c) de l'article 8, en ce sens qu'un accord conclu en vertu du paragraphe c) relativement à l'utilisation et à l'occupation peut différer entièrement d'un bail consenti en vertu du paragraphe a). On peut concevoir un accord d'utilisation et d'occupation qui ne faisse pas appel aux relations traditionnelles de propriétaire-locataire. Il fallait je pense prévoir la possibilité d'un rapport bailleur-locataire ainsi qu'un accord d'utilisation et d'occupation.

M. Hall: J'ajouterais, monsieur le président, que nous louerons certainement à des particuliers des coins de ports ou des hautes terres pour l'entreposage des engins de pêches et des appâts et peut-être même pour le traitement du poisson.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, ma confusion est encore plus grande car le paragraphe c) ne me semble aucunement limiter la portée du paragraphe a), selon lequel le ministre peut:

> *a*) consentir un bail;

Et que le paragraphe c) prévoit simplement qu'il peut louer à un gouvernement provincial. Je cite:

> *c*) conclure, avec un gouvernement ou un organisme provincial, un accord d'occupation et d'exploitation.

Ce qui, autrement dit, revient à un certain genre de bail. Ainsi, en vertu du paragraphe a), on peut louer le port à quiconque, et en vertu du paragraphe c) on peut le louer à n'importe qui. Cela me semble redondant.

Le président: Nous allons peut-être accorder à M. Shaffer l'occasion d'y réfléchir, et nous y reviendrons. Entre temps, je demanderai au sénateur Cottreau de poser sa question.

Le sénateur Cottreau: Oui, monsieur le président. Elle a aussi trait à la location. J'ai reçu ce matin une lettre d'un commettant de la Nouvelle-Écosse qui vient de prendre sa retraite, d'abansonner le poste de juge qu'il occupait à la Cour suprême. Je parle du juge V. J. Pottier qui a représenté autrefois sa région à la Chambre des communes. Il s'intéresse de très près à l'industrie de la pêche.

Apparemment, après avoir lu le compte rendu de nos délibérations, il estime que, selon ce projet de loi, le gouvernement a l'intention de lancer un programme de construction d'abris et d'entrepôts sur nos quais dans le but de les louer à des particuliers. Je peux peut-être lire un extrait de sa lettre:

> Franchement, j'ai des doutes, à savoir s'il serait prudent . . . d'encourager la construction d'entrepôts sur les quais, pour les louer à des pêcheurs ou à des entreprises de pêche . . .
>
> Il semble qu'il y a toujours des profiteurs qui voient là une occasion de s'enrichir facilement et qui surveillent de près les nouveaux bâtiments du gouvernement. Ces personnes sont des fauteurs de troubles et n'aident aucunement les pêcheurs à la longue.

[*Text*]

I am asking whether it is the intention of the government to expand the erection of warehouses and, in turn, to rent them?

Mr. Hall: No, Mr. Chairman; it is not our intention to erect any buildings on the wharves. I might say that we cannot keep up with construction of wharves and breakwaters at the present time. We have no intention of doing that at all. We will certainly allow fishermen or fish-processing companies, if deemed desirable in the area, to lease uplands from us and to develop gear sheds, storage sheds, or fish processing capability at a particular wharf. We will then lease in an orderly fashion.

Senator Cottreau: So a fish buyer or fisherman cannot look forward to having easy access to premises belonging to the government and to using the same for his own profit?

Mr. Hall: That is quite true. He may look forward to building something himself, if he wishes, and leasing the land from us in the wharf area; but we will not be building it for him.

Senator Bourget: Have you done that in the past? What about your past experience? Have you encountered any trouble or objection from fishermen, buyers, and so on?

Mr. Hall: We have had a few problems in the past, but nothing that was not resolved. We do lease, under the Public Lands Grants Act, particular areas of uplands. That is what we are trying to incorporate in this bill. I do not think there are any unresolved problems. We always have little problems.

The Chairman: Does that answer your question satisfactorily?

Senator Bourget: Yes, Mr. Chairman.

Senator Phillips: Mr. Chairman, did I understand Mr. Shaffer correctly when he stated that it was his understanding, in drafting the bill, that some harbours will be small enough to be leased to individuals?

Mr. Shaffer: I did say that; but, of course, I must also say that I am not aware of programs that the branch in charge of this bill will be launching. It was my understanding that sufficient flexibility should be built into the bill to allow for this. Whether that has been done, I cannot say.

The Chairman: Mr. Shaffer, I wonder whether you have now reflected on Senator Grosart's question concerning subclauses (a) and (c) of clause 8.

Mr. Shaffer: Yes, Mr. Chairman. My understanding is that subclause (a) contemplates a lease to any person, including an actual person and a corporation, and the lease is the classical relationship, if you like, of landlord-lessee; whereas under (c) we are dealing with a public or quasi-public body, provincial government or agency thereof in the wide sense, because the definition of "agency" is somewhat unusual at the beginning of the bill. It includes certain organizations or groups which one

[*Traduction*]

Est-ce l'intention du gouvernement d'accroître la construction d'entrepôts, pour ensuite les louer?

M. Hall: Non, monsieur le président; nous n'avons pas l'intention d'ériger quelque bâtiment que ce soit sur les quais. Je pourrais ajouter que nous ne pouvons pas actuellement continuer à construire sur les quais et sur les brise-lames. Nous n'avons aucune intention de le faire. Nous allons certainement permettre aux pêcheurs et aux entreprises de traitement du poisson, si nous le jugeons souhaitable, de louer des hautes terres et de construire des installations pour les engins de pêche, l'entreposage ou le traitement du poisson, sur un quai en particulier. Nous pourrons alors louer cet emplacement selon la procédure établie.

Le sénateur Cottreau: Donc, les acheteurs de poisson ou les pêcheurs ne peuvent pas s'attendre à avoir facilement accès aux locaux du gouvernement et à pouvoir les utiliser pour leur propre profit?

M. Hall: C'est assez juste. Ils peuvent construire un bâtiment eux-mêmes, s'ils le désirent, et louer un terrain du gouvernement près du quai; mais nous ne construirons rien pour eux.

Le sénateur Bourget: L'avez-vous déjà fait dans le passé? Parlez-nous de votre expérience: avez-vous déjà éprouvé des difficultés ou affronté des objections de la part des pêcheurs, des acheteurs, etc.?

M. Hall: Nous avons eu quelques problèmes dans le passé, mais nous avons toujours réussi à les résoudre. Nous louons, en fait, des emplacements particuliers à l'intérieur des terres, aux termes de la Loi sur les concessions de terress publiques. C'est cet aspect que nous essayons d'inclure dans ce projet de loi. Il y a toujours des petits problèmes qui se posent.

Le président: Cela répond-t-il bien à votre question?

Le sénateur Bourget: Oui, monsieur le président.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, ai-je bien compris M. Shaffer lorsqu'il a déclaré que, selon lui, d'après la rédaction du projet de loi, certains ports seraient assez petits pour être loués à des particuliers?

M. Shaffer: C'est ce que j'ai dit; mais, évidemment, je dois ajouter que je ne suis pas au courant des programmes qui seront lancés par le ministère responsable de ce projet de loi. J'ai cru comprendre, que le bill serait suffisamment souple pour permettre cette disposition. Mais je ne pourrais vous dire si cela a été adopté.

Le président: Monsieur Shaffer, est-ce que vous n'auriez pas maintenant répondu à la question du sénateur Grosart concernant les paragraphes *a*) et *c*) de l'article 8?

M. Shaffer: Oui, monsieur le président. À mon avis, le paragraphe *a*) prévoit la location à toute personne, y compris un particulier et une société, et le bail constitue la méthode classique, si vous voulez, de relations entre propriétaire et locataire, tandis qu'aux termes du paragraphe *c*), nous traitons avec un corps public ou quasi-public, un gouvernement provincial ou un organisme, dans le sens large du mot, étant donné que la définition d'«organisme» est assez inhabituelle au début

[*Text*]

might not normally associate with that word. Nevertheless, this is a public or quasi-public situation where it was felt that perhaps the strictures of the classic lease should not be imposed. So it is worded as an agreement for use and occupancy. That is a term which distinguishes it from the use of the word "lease" in subclause (a). I believe the French version is much clearer. Subclause (a) says:

> *a*) consentir un bail;

"Bail"; that is well understood. But subclause (c) says:

> c) conclure, avec un gouvernement ou un organisme provincial, un accord d'occupation et d'exploitation.

That is something else. I think the idea was to turn it over, in a sense, to the province or its agency in a more direct sense than a lease would allow for. This is my understanding of the difference.

Senator Denis: What is the reason for the different wording of this clause (a) in the English version compared with the French version? In the English version you say "lease" but in the French version we have "consentir un bail." Generally, it used to be the French version that was longer than the English version, but now it is the opposite. Presumably there is some reason for that.

Mr. Shaffer: There is a reason. I think that our translation more or less slavishly adopted a literal word-for-word French rendition—I would not call it even a French version, but a French rendition—of the English, which was not either in accord with the spirit of French law, or the civil law in Canada, or with good French usage. The tendency now is, as far as time constraints allow, to have a really French spirit in the translation. I think that "consentir un bail" is sufficient. One could add "avec toute personne" but I do not think it adds anything. It is a nice, succinct statement, meaning "with any person."

Senator Denis: And it does not work with the English version?

Mr. Shaffer: I suppose it would.

Senator Grosart: If that is correct, would not "lease any scheduled harbour" be sufficient? What we are objecting to here now is "any part thereof to any person" which, as has been pointed out, is not in the French.

Mr. Shaffer: We have "person" in the English because it has to make a distinction between (a) and (b) which relates to persons, natural or corporate, and (c) which is the government of a province, or an agency.

Senator Forsey: May I ask whether it is possible for the Queen in Right of Canada to make a lease with the Queen in Right of the province?

Mr. Shaffer: I would think it is, because if it is not we may be in trouble in a number of bills other than this one. We are constantly referring, for example, in the Fisheries Development Act, to agreements.

[*Traduction*]

du projet de loi. Elle inclut certaines organisations ou groupes que l'on n'associe pas normalement à terme. Cependant, dans ce secteur public ou quasi-public, on a cru qu'il serait peut-être préférable de ne pas imposer les structures d'un bail ordinaire. On l'a donc rédigé comme un accord d'occupation et d'exploitation. C'est le terme qui fait la distinction d'avec le mot «lease» de la version anglaise, au paragraphe *a*). Je crois que la version française est beaucoup plus claire. Le paragraphe *a*) stipule:

> *a*) consentir un bail;

«Bail»; on le comprend très bien. Mais le paragraphe *c*) stipule:

> *c*) conclure, avec un gouvernement ou un organisme provincial, un accord d'occupation et d'exploitation.

C'est différent. Je crois que l'on voulait, dans un certain sens, le transférer à la province ou à l'organisme de façon plus directe que ne le permettrait un bail. Voilà comment je comprends la différence.

Le sénateur Denis: Pourquoi a-t-on utilisé des expressions différentes dans les versions anglaise et française du paragraphe *a*)? Dans la version anglaise, on emploie «lease» mais dans la version française, on parle de «consentir un bail». En général, la version française est plus longue que la version anglaise, mais ici, c'est le contraire. Il doit y avoir une raison à cela.

M. Shaffer: En effet. Je crois que la traduction n'est pas une traduction littérale; je ne dirais même pas que c'est une version française, mais plutôt une interprétation de l'anglais, qui n'est ni conforme avec l'esprit du code français, ou du code civil du Canada, ou même avec le bon usage français. On a maintenant tendance, en autant que le temps le permette, à rendre là traduction dans un esprit français. Je crois que «consentir un bail» est suffisant. On pourrait ajouter «avec toute personne», mais je ne crois pas que ce serait plus clair. C'est un bon énoncé concis, qui implique «avec toute personne».

Le sénateur Denis: Mais on ne peut le faire avec la version anglaise?

M. Shaffer: Je suppose que ce serait possible.

Le sénateur Grosart: Si c'est juste, ne serait-il pas suffisant de dire «lease any scheduled harbour»? Ce à quoi nous nous opposons ici est «any part thereof to any person» qui, comme on l'a mentionné, n'apparaît pas dans la version française.

M. Shaffer: Nous avons le mot «person» dans la version anglaise parce qu'il faut faire une distinction entre *a*) et *b*), qui se rapportent aux personnes, aux individus ou aux sociétés et *c*, qui concerne un gouvernement provincial ou un organisme.

Le sénateur Forsey: Puis-je demander s'il serait possible pour Sa Majesté du chef du Canada d'avoir un bail avec Sa Majesté du chef de la province?

M. Shaffer: Je pense que ce serait possible, car sinon, d'autres projets de loi, à part celui-ci, pourraient nous causer des difficultés. Par exemple, nous faisons constamment allusion à des accords de ce genre dans la Loi sur le développement de la pêche.

[*Text*]

Senator Forsey: I know that, but I am thinking of (a). Is there not a reason for (c), because under (a) you could not actually make a lease from Her Majesty in Right of Canada to Her Majesty in Right of the province. So perhaps you need (c) there to look after that particular problem. An agreement—of course, you can make an agreement.

Senator Grosart: You can make an agreement with yourself?

Mr. Hall: If I may answer the honourable senator, I do not know what the legal stipulations are, but I know that we do enter into agreements with provinces, rather than leases.

Senator Forsey: Oh, yes, precisely, and that may be a reason for having (c).

Mr. Shaffer: I must confess that that constitutional point did not strike me, but it seems to have a lot of logic to it.

The Chairman: I would not endeavour to intervene in this very learned discussion, but I can say, as a practical matter, that I know of cases where agreements in writing have been entered into between the Queen in Right of Canada and the Queen in Right of the province.

Senator Forsey: Yes, precisely. That is what I am saying, that it may be that the reason for putting in (c) is because (a) would not cover it.

The Chairman: I understand your point, Senator Forsey, and it may very well be the reason.

Senator Grosart: It still does not affect the main question, as to why (a) is as extensive as it is. It is all right to say that it is to be flexible, but that is probably one of the worst reasons you can give to justify any legislation, that you want it to be "flexible." One of the things Parliament tries to do with bills is to see that they are not flexible, particularly when it comes to questions of powers such as we have here.

The Chairman: I think we have extracted all the assistance our witnesses can give on that point—unless either witness wishes to volunteer anything further.

Mr. Hall: I would only say that it is certainly not the intention to lease a whole harbour to an individual, at any one time. but to preserve federal authority over it as a public facility.

Senator Grosart: But you are asking for power which is the power you wished to have previous to the passing of this bill, if it passes.

Mr. Shaffer: There is power in section 17 of the Government Harbours and Piers Act. It is not as extensive, but it does say that one can enter into an agreement with a person for a period not exceeding three years, for the payment of a fixed amount yearly, for the use of any wharf, pier or breakwater.

[*Traduction*]

Le sénateur Forsey: Je le sais, mais je fais allusion au paragraphe *a*). N'y a-t-il pas une raison justifiant le paragraphe *c*), étant donné qu'aux termes du paragraphe *a*), il n'est réellement pas possible d'avoir un bail entre Sa Majesté du chef du Canada et Sa Majesté du chef de la province. Le paragraphe *c*) est peut-être nécessaire, à cause de ce problème particulier. Évidemment, vous pouvez toujours conclure une entente.

Le sénateur Grosart: Vous pouvez conclure une entente avec vous-même?

M. Hall: Si je puis me permettre de répondre à l'honorable sénateur, je ne connais pas les conditions juridiques, mais je sais que nous avons des accords avec les provinces, plutôt que des baux.

Le sénateur Forsey: Oui, précisément, et c'est peut-être ce qui explique le paragraphe *c*).

M. Shaffer: J4 de dois avouer que ce point constitutionnel n'a pas attiré mon attention, mais une certaine logique semble le justifier.

Le président: Je ne voudrais pas intervenir dans cette savante discussion, mais je veux ajouter, à toutes fins pratiques, que je suis au courant de certains cas où des accords ont été signés entre Sa Majesté du Canada et Sa Majesté du chef de la province.

Le sénateur Forsey: Oui, précisément. C'est ce que je disais, nous avons peut-être ajouté le paragraphe *c*) parce que le paragraphe *a*) n'y faisait pas allusion.

Le président: Je comprends votre point, sénateur Forsey, et il est fort possible que ce soit là la raison.

Le sénateur Grosart: Mais cela ne touche pas encore à la question principale, à savoir pourquoi le paragraphe *a*) est aussi vaste. Il est bon de dire qu'il doit être souple, mais c'est probablement une des raisons les moins valables pour justifier une loi de dire qu'elle doit être «souple». Une des choses que le Parlement essaie d'éviter dans le projet de loi est la souplesse, particulièrement quand il s'agit d'attribution de pouvoirs, comme c'est le cas ici.

Le président: Je crois que nous avons obtenu toute l'aide que nos témoins étaient en mesure de nous fournir sur ce point—à moins que l'un d'eux ne désire ajouter quelque chose.

M. Hall: J'aimerais souligner que nous n'avons certainement pas l'intention de louer tout un port à un particulier, pour une période donnée, mais de sauvegarder la juridiction fédérale sur toute installation publique.

Le sénateur Grosart: Mais vous demandez une juridiction que vous désiriez avant l'adoption de ce projet de loi, s'il est adopté.

M. Shaffer: On fait référence à la juridiction à l'article 17 de la Loi sur les ports et jetées de l'État. Ce n'est pas très long, mais il stipule que l'on peut faire, pour une période n'excédant pas trois ans, avec toute personne, une convention comportant le paiement annuel d'une somme fixe, pour l'usage de tout quai, jetée ou brise-lames.

[*Text*]

Senator Grosart: But the minister told us specifically that this was one of the problems, that the department found that their powers in this very area were not sufficient to meet their needs.

Mr. Shaffer: Yes.

Senator Grosart: Now we are told that the bill asks that the department be given these powers and does not intend to use them, which appears to me to be a bit ridiculous. So I would ask, would there be any objection to amending this clause in that paragraph, to make it clear that the department is asking only for the powers that it intends to use?

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, if an amendment is made, I have a feeling that in the future it would have to be re-amended to allow this. These are my instructions, that if this is not used at the present time it would possibly be used at a future time.

Senator Grosart: Now we are getting more or less contrary evidence from one department than we are getting from another department. I am not questioning that these were your instructions, but it seems to me that the departmental position is that they do not intend to use it now, and that would presumably mean power for use in the future.

Mr. Hall: I think what I said was that we did not intend to use it to rent whole harbours to a person, but my understanding of "person" in the legal definition is that it includes a corporation.

Senator Grosart: Oh, yes.

Mr. Hall: And we would lease to corporations or companies—we might, we may want to do so.

Senator Smith (Queens-Shelburne): May I interpolate something, and bring something to your attention? One point is that this bill we are dealing with is to be cited as the Fishing and Recreational Harbours Act. Later, in clause 2 of the bill in (a), it says what "fishing or recreational harbour" means. I ask you just to read it. It says, "any harbour, wharf, pier, breakwater, slipway, marina . . . ". It enunciates the whole thing. A harbour is not a harbour unless it has a place to tie up your boat, or an adjacent pier, a place where you can come in, and a breakwater to protect it. I think they are talking about developed harbours, that they are going to use, either partly or otherwise. A habour has to have some kind of installation there. I do not think we seem to have the same thing here. I am speaking as a non-lawyer on my understanding of it. It is all right to have the word "harbour" as long as the intention is clear, and it is not clear, in my kind of English, in this clause 2(a). I expect that Mr. Shaffer will comment on that non-technical approach of mine to the point.

Mr. Shaffer: I agree with that reading of it, and that "habour" is defined in that sense. Conceivably, going down to (b), it could be any facility or installation, located on or adjacent to water. There could be a very small facility there.

Senator Grosart: Which makes it worse.

Mr. Shaffer: There is that potential.

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Mais le ministre nous a dit précisément que c'était un des problèmes, et que les pouvoirs du ministère dans ce secteur n'étaient pas suffisants pour répondre à leurs besoins.

M. Shaffer: Oui.

Le sénateur Grosart: Maintenant, on nous dit que le projet de loi stipule que le ministère se voit accorder plus de pouvoirs et n'a pas l'intention de s'en servir, ce qui me semble un peu ridicule. Je vous demanderais donc si vous auriez objection à modifier cet article, afin qu'il soit stipulé clairement que le ministère désire obtenir seulement les pouvoirs qu'il a l'intention d'utiliser?

M. Shaffer: Monsieur le président, si l'on fait une modification maintenant, je crois que nous devrons en apporter une nouvelle plus tard.

Le sénateur Grosart: Nous recevons maintenant des témoignages plus ou moins contradictoires d'un ministère à l'autre. Je ne mets pas en doute vos instructions, mais à mon avis, le ministère n'a pas l'intention d'utiliser ces pouvoirs.

M. Hall: Je crois avoir souligné que nous n'avions pas l'intention de les utiliser pour louer le port complet à une personne, mais je crois comprendre que la définition légale de «personnes» inclut les sociétés.

Le sénateur Grosart: Oui.

M. Hall: Et nous pourrions louer à des sociétés ou a des compagnies.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Puis-je intervenir ici et attirer votre attention? Tout d'abord, le projet de loi que nous étudions doit être cité sous le titre: Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Un peu plus bas, à l'alinéa a) de l'article 2, on définit «port de pêche ou de plaisance». Je vous demanderais de le lire. On dit «tout, ou partie d'un port, quai, appontement, jetée, brise-lames, cale de halage et port de plaisance . . . » On le décrit en entier. Un port n'est pas considéré comme un port à moins qu'il ne soit possible d'y attacher un bateau, ou qu'il n'y ait un quai adjacent, un endroit où on peut entrer, et un brise-lames pour le protéger. Je crois qu'on parle de ports aménagés qu'ils utiliseront, en partie ou autrement. Un port doit avoir certaines installations. Mais je ne crois pas qu'il s'agisse de la même chose. Je parle à titre de profane et c'est la façon dont je comprends la situation. Il est très bien d'avoir le mot «port» tant que l'intention est claire, et selon ma compréhension de l'anglais, le paragraphe *a*) n'est pas clair. J'aimerais que M. Shaffer fasse des observations sur mon interprétation de ce point.

M. Shaffer: Je conviens que le mot «port» est défini dans ce sens. Aux termes du paragraphe *b*) ce pourrait être toute installation ou équipement situé sur l'eau ou au bord de l'eau. Il pourrait y avoir là de très petites installations.

Le sénateur Grosart: Ce qui aggrave la situation.

M. Shaffer: Il y a cette possibilité.

[*Text*]

Senator Grosart: It expands the use. The definition of "harbour" expands the use.

Mr. Shaffer: But if it is only, for example, a marina or slipway or launching ramp, I do not know what one would want to object to the lease of a launching ramp.

Senator Grosart: Perhaps not, but the authority, the power you are asking, is authority to lease the "harbour" in any definition, in the widest or the narrowest sense.

Mr. Shaffer: Authority is subject to the regulations, to the lease of a scheduled harbour. The regulations do say that. In clause 9, paragraph (k), you look at the possibility of there being prescribed terms and conditions for leases and licences. That is another limiting factor.

Senator Grosart: Not in terms of the authority given by Parliament, because the matter of what regulations the minister will bring in is purely discretionary, so there is no limitation whatever, in my view, there.

We now have, however, as I understand it, a statement from Mr. Hall on behalf of the department that all that the department asks, as regards the use of the word "person" in clause 8(a), is the authority to lease to any corporate person, but not to an individual. Is that correct?

Mr. Hall: That is not our intention as this time.

The Chairman: Excuse me. If I may intervene, I find it rather difficult to see any reason why a lease should be made to a corporation and not to a partnership or to an individual. It does not seem to me to make any difference who the lessee is so long as he is a proper and substantial person who is satisfactory to deal with.

Senator Grosart: I was just dealing, Mr. Chairman, with a statement made by Mr. Hall to the effect that the authority asked for was only to permit the department to lease any scheduled harbour, or any part thereof, to any corporate person. My question is: If that is the only authority sought by the department, would there be any objection to amending clause 8(a) so as to limit the authority to the requirements, or needs, or wishes of the department?

Mr. Hall: I think my remarks were with relation to whole harbours, Mr. Chairman. Is that not true?

Senator Grosart: Well, the word is "harbour", and Senator Smith (Queens-Shelburne) has called attention to the definition of it, so in your statement does it mean a whole harbour, or any harbour or part of a harbour as defined? All I am trying to find out is, what is the authority the department is asking for, so that we can limit, if necessary, the authority granted by the bill to what the department is asking for or wants. All I am suggesting is that there should not be any authority given beyond that, that the department does not want, and that it has stated it does not want, but may be able to use at some time in the future; because any commitment given in this committee does not limit the operation or implementation of the act.

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: On élargit aussi le sens de «port» ainsi que son utilisation.

M. Shaffer: Mais, s'il s'agissait simplement d'un port de plaisance, d'une cale de halage ou d'une rampe de mise à l'eau . . . A ma connaissance, nul ne s'opposerait à la signature d'un bail dans le cas d'une rampe de mise à l'eau.

Le sénateur Grosart: Peut-être pas, mais l'autorité ou le pouvoir sur lesquels vous vous interrogez se rapportent à la location d'un «port», dans le sens le plus large du terme.

M. Shaffer: Ce pouvoir est assujetti aux règlements; il permet de consentir des baux relatifs à un port inscrit. Voilà ce que disent les règlements. Le paragraphe 9*k*) permet au Ministre de prescrire les modalités et les conditions des baux et des permis. Cela constitue un autre facteur limitatif.

Le sénateur Grosart: Non pas par rapport à l'autorité accordée par le Parlement, car la question de savoir quel règlement le Ministre pourra édicter demeure purement discrétionnaire; il n'y a donc pas, à mon avis, de limitation.

Par ailleurs, je crois savoir que nous avons été saisis d'une déclaration faite par M. Hall au nom du ministère où il exprime le vœu que le mot «person», dans la version anglaise du paragraphe 8*a*), où il est question du pouvoir de consentir un bail, désigne également les personnes normales, ne se limite pas aux seuls particuliers. Est-ce exact?

M. Hall: Telle n'est pas notre intention, actuellement.

Le président: Pardonnez-moi, j'aimerais intervenir. J'éprouve de la difficulté à saisir pourquoi un bail pourrait être consenti à une personne morale et non à une société en nom collectif ou à un particulier. L'identité du locataire m'est tout à fait indifférente, pour autant qu'il s'agit d'une personne réelle et que celle-ci a la capacité de conclure une entente.

Le sénateur Grosart: Je ne faisais que me référer, monsieur le président, à la déclaration faite par M. Hall qui prétendait que le pouvoir requis ne visait qu'à permettre au ministère de consentir des baux pour tout ou partie d'un port inscrit, à toute personne morale. A supposer qu'il s'agisse de la seule autorité requise par le ministère, verrait-on quelque objection à modifier l'article 8*a*) de façon à limiter ce pouvoir aux exigences, aux besoins, ou aux désirs du ministère.

M. Hall: Mes observations s'appliquaient à l'ensemble d'un port, n'est-ce pas, monsieur le président?

Le sénateur Grosart: De toute façon, on utilise ici le mot «port», dont le sénateur Smith (Queens-Shelbourne) nous a rappelé la définition. Par conséquent, la déclaration dont vous faites état se rapporte-t-elle à l'ensemble d'un port, ou à une partie d'un port comme il est défini ici? J'essaie simplement de préciser la portée du pouvoir requis par le ministère afin que nous puissions restreindre, au besoin, celui qui est accordé par le bill et nous en tenir à ce que le ministère désire. A mon avis, il ne faudrait pas élargir ce pouvoir davantage, c'est-à-dire qu'il ne faudrait pas excéder les désirs du ministère et lui accorder des pouvoirs qu'il ne réclame pas mais qu'il pourrait ultérieurement utiliser à un moment donné; car tout engagement donné par le comité ne restreint ni l'application ni l'entrée en vigueur de la loi.

[*Text*]

Mr. Hall: Mr. Chairman, I may have ministerpreted your question, but I thought you were talking about leasing whole harbours to individuals, to be used privately, and I said that that was not our intention at all. At no time would we interfere with public use of a public facility with the purpose of letting it be used by one individual. I said at the same time, I think, that there may be occasions when we might lease part of the uplands—a section of a wharf—to an individual.

Senator McElman: I understand clearly the situation with regard to leasing a part of a harbour, and the uplands, and so on, and the purposes for it. In fact, I have seen many harbours where this sort of situation exists. As to leasing to an individual person, the regulations stipulate that leases shall be formal, and presumably the protection of the department and of the public forms a part of those leases. This is the normal practice of the department in handling such matters. Can you not foresee a situation, however, in the case of a very small harbour, where there would be a number of users, where it would be most difficult for the department itself to carry on the continuing direction or control of that harbour on a day-to-day basis, but where it would be in the public interest to give a person living immediately in that area, who would be involved with the use of the harbour a lease to look after the harbour so as to ensure that the necessary common use aspects of it are not blocked by the leaving of a vessel or other material at or on a wharf in the harbour in such a way as to prevent others from having full and complete access to it? Could you foresee a situation where it would be beneficial to all concerned that an individual have a lease of that harbour so as to ensure its proper use? In that situation, if fees were involved, the fees would be prescribed by the department, I assume.

Mr. Hall: Mr. Chairman, there might be such a situation, but it would not be likely.

Senator McElman: It would be unusual?

Mr. Hall: It would be unusual, but in those cases we would probably try to appoint a part-time wharf manager. It would be unlikely that an individual would take on such a lease, to begin with. Getting anybody who would be interested enough either to act as wharf manager or take on a lease is one of our problems with regard to some of these very small facilities.

Senator McElman: All right. Now we will take the other side of the coin. If a lease were given to an individual for a whole harbour it would be most unusual to expect that that would be a harbour of any size; but if it were done, would it be possible that the department would permit a lease that would not provide protection of the use of that harbour by the general public, or anyone who wished to tie up to the wharf?

Mr. Hall: I know of no lease, Mr. Chairman, that does not protect the public interest.

Senator McElman: And there are many leases in effect.

Mr. Hall: There are several hundred in effect.

[*Traduction*]

M. Hall: Monsieur le président, j'ai peut-être mal interprété votre question, mais je croyais que vous parliez de la possibilité de consentir des baux à des particuliers pour l'ensemble d'un port qui serait utilisé privément, et je vous ai répondu que telle n'était pas notre intention. En aucun moment, nous ne voudrions priver les citoyens d'installations publiques, en en louant une partie à des particuliers. J'ai affirmé également, je crois, qu'il pourrait arriver que nous louions une partie de la zone portuaire ou une section de quai à un particulier.

Le sénateur McElman: Je comprends très bien ce qu'il en est de la location d'une partie d'un port ou d'une partie de la zone portuaire et de sa raison d'être. De fait, j'ai pu m'apercevoir que c'était le cas dans de nombreux ports. En ce qui concerne les baux consentis à des particuliers, le règlement stipule qu'ils devront être faits en bonne et due forme et qu'ils ne devront être préjudiciables, ni à l'intérêt du ministère, ni à celui du public. C'est la façon normale dont le ministère traite ce genre d'affaires. Ne serait-il pas toutefois possible que dans le cas d'un très petit port, qui serait fréquenté par un certain nombre d'utilisateurs et dont le ministère pourrait très difficilement assurer la gestion ou le contrôle quotidien et permanent, il en aille de l'intérêt public de consentir un bail à un résidant de la région immédiate, dont les activités l'amènent à utiliser, ce port, à condition qu'il accepte de le surveiller et de veiller à ce que, dans les cours normal des opérations de ce port, l'abandon d'un navire ou de toute autre marchandise à l'un de ses quais n'empêche les autres usagers d'y avoir plein accès? Pourrait-il arriver que toutes les parties intéressées aient avantage à permettre au Ministre de consentir à un particulier un bail visant à lui garantir l'utilisation d'un port? En l'occurence, naturellement, les droits, à supposer qu'ils existent déjà, seraient fixés par le ministère, je présume.

M. Hall: Monsieur le président, ce pourrait être le cas, mais cela est peu probable.

Le sénateur McElman: Ce serait exceptionnel?

M. Hall: Exactement, mais dans un cas comme celui-là, nous tenterions probablement de nommer un surveillant à temps partiel. Tout d'abord, il est peu probable qu'un particulier soit intéressé à signer un tel bail. Le recrutement de personnes intéressées au poste de surveillant de quai ou à la location d'un quai, constitue l'un de nos problèmes dans le cas des très petites installations portuaires.

Le sénateur McElman: Très bien. Nous allons maintenant examiner l'autre côté de la question. Si un bail était consenti à un particulier pour l'ensemble d'un port, il serait on ne saurait plus exceptionnel qu'il s'agisse d'un port d'une certaine envergure, n'est-ce pas? Mais, si tel était le cas, serait-il possible que le ministère accorde un bail qui ne garantit pas l'accès du port au public en général ou à toute personne qui désire accoster à l'un des ses quais?

M. Hall: A ma connaissance, il n'existe pas de bail, monsieur le président, qui ne protège pas l'intérêt public.

Le sénateur McElman: Et il y a effectivement de nombreux baux.

M. Hall: Il y en a plusieurs centaines, en effet.

[*Text*]

Senator McElman: And the public interest is provided for in each of those, as regards access.

Mr. Hall: As regards access, and in terms of charges at those facilities.

Senator McElman: Would there be any reason, do you suppose, then, for the department, with its record in this respect, to change its approach to leasing, if it were to lease to an individual for a purpose that might be considered beneficial, so as to permit the individual to do things it had never permitted a corporation or a municipality to do?

Mr. Hall: No. It is certainly not our intention to change what we have been doing in the past.

Senator Grosart: In view of that answer to Senator McElman's question, may I ask if there would be any objection to amending clause 8(a) to add words such as, "but no lease shall inhibit normal public access to or use of such a harbour"?

The Chairman: To which witness are you addressing the question?

Senator Grosart: I am naturally addressing it to the chair, and assuming that the chair will find the answers. It is probably difficult without the minister here.

The Chairman: I do not wish to indicate that your expectation of the ability of the chair is unjustified, but I do not undertake to find the answer to that question.

Senator Grosart: Well, of course, Mr. Chairman, with respect, that is the kind of question that is normally asked in a committee such as this.

The Chairman: Of course, it is.

Senator Grosart: Before moving an amendment it is normal to find out if such an amendment would be acceptable.

The Chairman: I am not objecting to the question; I am only suggesting that I do not undertake to get the answer. Mr. Hall?

Mr. Hall: Well, as I said, it was not our intention to restrict the public use of the harbours, so I do not know how I can object to that unless it is covered elsewhere.

Mr. Shaffer: If I may attempt to give some background, the present Government Harbours and Piers Act, in section 16(2), the leasing power, says:

> (2) Nothing in this section interferes with the public use of such wharf, pier or breakwater.

It was felt that the protection given by that was adequately covered in the type of standard provision that is contained in every lease that Mr. Hall was speaking of. If anything further

[*Traduction*]

Le sénateur McElman: Et l'on tient compte de l'intérêt public dans chacun d'eux, du moins en ce qui concerne l'accès, n'est-ce pas?

M. Hall: Oui et en ce qui concerne les droits fixés pour l'utilisation de ces installations.

Le sénateur McElman: Y aurait-il alors une raison, à votre avis, qui pousse le ministère, compte tenu de la réputation qu'il possède à cet égard, à vouloir modifier sa façon de concevoir les baux, s'il envisage toujours de consentir des baux à des particuliers dans un but qu'il juge avantageux, afin de permettre à ces derniers d'agir comme les sociétés commerciales ou les municipalités n'ont jamais pu le faire?

M. Hall: Non. Nous n'avons certainement pas l'intention d'agir autrement que nous ne l'avons fait par le passé.

Le sénateur Grosart: Vu la réponse que vous avez donnée à la question du sénateur McElman, puis-je vous demander si vous verriez une objection à ce qu'on amende l'article 8*a*) afin d'y ajouter une phrase comme «Aucun bail ne doit restreindre l'accès normal du public à un port ou limiter son utilisation».

Le président: A quel témoin adressez-vous votre question?

Le sénateur Grosart: Je l'adresse naturellement au président, en présumant qu'il peut me répondre. Il lui sera probablement difficile de le faire en l'absence du ministre.

Le président: Non pas que je veuille dire que l'impression que vous avez de la capacité à répondre du président est injustifiée, mais je vous avouerai que je ne m'engage pas à répondre à cette question.

Le sénateur Grosart: Pourtant, sauf le respect que je vous dois, monsieur le président, je crois qu'il s'agit du genre de questions qui sont normalement posées à un Comité comme le nôtre.

Le président: Assurément.

Le sénateur Grosart: Avant de proposer un amendement, normalement, il faut se demander si cet amendement est acceptable.

Le président: Je ne m'oppose pas à la question; je veux simplement dire que je n'envisage pas d'y répondre. M. Hall!

M. Hall: Eh bien! comme je l'ai dit plus tôt, notre intention n'était pas de restreindre l'utilisation publique des ports; je ne vois donc pas comment je pourrais m'opposer à cette proposition à moins qu'elle n'ait été abordée ailleurs.

M. Shaffer: Si vous me permettez d'essayer de vous donner certaines informations de base, je vous dirai que dans le paragraphe 16(2) de la Loi sur les ports et jetées de l'État, qui est actuellement en vigueur, on fait la référence suivante au pouvoir de consentir des baux:

> (2) Rien dans le présent article ne peut entraver l'utilisation publique de ce quai, de cette jetée ou de ce brise-lames.

On a jugé que la protection accordée par cette formulation était suffisante, compte tenu des dispositions courantes figurant dans tous les baux dont M. Hall a parlé. S'il fallait

[*Text*]

were needed, it would come under, in terms of this bill, the regulation-making power in paragraph 9(k) for the prescribing of terms and conditions. But to answer the question directly, I would only have to echo the honourable senator's remarks that it is difficult without having the minister here.

Senator Grosart: Yes. Perhaps, Mr. Chairman, we could reserve that because, in respect to the comments that have just been made, there might arise a conflict between the two bills and the regulations that have allowed for wide powers and would give the minister the power to restrict access if not to prohibit it. Therefore, there is a possibility of that conflict. Secondly, the allowance of the discretion of the minister under the regulations is something that Senator Forsey, if he were here, would certainly comment on.

The Chairman: We will reserve it temporarily, and then perhaps the committee will decide what it wishes to do about it. I will consider that question for the moment discussed, and return to it later. Any other questions?

Senator Grosart: Mr. Chairman, just before you leave it, do I understand that you will agree that we should get an answer to that question?

The Chairman: I will agree that we will resume the discussion before we adjourn. Any other questions? Senator Bell.

Senator Bell: Could we take a different approach at this moment, or are we finished?

The Chairman: Another subject is available, if you wish to raise it.

Senator Bell: One of the concerns I have with this bill is where there is going to be overlapping of provincial jurisdiction. If we start with clause 5 and go to where the minister will be able to undertake jointly with the governments of any provinces and agencies, I am wondering how much overlap will be given to a province's desires with regard to this. I am thinking particularly of where there could be an overlap of jurisdictions where, say for example, the Province of British Columbia deals with tourist development which is an Industry, Trade and Commerce matter. If a province undertook very seriously to impose itself upon the federal government or the Department of Fisheries, or whatever, this particular legislation has the authority for it. This comes without any safeguards that I can see for the federal government.

The other aspect of this is that the Department of Transport would have a very serious problem with seaplane moorage in small harbours. These are used not only for recreational or fishing purposes, but are used to supply commercial fishing camps in small places. I do not see any provision there for a federal policy with regard to transportation of goods and services in that regard.

[*Traduction*]

ajouter autre chose dans ce bill, ce serait à l'article qui concerne le pouvoir d'établir des règlements, au paragraphe 9*k*) qui traite de la prescription des modalités et des conditions des baux. Mais pour répondre plus directement, je souscrirai aux propos du sénateur qui a dit qu'il serait difficile de prendre une décision en l'absence du ministre.

Le sénateur Grosart: Vous avez raison. Peut-être, monsieur le président, pourrions-nous reporter cette décision à plus tard car, compte tenu des observations qui viennent d'être faites, il pourrait y avoir contradiction entre les deux bills et le règlement qui ont prévu de vastes pouvoirs et qui permettraient au ministre de restreindre, sinon d'interdire, l'accès aux ports. Cette contradiction n'est donc pas hypothétique. Par ailleurs, si le sénateur Forsey était ici, je suis certain qu'il s'empresserait de critiquer l'octroi d'un pouvoir discrétionnaire au ministre aux termes des règlements.

Le président: Nous réservons donc temporairement cet article, quitte à laisser au comité le soin de décider ce qu'il veut en faire. Je considère donc qu'on a suffisamment discuté de cette question et nous y reviendrons plus tard. Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, un dernier mot avant de nous quitter. Dois-je comprendre que vous êtes d'accord pour que nous obtenions une réponse à cette question?

Le président: Je suis d'accord pour que nous en reprenions la discussion avant d'ajourner. Y a-t-il d'atres questions? Sénateur Bell.

Le sénateur Bell: Allons-nous aborder un autre point ou avons-nous terminé?

Le président: Si le cœur vous en dit, vous êtes libre d'aborder un autre point.

Le sénateur Bell: Une des choses qui m'inquiètent au sujet de ce bill, c'est que certains de ses articles entraîneront probablement un chevauchement des compétences provinciales. D'abord, en ce qui concerne l'article 5, qui accorde au ministre le pouvoir de conclure des ententes avec le gouvernement d'une province ou avec l'un de ses organismes, je me demande jusqu'à quel point les provinces seront autorisées à exercer la même ingérance. Je pense, tout particulièrement, au chevauchement de compétences qui pourrait survenir, par exemple, si la province de la Colombie-Britannique envisageait de s'intéresser à la promotion du tourisme qui relève du ministère de l'Industrie et du Commerce. Si une province songeait sérieusement à s'imposer au gouvernement fédéral ou au ministère des Pêches, par exemple, ce projet de loi lui donne le pouvoir de le faire. Il n'accorde aucune garantie, à mon avis, au gouvernement fédéral.

En outre, le ministère des Transports aurait de très graves problèmes avec l'amarrage des aéroglisseurs dans les petits ports. Ces installations ne sont pas conçues seulement pour des fins récréatives et pour les activités de pêche, mais également pour approvisionner les cantonnements de pêche dans les petites localités. A mon avis, ce projet de loi ne vise ne rien à une politique fédérale en matière de transport des marchandises.

[*Text*]

If it is left to the provincial government, their proprieties may not be the same as the national interest would demand. I would just like to know if there are any other people who have these concerns with this bill.

Mr. Hall: Mr. Chairman, our relations with the provinces, particularly with British Columbia, relate to marina development and recreational aspects of development. We consulted with them on every project, and I think there is no project, particularly for marina development, where we have not dealt with them.

Now, with regard to your question of seaplane floats, I think that would be more properly directed to the Department of Transport than myself.

Senator Bell: Yet we are very short of them on the west coast.

Mr. Hall: Yes, I do know in some of the fishing harbours we do lease little areas within the harbour for seaplane floats, landings.

Senator Bell: When you say you have good co-operation, Mr. Hall, with the Province of British Columbia, and particularly with the department, would the co-operation be with the provincial Department of Transport or the Department of Conservation and Recreation, or what?

Mr. Hall: We know the minister of the provincial Department of Transport very well; in fact, he used to be with us, so we have some relations with him. I do not have the name at present.

Senator Bell: That is a situation that could change tomorrow and legislation would not cover this.

Mr. Hall: No, it was not with the provincial Department of Transport, I am sorry. I do not recall the name of the department right now. I may be able to find out for you before the meeting ends.

Senator Bell: I just want to be sure that the powers within the bill cover what we are trying to accomplish with the bill, and that the aims are going to be carried out through legislation.

Mr. Shaffer: Perhaps if I may just make one comment on the honourable senator's question with respect to clause 5 of the bill. Subclause 2, of course, looks at the possibility of joint projects with the province; but subclause 1 allows the minister himself to undertake projects to acquire, develop, construct, improve or repair any scheduled harbour, and that would be whether or not he can reach an agreement.

Senator Bell: With the province?

Mr. Shaffer: With the province.

Senator Bell: So he has the power?

Mr. Hall: Mr. Chairman, I now have the name of the department; it is the Department of Conservation and Recreation of British Columbia.

[*Traduction*]

Si cette responsabilité est laissée aux gouvernements provinciaux, leurs priorités ne seront peut-être pas conformes à l'intérêt national. Je veux simplement savoir s'il y a d'autres personnes qui éprouvent les mêmes inquiétudes au sujet de ce bill.

M. Hall: Monsieur le président, nos rapports avec les provinces, en particulier avec la Colombie-Britannique, se rattachent à l'aménagement de ports de plaisance et aux aspects récréatifs de cet aménagement. Nous les avons consultées pour chaque projet et je crois qu'il n'en existe aucun, surtout en ce qui concerne l'aménagement des ports de plaisance, que nous n'ayons pas abordé avec eux.

Maintenant, en ce qui concerne votre question sur les hydravions, je crois qu'il serait préférable que vous vous adressiez au ministère des Transports plutôt qu'à moi-même.

Le sénateur Bell: Pourtant, nous en avons très peu sur la côte ouest.

M. Hall: Oui, je sais que dans certains ports de pêche, nous louons, à l'intérieur du port, des espaces peu étendus pour l'atterrissage des hydravions.

Le sénateur Bell: Lorsque, monsieur Hall, vous dites que la province de la Colombie-Britannique, et en particulier le Ministère, collaborent beaucoup, est-ce avec le ministère provincial des Transports, le ministère des Loisirs et de la Conservation, ou un autre?

M. Hall: Nous connaissons très bien le ministre provincial des Transports; en fait, il travaillait autrefois avec nous, ce qui fait que nous entretenons des relations avec lui. Je ne pourrais pas vous le noommer tout de suite.

Le sénateur Bell: Cette situation pourrait très bien changer demain et ce domaine pourrait ne plus être couvert par la loi.

M. Hall: Non, je regrette, ce n'était pas avec le ministère provincial des Transports. Je ne me rappelle pas du nom du ministère maintenant. Je pourrai peut-être le trouver avant la fin de cette séance.

Le sénateur Bell: Je veux seulement m'assurer que les pouvoirs accordés par le bill englobent ce que nous visons en l'établissant, et que les objectifs poursuivis vont être réalisés par la loi.

M. Shaffer: J'aimerais faire une observation à propos de la question formulée par l'honorable sénateur au sujet de l'article 5 du bill. Le paragraphe 2 envisage évidemment la possibilité de programmes conjoints établis avec le gouvernement de la province, mais le paragraphe 1 autorise le ministre lui-même à établir des programmes portant sur l'acquisition, l'aménagement, la construction, la modernisation ou la réparation des ports inscrits et ce, peu importe qu'il ait conclu ou non un accord à ce sujet.

Le sénateur Bell: Avec la province?

M. Shaffer: Avec la province.

Le sénateur Bell: Il en a donc le pouvoir?

M. Hall: Monsieur le président, je me rappelle maintenant du nom du ministère; il s'agit du ministère de la Conservation

[*Text*]

The Chairman: Are there any further questions on the bill?

Senator Denis: In clause 5, paragraph 2, subparagraph (b) in English we talk about "the province", and in French it is "le versement à celle-ci".

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I was sorry to note that the honourable senator was absent at the last meeting we had with Mr. Louis Martineau, the head of the translation services in the legislation section of the Department of Justice. He then explained the reason for the use of the term "celle-ci", and it was because that term related back to the noun "une province" at the beginning of subclause 5(2). I believe the honourable senator was not present at that portion of the meeting.

The Chairman: Yes.

Senator Bourget: I think what he said at that time was that (a) should be read separately from (b) and that (b) referred to the beginning. I agree with Senator Denis. The gentleman who was here said that (a) should be read separately from (b). I was of the same opinion as you, Senator Denis, but that is the way they explained it. Do you remember that?

Senator Denis: Why, then, in the English version would you not say, "payment of the latter" or "of the former"? Why do you use the word "province" in the English version but a pronoun so far as the French version is concerned?

Mr. Shaffer: I suppose it is only for reasons of style or elegance. We do not usually use the "payment to its" type of construction.

Senator Denis: "Payment of the former" or "the latter."

Mr. Shaffer: We try to avoid use of the payment either to "it" or to "the latter"; wherever possible we prefer to substitute the actual noun for those expressions. I think it is simply a matter of style.

Senator Denis: It is agreeable for the English version but not for the French version.

The Chairman: Do you wish to pursue that further, Senator Denis?

Senator Denis: No.

Senator Bell: What is the potential growth for west coast fishing harbours and recreational harbours? Secondly, how will we be able to allocate funds to meet the required development? Thirdly, if they cannot develop fast enough to meet the demand in some acceptable way, how will we avoid penalizing the fishermen and the use of recreational harbours in respect of licensing, fees and so on?

[*Traduction*]

et des Loisirs (Department of Conservation and Recreation) de la Colombie-Britannique.

Le président: Y a-t-il d'autres questions sur le bill?

Le sénateur Denis: A l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 5, la version anglaise précise «the province» tandis qu'il est écrit dans la version française «le versement à celle-ci».

M. Shaffer: Monsieur le président, j'ai constaté avec regret que l'honorable sénateur n'a pas assisté à la dernière réunion que nous avons eue avec M. Louis Martineau, chef des services de traduction de la Section de la législation du ministère de la Justice. Il a alors expliqué la raison pour laquelle on avait utilisé le terme «celle-ci». C'est que ce terme renvoie au substantif «une province» qui se trouve au début du paragraphe 5(2). Je crois que l'honorable sénateur n'était pas présent à ce moment de la soirée.

Le président: C'est exact.

Le sénateur Bourget: Je pense que ce qu'il a dit à ce moment était qu'il fallait lire l'alinéa *a*) séparément de l'alinéa *b*) qui, lui, se rattachait au début du paragraphe. Je suis d'accord avec le sénateur Denis. La personne qui était ici a dit qu'il fallait lire l'alinéa *a*) séparément de l'alinéa *b*). Je pensais comme vous, sénateur Denis, mais c'est ainsi qu'on nous l'a expliqué. Vous en rappelez-vous?

Le sénateur Denis: Pourquoi alors ne diriez-vous pas dans la version anglaise «payment of the latter» ou «of the former»? Pourquoi utilisez-vous le terme «province» dans la version anglaise tandis que vous utilisez un pronom dans la version française?

M. Shaffer: Je suppose que c'est seulement pour des raisons de style ou d'élégance. En anglais, nous n'utilisons pas habituellement les constructions du type «payment to its».

Le sénateur Denis: Ainsi que du genre «payment of the former» ou «the latter».

M. Shaffer: Nous essayons d'éviter l'emploi des termes «it» ou «the latter» pour dire à qui s'applique les versements. Autant que possible, nous préférons substituer le substantif réel à ces expressions. Je crois que c'est seulement une question de style.

Le sénateur Denis: Cela convient pour la version anglaise, mais non pour la version française.

Le président: Voulez-vous approfondir cette question, sénateur Denis?

Le sénateur Denis: Non.

Le sénateur Bell: Quelle est la croissance possible des ports de pêche et de plaisance sur la côte Ouest? En deuxième lieu, comment pourrons-nous répartir les fonds de façon à faire face aux besoins d'aménagement? En troisième lieu, si on ne peut pas les aménager assez rapidement pour faire face de façon acceptable à la demande, comment pourrons-nous éviter de pénaliser les pêcheurs ainsi que l'utilisation des ports de plaisance, dans le cadre de l'octroi des permis, de l'imposition de droits et ainsi de suite.

[*Text*]

Mr. Hall: In reply to the question on the potential growth of recreational facilities and fisheries, I would say the fishing fleet is not expanding greatly on the west coast.

Senator Bell: Is the potential growth there? Has a study been made?

Mr. Hall: I think several studies have been made. I am not an expert in that area, but I know there was a significant buy-back program over the last number of years. I think the fishing fleet is expected to remain stable.

Senator Bell: That is the offshore deep sea fishing fleet?

Mr. Hall: And the salmon fleet.

Senator Bell: The small close-in fishing, such as herring roe?

Mr. Hall: Herring roe, yes. I believe that is expected to remain somewhat stable at about 6,000 to 7,000 boats.

The recreation is mushrooming. We know that because of the requests we get, and we are only reactive on the recreational side. We do not expect to be able to accommodate the reservations we have in hand for up to five years. We are hopeful that the province will provide some funds. The funds will have to be voted by Parliament federally, I suppose, unless we can get the province to assist us as well. There has not been much money for marina development made available by the province for what we are doing. If we cannot get the funds, there will be too many boats for the facilities available. We are working on this by assisting recreational marinas every year, as well as extending fishing harbours. For instance, at Steveston, British Columbia, there is under development a 1,000-boat fishing harbour which will accommodate many of the boats in the lower Fraser River area. The recreational sector is pushing on the fishing harbours all the time. I suppose that if it gets attractive enough private industry will pick it up entirely. The main thrust of the Small Craft Harbours Branch is fishing; only a small portion of our budget is allocated to recreational facilities, and we are reactive there; we react to requests for assistance.

Senator Bell: In the regulations, fees charged and so on, will it not make a difference if there is a provincial contribution to the funding, relative to the size of the vessel and that kind of thing? Is there an exemption?

Mr. Hall: Not at all.

Senator Bell: I am thinking of regulations and fees chargeable.

Mr. Hall: When we assist under the marina assistance policy, which is ordinarily assistance to a municipality, we perform dredging and build breakwaters as part of the assist-

[*Traduction*]

M. Hall: En réponse à la question portant sur la croissance possible des ports de pêche et de plaisance, je dirais que la flotte de pêche sur la côte Ouest n'augmente pas beaucoup.

Le sénateur Bell: Y a-t-il une croissance possible? Une étude a-t-elle été effectuée?

M. Hall: Je crois que plusieurs études ont été faites. Je ne suis pas un spécialiste en la matière, mais je sais qu'il y avait un important programme de rachat au cours des quelques dernières années. Je crois que la flotte de pêche se maintiendra au même niveau.

Le sénateur Bell: Il s'agit de la flotte destinée à la pêche hauturière?

M. Hall: Ainsi que de la flotte destinée à la pêche au saumon.

Le sénateur Bell: Qu'en est-il de la pêche littorale à laquelle on s'adonne pour obtenir, par exemple, des œufs de hareng?

M. Hall: Des œufs de hareng, oui. Je crois qu'on s'attend à ce que le nombre de bateaux de pêche aux harengs reste à peu près stable, soit environ 6,000 à 7,000 bateaux.

Les ports de plaisance poussent comme des champignons. Nous le savons en raison des demandes qui nous sont présentées et c'est uniquement l'aspect récréatif qui nous préoccupe. Nous ne pensons pas être en mesure de satisfaire à toutes les demandes de réservation qui nous ont été faites pour les cinq prochaines années. Nous espérons que la province nous fournira des fonds. Je suppose que le Parlement fédéral devra voter des crédits à cet effet à moins que nous puissions obtenir aussi une aide financière de la province. La Colombie-Britannique n'a pas affecté beaucoup de fonds à l'aménagement des ports de plaisance. Si nous ne pouvons pas obtenir ces fonds, il y aura trop de bateaux pour les installations dont nous disposons. Nous essayons d'améliorer la situation en aidant les ports de plaisance chaque année et en augmentant le nombre des ports de pêche. Ainsi, à Steveston, en Colombie-Britannique, on est en train d'aménager un port de pêche d'une capacité de 1,000 places qui pourra recevoir de nombreux bateaux dans la zone en aval du fleuve Fraser. Le secteur des loisirs pousse toujours au développement des ports de pêche. Je suppose que s'il devient suffisamment attrayant, l'industrie privée s'en emparera. La Direction des ports pour petites embarcations s'intéresse surtout à la pêche; ainsi seulement une faible partie de notre budget est allouée aux installations récréatives et nous réagissons à ce sujet; nous réagissons aux demandes d'aide qui sont présentées.

Le sénateur Bell: Dans les règlements s'appliquant aux droits imposés, etc., cela changera-t-il la situation si la province contribue au financement en fonction de la taille du navire et d'autres aspects du même genre. Y a-t-il une exemption de prévue?

M. Hall: Il n'y en a aucune.

Le sénateur Bell: Je pense ici aux règlements et aux droits applicables.

M. Hall: Lorsque nous fournissons une certaine aide en vertu de la politique d'aide relative aux ports de plaisement—cette aide s'applique généralement à une municipalité—nous

[*Text*]

ance. That is still a marina, and they enter into an agreement with us that they will build certain facilities on the upland, at least equal to the amount the federal government puts in on shore. We do not attempt to operate. That is our assistance. It is a private operation, except that the marina must remain open to the public as part of our agreement. Fishing harbours are totally funded by the federal government, and will continue to be.

Senator Langlois: In clause 5 the minister is given the power to:

> . . . undertake projects for the acquisition, development, construction, improvement or repair of any scheduled harbour or any fishing or recreational harbour.

What about maintenance?

Mr. Hall: I would suggest that "improvement or repair" would include maintenance.

Senator Langlois: Not necessarily; maintenance is not repair.

Mr. Shaffer: It was felt that under clause 5 "projects" relates to such things as acquisition, improvement and development; whereas under clause 4, which is the ongoing day-to-day maintenance, it says—and this wording is taken out of the present Government Harbours and Piers Act in a similar vein:

> The use, management and maintenance of every scheduled harbour . . . are under the control and administration of the Minister.

This was felt to be less a matter of the project and more a matter of the day-to-day administration.

Senator Langlois: I do not see that as a reason for leaving maintenance out of clause 5, if we want to cover maintenance work.

Mr. Hall: If you look at clause 4, I think maintenance is included.

The Chairman: Are you satisfied with the reply, Senator Langlois?

Senator Langlois: I see it in clause 4, but I do not see why it is not in clause 5. Leaving that aside for the moment, at the last meeting of the committee I voiced this objection. When we refer to "agency of the province", an agency is defined in clause 1 as including cities, towns and municipalities, but they are not agencies of any province; they are creatures of the province, not agencies of the province.

Mr. Shaffer: That is why we use the word "includes". We do not intend to imply that "agency" in its normal sense means these things. We say that in addition to the things that "agency" normally means, in the context of this bill it will include these organisms. As you rightly point out, they are not

[*Traduction*]

effectuons des opérations de dragage et construisons des jetées. Il s'agit toujours de ports de plaisance. Les municipalités concluent un accord avec nous aux termes duquel elles s'engagent à construire certaines installations dans le secteur attenant et à affecter à ces opérations un montant au moins équivalent à celui que le gouvernement fédéral consacre aux installations sur le rivage. Nous n'essayons pas de nous mêler de l'exploitation. C'est une assistance. Il s'agit d'une exploitation privée, sous réserve que le port de plaisance doive être accessible au public dans le cadre de notre entente. Les ports de pêche sont entièrement financés par le gouvernement fédéral et continueront encore à l'être.

Le sénateur Langlois: En vertu de l'article 5, le Ministre est autorisé à:

> «établir des programmes portant sur l'acquisition, l'aménagement, la construction, la modernisation ou la réparation des ports inscrits ou des ports de pêche ou de plaisance.»

Et l'entretien?

M. Hall: La «modernisation ou la réparation» des ports inclueraient, à mon avis, l'entretien.

Le sénateur Langlois: Pas nécessairement; l'entretien n'est pas synonyme de réparation.

M. Shaffer: On estimait qu'en vertu de l'article 5, le terme «programmes» s'applique à des opérations telles que l'acquisition, la modernisation et l'aménagement, tandis que l'article 4, qui s'applique à l'entretien quotidien, indique—et ces termes sont tirés de la Loi actuelle sur les ports et jetées du gouvernement—:

> «L'utilisation, la gestion et l'entretien des ports inscrits sont sous l'autorité du Ministre.»

On estimait que cela concernait moins le programme et s'appliquait davantage à la gestion quotidienne.

Le sénateur Langlois: Je ne vois pas une raison suffisante de ne pas inclure l'entretien dans l'article 5, si nous voulons vraiment que les travaux d'entretien soient inclus.

M. Hall: Si vous lisez attentivement l'article 4, je crois que l'entretien est mentionné.

Le président: Cette réponse vous satisfait-elle, sénateur Langlois?

Le sénateur Langlois: Je ne vois pas pourquoi ce terme n'est pas mentionné à l'article 5, tandis qu'il l'est à l'article 4. J'aimerais laisser cela de côté pour le moment et souligner, qu'à la dernière séance du comité, j'ai formulé cette objection. Lorsque nous référons à un «organisme de la province», organisme est défini à l'article 1 comme comprenant les cités, les villes et les municipalités qui ne sont pas des organismes de la province; ces dernières font partie de la province, mais ne sont pas des organismes de la province.

M. Shaffer: C'est pourquoi nous avons utilisé le terme «comprend». Nous n'essayons pas d'insinuer que la signification normale du terme «organisme» englobe ces administrations. Nous disons tout simplement qu'en plus de la signification normale du terme «organisme», ce terme inclura ces

[*Text*]

usually the type of organisms that one would normally associate with that word.

Mr. Hall: We also deal directly with other agencies of the province, for instance conservation authorities.

Senator Phillips: I should like now to turn to clause 10, the enforcement officers. How are the enforcement officers to be paid, and what is the proposed pay scale?

Mr. Hall: Mr. Chairman, the regulations regarding those have not been completed to date. I believe we spoke about this at our last meeting. Some will be paid by commission—particularly in connection with recreational harbours. With others, it is intended to negotiate local rates for a certain number of hours required per year at a facility.

Senator Phillips: Will there be any discussion with the Public Service Commission to establish a pay scale?

Mr. Hall: There probably will be, but I cannot yet say that there will or will not be. I certainly would want to discuss a pay scale. I think we will be obliged to discuss with any region the prevailing rates to be paid.

Senator Phillips: Would there be any objection to amending it so that the minister may appoint, as an enforcement officer, any person who, in accordance with the Public Service Employment Act, is qualified to be so appointed, and furnish that person with a certificate of his appointment?

Mr. Hall: The development of this bill goes back over a period of approximately four years, and perhaps a little more than that. We have had a good deal of discussion—I believe I mentioned that before—and a good many of the players with whom we had those discussions have changed in the meantime. At that time it was determined by the compensation division of Treasury Board—I am not sure of the title—that the wharfingers would not be considered as public servants under the terms of the Public Service Employment Act, the Public Service Staff Relations Act, and another act—

Mr. Shaffer: The Public Service Superannuation Act.

Mr. Hall: No; it was another act.

Senator Grosart: The Public Service Staff Requirements Act.

Mr. Hall: It is in the minutes of our last meeting. The matter was discussed at that time; but, certainly, before we go ahead we would wish to discuss it again.

The Chairman: Do you wish to add anything to that, Mr. Shaffer?

Mr. Shaffer: No, Mr. Chairman.

The Chairman: I am not sure whether Senator Phillips received an answer to his direct question whether there would

[*Traduction*]

entités dans le contexte de ce bill. Comme vous l'avez souligné à juste titre, il ne s'agit pas, en règle générale, du genre d'organisme qu'on associerait normalement avec ce terme.

M. Hall: Nous traitons également directement avec d'autres organismes de la province, par exemple les autorités en matière de conservation.

Le sénateur Phillips: J'aimerais maintenant aborder l'article 10 qui s'applique aux agents d'exécution. Comment ces agents doivent-ils être payés et quelle est l'échelle de salaire proposé pour ces derniers?

M. Hall: Monsieur le président, les règlements concernant ces questions ne sont pas encore complètement terminés. Je crois que nous en avons déjà parlé lors de notre dernière séance. Certains seront payés à la commission, surtout en ce qui concerne les ports de plaisance. Pour les autres, il est prévu d'établir au moyen de négociations des taux locaux portant sur un certain nombre d'heures de travail à faire annuellement.

Le sénateur Phillips: Consultera-t-on la Commission de la Fonction publique dans le but d'établir une échelle des salaires?

M. Hall: Probablement, mais je ne peux pas encore le garantir. Quant à moi, j'aimerais discuter de cette échelle de salaire. Je crois que nous serons tenus de consulter les régions en ce qui concerne les taux actuels.

Le sénateur Phillips: Y aurait-il quelque objection à ce que l'on modifie cet article de façon à ce que le ministre puisse nommer comme agent d'exécution toute personne qu'il estime qualifiée à cet égard conformément à la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique et qu'il puisse lui remettre un certificat attestant sa nomination?

M. Hall: L'étude de ce projet de loi remonte à environ quatre ans et peut-être un peu plus. Nous avons eu l'occasion de l'étudier en profondeur, ce que j'ai déjà mentionné je crois; et depuis, beaucoup de ceux qui ont participé à ce débat ont changé. A cette époque, la Division de la rémunération du Conseil du trésor, je ne suis pas sûr de cette appellation, avait déterminé que les gardiens de quais n'étaient pas considérés comme des fonctionnaires aux termes de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique, de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique, et d'une autre loi . . .

M. Shaffer: La Loi sur la pension de la Fonction publique.

M. Hall: Non, il s'agissait d'une autre loi.

Le sénateur Grosart: La Loi sur les exigences de travail dans la Fonction publique.

M. Hall: Le nom de cette loi figure au compte rendu de notre dernière séance. Cette question avait alors été débattue; cependant avant de poursuivre, nous pourrions peut-être l'étudier de nouveau.

Le président: Désirez-vous ajouter certains commentaires, monsieur Shaffer?

M. Shaffer: Non, monsieur le président.

Le président: Je ne suis pas sûr qu'on ait répondu à la question directe posée par le sénateur Phillips qui a demandé si

[*Text*]

be any objection to the type of amendment he proposed. Did you intend to answer that, Mr. Shaffer?

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, there would be that objection, for the reasons pointed out by Mr. Hall.

Senator Phillips: I understand the reasons basically: that these people are going to be part-time employees. It is my understanding that there are many part-time employees covered by the Public Service Employment Act.

Mr. Hall: I am not equipped to answer that question, Mr. Chairman.

Senator Phillips: Many elevator operators are part-time, yet they are covered by the Public Service Employment Act.

Mr. Hall: I will certainly undertake to discuss it with the Public Service Commission before we determine what rates will be paid and how they will be appointed.

Senator Grosart: May I make a correction, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Senator Grosart: I took a guess at the name of the other act. It is the Public Service Staff Relations Act, which is germane to this discussion.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Denis: Mr. Chairman, I would like to know whether we intend to discuss this submission by the Yacht Club of Quebec?

The Chairman: Yes, we do. If the committee would permit, I would like to go as far as we can with these witnesses on other subjects and then get to the yacht club's submission.

Senator Denis: Right. You are always right, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. I shall now call upon Senator Grosart, who has a couple of questions.

Senator Grosart: My first question refers to clause 9, subclause (o) which reads:

> (o) generally for carrying out the purposes and provisions of this Act.

May I ask—I believe this will probably be taken into consideration with similar requests that have been made today—whether there would be any objection on the part of the department to amending subclause (o) to read:

> generally *necessary* for carrying out the purposes and provisions of this Act.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, the only comment I have is that there would be no objection in principle, but that in practice the words mean exactly that.

Senator Grosart: If I believed that, I would not have made the suggestion. There has been a trend recently to put in the

[*Traduction*]

l'amendement qu'il a proposé susciterait des objections. Aviez-vous l'intention de répondre à cette question, M. Shaffer?

M. Shaffer: Monsieur le président, il y aurait cette objection: les raisons signalées par M. Hall.

Le sénateur Phillips: Je crois comprendre que la raison en est essentiellement que ces personnes seront employées à temps partiel. A mon avis, il y a bon nombre d'employés à temps partiel qui sont assujettis à la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique.

M. Hall: Il m'est impossible de répondre à cette question, monsieur le président.

Le sénateur Phillips: Beaucoup de conducteurs d'élévateurs sont des employés à temps partiel, mais ils sont assujettis à la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique.

M. Hall: J'étudierai certainement cette question avec la Commission de la Fonction publique, avant de déterminer les échelles de salaire et la façon de désigner les agents d'exécution.

Le sénateur Grosart: Puis-je apporter une correction monsieur le président?

Le président: Oui.

Le sénateur Grosart: J'ai deviné le nom de l'autre loi. Il s'agit de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique, laquelle se rapporte à ce débat.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Denis: Monsieur le président, je voudrais savoir si nous avons l'intention d'étudier le mémoire présenté par le Yacht Club de Québec?

Le président: Oui, nous l'étudierons. Si les membres du comité le permettent, j'aimerais que nous questionnions autant que possible ces témoins sur les autres questions, pour ensuite aborder le mémoire du Yacht Club.

Le sénateur Denis: Très bien. Vous avez toujours raison monsieur le président.

Le président: Merci. Je cède maintenant la parole au sénateur Grosart qui a quelques questions à poser.

Le sénateur Grosart: Ma première question portera sur le paragraphe 9(o) dont la version anglaise se lit ainsi:

> (o) generally for carrying out the purposes and provisions of this Act.

Je crois que ma question sera étudiée avec les demandes analogues qui ont été faites aujourd'hui. Puis-je par conséquent demander si le ministère verrait des objections à ce qu'on modifie ainsi la version anglaise du paragraphe anglais (o):

> generally necessary for carrying out the purposes and provisions of this Act.

M. Shaffer: Monsieur le président, ma seule remarque, c'est qu'en principe, il n'y aurait aucune objection, mais en pratique, le libellé actuel du projet de loi a exactement la signification de la modification que vous proposez.

Le sénateur Grosart: Si j'étais de votre avis, je n'aurais pas fait cette proposition. Récemment, la tendance veut que l'on

[*Text*]

word "necessary" to make it very clear that it must be "necessary for carrying out the purposes"—which is different from merely saying "for carrying out the purposes." This has been discussed at length. I am merely asking whether there would be any objection, even if it is regarded as unnecessary to put in the word "necessary"?

Senator Denis: The same thing again.

Mr. Shaffer: There would be, from two points of view. One is from a drafting point of view. We do not like to insert words unless they really are necessary. Secondly, there is the discrepancy which this might create between the formulation of subclause (o) and a plethora or multitude of similar formulations in other regulation authorizing powers. One would perhaps be opening the way to a judicial interpretation of why the word is in one paragraph and not in another. That would tend to cause some difficulty in interpretation, or possibly tend to cause some difficulty in interpretation.

We take it that under what I believe is section 11 of the Canada Interpretation Act, which applies to all statutes, a statute must be given such large and liberal interpretation that conduces to the attainment of its objects. In the light of that, one reads these regulations "for attaining the objects of this act," and if there were a regulation whose purport fell without" the objects of this act," I think the Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments would be the first to fire off a letter to us asking what exactly we were doing by going outside the purposes of the act. That is why I feel the word is not necessary.

Senator Grosart: May I make a brief comment on that? The last remark, that one of the controls might be that the joint committee would "fire off a letter" is meaningless to me. Firing off a letter in no way prevents the abuse of such a clause if there were such an abuse. Merely the fact that some committee would later object to it—and it would only be a committee of Parliament—surely does not justify refusing to make a change which otherwise might be justified.

Mr. Shaffer: If I may, I could quote from the Second Report of the Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments of the many instances in which writing a letter to the department accomplished exactly the result desired by that committee.

Senator Grosart: And they could give you many examples, as they have in their reports, where their reports have been full of complaints that their recommendations have been ignored. So I think they cancel out. Merely to say that some committee will pick this up in the future is, surely, not a good answer.

Then I would certainly point out that this word "necessary" is being increasingly used in drafting powers, discretionary powers given to the minister under the regulations. As to whether this would create a new situation, a judicial interpretation, I can only say that if it did, so much the better, However, I understand that, from the point of view of the

[*Traduction*]

place les termes «necessary» afin de préciser l'obligation; «necessary for carrying out the purposes» est différent de «for carrying out the purposes». Cette question a été étudiée à fonds. Je demande tout simplement si l'addition du terme «necessary» entraînerait une objection même si on juge que ce terme n'est pas nécessaire?

Le sénateur Denis: Ça recommence.

M. Shaffer: Il y aurait des objections, et cela à deux points de vue. Premièrement, du point de vue de la rédaction. Nous n'aimons pas ajouter des termes, sauf s'ils sont vraiment nécessaires. Deuxièmement, il pourrait en résulter une contradiction entre le libellé du paragraphe (o) et une multitude de libellés analogues au sujet des pouvoirs réglementaires. Cette modification entraînerait peut-être un problème d'interprétation judiciaire: pourquoi le terme est-il dans un paragraphe et non pas dans un autre? Cette modification contribuerait, ou contribue peut-être à créer certains problèmes d'interprétation.

Nous supposons qu'en vertu l'article 11 de la Loi d'interprétation, laquelle loi s'applique à tous les textes législatifs, un texte législatif doit faire l'objet d'une interprétation suffisamment large et libérale pour qu'on puisse assurer la réalisation de ses objets. Par conséquent ces règlements sont nécessaires «pour réaliser les objets de cette loi»; s'il y avait un règlement dont le libellé ne tiendrait pas compte «des objets de cette loi» je crois que le comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires nous enverrait sur-le-champ une lettre dans laquelle il nous demanderait pourquoi au juste nous ne tenons pas compte des objectifs de la loi. C'est pourquoi je crois que le terme n'est pas nécessaire.

Le sénateur Grosart: Puis-je faire une brève observation à ce sujet? La dernière remarque n'a aucun sens à mon avis. Il s'agit de celle selon laquelle le comité mixte enverrait une lettre sur-le-champ. Envoyer une lettre n'empêche en aucune façon une modification indue d'un article du projet de loi, si elle a déjà été apportée. Le seul fait qu'un comité s'y opposerait par la suite, et il ne s'agirait alors que d'un comité parlementaire, ne justifie sûrement pas le refus d'apporter un changement qui, autrement, serait justifié.

M. Shaffer: Si vous me le permettez, je pourrais citer un extrait du deuxième rapport du Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires, lequel rapport fait état des nombreux cas où le fait d'envoyer une lettre à un ministère donnait exactement le résultat souhaité par ce comité.

Le sénateur Grosart: Comme en font foi les rapports, il y a également de nombreux exemples de rapports regorgeant de plaintes selon lesquelles on n'avait pas tenu compte des recommandations. Je crois qu'on a abandonné la partie. Dire tout simplement qu'un comité étudiera de nouveau cette question n'est sûrement pas une bonne réponse.

Par ailleurs, je ferais certainement remarquer que le terme «nécessaire» est de plus en plus utilisé lorsqu'il s'agit de rédiger les dispositions portant sur les pouvoirs discrétionnaires accordés au ministre dans le cadre des règlements. Quant à dire si cette modification entraînerait une nouvelle situation, en l'occurrence une interprétation judicieuse, je peux tout simple-

[*Text*]

Department of Justice, the department would not accept such an amendment.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, it would certainly be good for lawyers.

Senator Grosart: You say the department "would not accept it". That is all I need at the moment.

The Chairman: Is there another question?

Senator Grosart: I would move, if I may and if it is your wish, Mr. Chairman, to the point you raised in connection with clause 14(2). I do not know whether you intended to deal with it, or would like it dealt with from the floor. This is the question you raised at page 39 of last week's proceedings.

The Chairman: The words "an officer deems suitable." I had not intended to pursue it any further myself, but if any member of the committee wishes to pursue it, that is perfectly acceptable.

Senator Grosart: Then I would like to ask this again, because this is a normal procedure in these committees, whether the department would accept the type of amendment that was suggested by the chairman. I believe it was said the last time that there would be no objection, so that an amendment would use somewhat the same words as are used in clause 17(1). It refers to the proceeds of a sale, and it is still in this seizure area, in exactly the same area. The phrase is "reasonable in the circumstances." So, my question is, would there be any objection to amending clause 14(2) so that it would read:

> ... and remove them to such place as is suitable, under the circumstances.

That was the point you raised, Mr. Chairman.

Mr. Shaffer: On a point of clarification, that occurs at the end of subclause (1) in clause 14, right at the end.

Senator Grosart: It is also in subclause 2.

Mr. Shaffer: Is it?

Senator Grosart: The word "deems" is in both. If it is to be made, it should be in both.

Mr. Shaffer: Actually, it is one answer.

Senator Grosart: Yes.

Mr. Shaffer: I am afraid, Mr. Chairman, that I cannot answer that. It is a matter which is more political than legal.

Senator Grosart: Come, come now. Now, wait a minute, please. When I suggest an amendment, do not suggest that the amendment is political. You are in a committee of Parliament.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I am just saying it is not for me really to comment on whether I, as a representative of the

[*Traduction*]

ment affirmer que ce serait tant mieux. Je crois cependant comprendre que le ministère de la Justice n'accepterait pas un tel amendement.

M. Shaffer: Monsieur le président, il n'y aurait certainement pas de problèmes en ce qui concerne les avocats.

Le sénateur Grosart: Vous avez mentionné que le ministère «ne l'accepterait pas». C'est tout ce dont j'ai besoin de savoir pour l'instant.

Le président: Y a-t-il une autre question?

Le sénateur Grosart: Si vous me le permettez, je désirerais proposer le point que vous avez mentionné concernant le paragraphe 14(2). Je ne sais pas si vous voulez étudier cette question dès maintenant ou si vous voulez l'étudier à la chambre. Il s'agit de la question que vous avez soulevée à la page 39 du compte-rendu de la semaine dernière.

Le président: Les termes «qu'il juge indiqué». Je n'ai pas l'intention de poursuivre l'étude de cette question, mais si un membre du comité désire l'étudier de nouveau, je n'y vois aucun inconvénient.

Le sénateur Grosart: Puisqu'il s'agit de la procédure normale au sein de ces comités, j'aimerais demander encore une fois au ministère s'il accepterait le genre d'amendement proposé par le président. Je crois que l'on avait mentionné la dernière fois qu'il n'y aurait aucune objection de sorte qu'il serait possible d'utiliser en quelque sorte les mêmes termes que ceux du paragraphe 17(1). Il s'agit du produit de la vente de marchandises qui seraient encore au lieu du séquestre. Exactement à cet endroit. Les termes sont «justifié par les circonstances»; je demande donc s'il y aurait des objections à ce que le paragraphe 14(2) soit ainsi modifié.

> ... et les faire déplacer vers l'endroit justifié par les circonstances.

C'était le point que vous aviez soulevé, monsieur le président.

M. Shaffer: En guise de précision, ces termes se trouvent à la fin du paragraphe 14(1), à la toute fin du paragraphe.

Le sénateur Grosart: On les retrouve également au paragraphe 2.

M. Shaffer: Oui?

Le sénateur Grosart: Les termes «qu'il juge» se trouvent dans les deux paragraphes. Dans le cas d'amendement, il faudrait modifier les deux paragraphes.

M. Shaffer: En fait une réponse traite de cette question.

Le sénateur Grosart: Oui.

M. Shaffer: Je crains, monsieur le président, de ne pouvoir répondre à cette question, car elle est d'ordre politique plutôt que juridique.

Le sénateur Grosart: Allons. Un instant, je vous prie. Lorsque je propose une modification, n'affirmez pas qu'il s'agit d'un amendement politique. Vous êtes devant un comité parlementaire.

M. Shaffer: Monsieur le président, je ne fais qu'affirmer qu'il ne m'appartient pas de commenter si, en ma qualité de

[*Text*]

Department of Justice, would accept this. It would have to be acceptable to our client department.

Senator Grosart: That is another matter.

Mr. Shaffer: I am sorry if I offended.

Senator Grosart: Mr. Chairman, can I suggest that we have an answer from the client department to that, and to some other questions?

The Chairman: I do not know whether Mr. Hall is prepared to answer now on that point. If he is, we would be glad to hear him. If not, we could arrange for an opportunity for him to inform himself.

Mr. Hall: I really was not involved in the drafting of this, when it was drafted. I see no particular reason why the word "deemed" is used there. I do not know if it will make any difference.

The Chairman: It looks to me as though we will have to reserve that. We have quite a list of reservations here now, and the committee will decide what should be done with them. We will just add this to the list.

Senator Grosart: Mr. Chairman, if I may comment on what Mr. Hall has just said, that he thought that it would not make any difference, the difference, of course, would be that if the amendment were carried any such action would then come under the purview of the courts. If there were a damage action the department or the officer would not be in a position to plead "I thought so" or "I deemed it." Senator McElman has discussed this also. The defence would not be open to say, "I thought this place was suitable", whether it was or was not suitable. That is the difference.

Mr. Hall: I was comparing this to clause 17(1) which says: "as is reasonable in the circumstances."

Senator Grosart: That is what I am saying.

Mr. Hall: I really do not know that that makes any difference.

Senator Grosart: It would, if you had the latitude, of "as the officer deems reasonable." If it read as *is*, "reasonable", the court would decide whether it was reasonable or not. The suggestion has been made that the courts would decide, in a damage action, whether the place was suitable or not, as a matter of fact.

Mr. Shaffer: In clause 17(1) we are getting closer to property and the subject of civil rights and property. One is at the point where the property is to be seized. If the officer may sell them, he had better get back a reasonable price. This is a property right.

Senator Grosart: It is exactly the same property right, and under the same circumstances, which is seizure.

Mr. Shaffer: I would say that clause 14 deals with the place to which, in the case of a dangerous situation, the property may be removed. I would say that it is a lesser order of

[*Traduction*]

représentant du ministère de la Justice, j'accepterais cet amendement. Il faudrait que le ministère pour lequel je travaille l'accepte.

Le sénateur Grosart: C'est une autre question.

M. Shaffer: Je m'excuse si je vous ai offensé.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, puis-je observer que le ministère pour lequel il travaille a fourni une réponse à cette question ainsi qu'à d'autres?

Le président: Je ne sais pas si M. Hall est maintenant disposé à répondre à cette question. Dans l'affirmative, nous serions heureux de l'écouter. Sinon, nous pourrions lui fournir l'occasion de se renseigner.

M. Hall: En fait, je n'ai pas participé à la rédaction de ce projet de loi. Je ne vois pas pourquoi les termes «qu'il juge» sont employés. Je ne sais pas si cela ferait une différence.

Le président: Il me semble que nous devrons mettre cette question de côté. Nous avons déjà un bon nombre de questions qui ont été mises de côté et le comité décidera des mesures à prendre à cet égard. Nous ajouterons, tout simplement, cette question à celles que nous avons déjà.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, si je puis me permettre une observation sur les propos de M. Hall qui prétend que cela ne ferait aucune différence. La différence serait, bien sûr, que si l'amendement est adopté, les mesures prises seraient assujetties aux pouvoirs des tribunaux. S'il y avait une poursuite en dommages-intérêts ou toute autre poursuite analogue, le ministère ou le fonctionnaire ne pourrait se justifier en disant: «J'avais pensé» ou «j'avais jugé». Le sénateur McElman avait également abordé cette question. La Défense ne pourrait pas dire «je pensais que l'endroit était indiqué», peut importe qu'il l'ait été ou non. Voilà le hic.

M. Hall: Je compare ces termes à ceux du paragraphe 17(1): «justifiés par les circonstances.»

Le sénateur Grosart: C'est ce que je veux dire.

M. Hall: Je ne sais pas vraiment si cela revient au même.

Le sénateur Grosart: Ce serait le cas s'il y avait une latitude relative, si l'on pouvait dire «comme l'agent l'estime raisonnable». Cela devra donc être «raisonnable» et les tribunaux trancheront sur ce critère. Certains ont suggéré que dans une action en dommages-intérêts, les tribunaux décideront si l'endroit était ou non convenable.

M. Shaffer: Au paragraphe 17(1), nous approchons davantage de la notion de propriété et de la question des droits civils et des biens. Le bien est sur le point d'être mis sous séquestre, si l'agent peut le vendre, il vaudrait mieux qu'il en retire un prix raisonnable. C'est un droit concernant les biens.

Le sénateur Grosart: La mise sous séquestre relève exactement du même droit sur les biens, dans les mêmes circonstances.

M. Shaffer: Je dirais que l'article 14 traite de l'endroit où le bien peut être déplacé en cas de situation dangereuse. Par

[*Text*]

magnitude, in terms of one's civil rights, than is getting back a reasonable price.

Senator Grosart: Why? There may be no price on the goods seized. They may be beyond price, which increases the civil rights situation. His goods have been seized. They have been taken to an unsuitable place, a dangerous place, a wrong place. Really, if that is not civil rights, I do not know what is.

Senator Smith (Queens-Shelburne): I have something to say on that, Mr. Chairman, briefly. My thought on the matter, as to whether the proposed changes are important or not, is controlled mostly by what clause 14(1) says in that very first sentence:

> 14.(1) Where any vessel or goods are left or abandoned at any scheduled harbour in a manner that, impedes, interferes with or renders difficult . . .

It is only under specific careless circumstances, on the part of the former owner of these goods, that the present wording takes effect and gives an opportunity to preserve and defend the former owner's rights to these things at all. And if he cannot trust the officer doing it, who deems what he is doing is a suitable way of doing it, and sells it at a price which he deems to be reasonable, I do not know how much further anyone can go, by law, to protect that person who makes a nuisance of himself by abandoning his old, rotten hulk on the public wharf. I have seen it happen many times and we know of such cases.

The Chairman: Thank you, Senator Smith. I think we have extracted as much as we can from the witness. It is a question now for the committee. All this has been written down carefully and we will take a decision in committee on it in due course.

Senator Grosart: In reply to the point reaised by Senator Smith (Queens-Shelburne), I would point out that the wording is "left or abandoned." It might have been left while the owner went for a cigarette.

The Chairman: This enters my long list of questions to be decided by the committee. It enters the list as of now. Are there any other points or question?

Senator Phillips: Clause 9(l) prescribes the form of tickets. I am rather intrigued by the use of the word "tickets." "Tickets" in regard to harbours usually refers to a skipper or a mate's qualifications. In fact, dictionaries describe "tickets" as a qualification of a ship's officer or an airlines' officer. I wonder what the legal definition of "ticket" is.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I do not know whether there is indeed a legal definition. We are using the normal, reasonable definition of that word. We are not using "ticket" here in a legalistic sense; we are using it in the sense in which most people who read the act would understant it, as in the case of receiving a ticket for some type of traffic violation. We are using it in that sense, and that is the sense in which, in the first

[*Traduction*]

rapport aux droits civils de la personne, cela me paraît moins considérable que le fait d'en retirer un prix raisonnable.

Le sénateur Grosart: Pourquoi? Les biens mis sous séquestre peuvent ne pas avoir de prix, ce qui amplifie la question des droits civils. En effet, il peut arriver que les biens soient mis sous séquestre, et qu'ils soient déplacés dans un endroit qui ne leur convient pas, qui est dangereux, inadéquat. Si cela ne concerne pas là les droits civils, je me demande dans quel cas on peut en parler!

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): J'ai quelque chose à dire brièvement à ce sujet, monsieur le président. Mon opinion quant à l'importance des amendements proposés se fonde principalement sur ce que le paragraphe 14(1) stipule dès la toute première phrase:

> 14. (1) . . . un navire ou des marchandises laissés ou abandonnés dans un port inscrit gênent, entravent ou rendent plus difficile . . .

C'est uniquement en raison de négligences bien précises de la part de l'ancien propriétaire de ces biens que le libellé actuel prend effet et donne l'occasion de préserver et de défendre ses droits de propriété sur ces choses. Et s'il ne peut avoir confiance dans l'agent responsable, alors que ce dernier estime agir de manière indiquée et vendre les biens à un prix qu'il juge raisonnable, je ne vois pas ce que l'on peut faire de plus pour protéger ses droits alors qu'il empoisonne le monde en abandonnant son vieux raffiot pourri dans un port public. J'ai vu la chose se passer bien des fois, et tout le monde en a entendu parler.

Le président: Je vous remercie, sénateur Smith. Je pense que le témoin nous a permis d'obtenir autant de renseignements que possible. C'est maintenant au Comité de trancher. Tout cela a été soigneusement écrit, et nous prendrons en temps voulu une décision au sein du Comité.

Le sénateur Grosart: En réponse à la question qu'a soulevée le sénateur Smith (Queens-Shelburne), je voudrais souligner que l'article indique «laissés ou abandonnés». Les biens ont donc pu être laissés alors que leur propriétaire est parti acheter des cigarettes!

Le président: J'inscris cela sur ma longue liste de questions que le Comité devra trancher. Y a-t-il d'autres préoccupations ou questions?

Le sénateur Phillips: Le paragraphe 9/l/) prescrit la forme des bulletins. Ce terme m'intrigue assez dans ce contexte. Dans le domaine des ports, le «bulletin» renvoie en au document portant les titres et qualités général d'un capitaine ou de son second. En fait, selon le dictionnaire, il s'agit d'un certificat d'aptitude à la profession de capitaine de vaisseau ou d'avion. Je me demande quelle est la définition légale de «bulletin».

M. Shaffer: Monsieur le président, j'ignore s'il existe en fait une définition légale. Nous utilisons ce terme dans son acception normale et raisonnable. Nous ne renvoyons pas au sens juridique du terme, mais nous l'employons au sens où la plupart de ceux qui liront la loi pourront le comprendre, c'est-à-dire au sens du bulletin que l'on reçoit pour une contravention au code de la route. Nous utilisons donc ce terme dans

[*Text*]

instance, courts are asked to consider it in construing an act. If it is used in a technical sense, of course, they may consider its technical signification; but we did not use it in that sense; we used it in the normal, ordinary, every day sense.

Senator Langlois: My question has to do with the division of the bill starting with clause 14. The title of the section, in English, is "Removal, Seizure, Detention and Sale." This is translated by "déplacement" for "removal", and "séquestre" for "seizure". These words, "seizure" and "séquestre" come in several places in the following clauses. They appear in clauses 14, 16, 17, and right along down through 19. I would like the witness from the Department of Justice to take that up with his translation branch and tell us whether they are satisfied that "déplacement" is a good translation for "removal", instead of "enlèvement", and whether it is satisfactory to translate "seizure", by "séquestre", bearing in mind that in the province of Quebec, in the Civil Code, we have a "séquestre" procedure, which I do not think we are referring to here.

Mr. Shaffer: Is the honourable senator referring to sequestration under the Civil Code?

Senator Langlois: Yes. We call it "séquestre", though.

Mr. Shaffer: Yes. Well, Mr. Chairman, I can certainly take that question up; or, of course, if the committee decides to do so, they could ask Mr. Martineau to reappear and give an explanation.

I would just like to make one clarification for the honourable senator. The title, "Removal, Seizure, Detention and Sale", applies not only to clause 14, but to clauses 14 through 19.

Senator Langlois: Yes. The whole part. But "removal", is "enlèvement", not "déplacement".

I am not making a formal objection to the use of these words in both the English and French texts, but I would like the witness to check with the translation branch and get an explanation.

The Chairman: I will place that on my list of reserved questions.

Senator Grosart: I would like to refer to a question that was reserved from the last meeting. Mr. Shaffer and I agreed that we would ask for an answer in connection with clauses 20 and 25. I am sure that Mr. Shaffer has the reply. The question was to this effect:

> Do the provisions of clauses 20 and 25 in fact give the minister or the Governor in Council the power to create an offence not previously existing but subject to a maximum fine of $25,000 and six months imprisonment in the event such regulation has not been excluded from the provisions of clause 20 under clause 25(2)?

The Chairman: Are you prepared to deal with that, Mr. Shaffer?

Mr. Shaffer: Yes. My answer, really, has not essentially changed from the answer I gave at the last meeting of this

[*Traduction*]

ce sens, qui est celui que donnent les tribunaux par exemple s'ils doivent interpréter une loi. Si le terme est utilisé dans un sens technique, naturellement, ils pourraient évidemment l'envisager dans cette optique; mais nous l'avons simplement utilisé au sens normal, ordinaire et quotidien.

Le sénateur Langlois: Ma question concerne la division du projet de loi à partir de l'article 14. Le titre anglais est «Removal, Seizure, Detention and Sale.» Ce qui est traduit par «déplacement» pour «removal», et mise sous «séquestre» pour «seizure». Ces termes, «seizure» et «mise sous séquestre» se retrouvent souvent dans les articles suivants, 14, 16, 17, et tout au long jusqu'à l'article 19. J'aimerais que le témoin du ministère de la Justice fasse des vérifications avec son service de traduction pour nous dire s'il pense que «déplacement» est une bonne traduction pour «removal» au lieu «d'enlèvement», et s'il est bon de traduire «seizure» par «mise sous séquestre», puisque dans le Code civil du Québec il existe une procédure de «mise sous séquestre», qui ne correspond pas, me semble-t-il à ce dont on parle ici.

M. Shaffer: L'honorable sénateur veut-il parler de la séquestration prévue par le Code civil?

Le sénateur Langlois: Oui, mais nous parlons de «séquestre».

M. Shaffer: Monsieur le président, je peux bien sûr m'occuper de cette question, ou bien sûr, si le Comité le souhaite, il peut demander à M. Martineau de comparaître à nouveau pour donner une explication à ce sujet.

J'aimerais apporter une précision à l'honorable sénateur. Le titre «Déplacement, mise sous séquestre, rétention et vente», ne vaut pas seulement pour l'article 14, il s'applique jusqu'à l'article 19.

Le sénateur Langlois: Oui, il s'agit de toute la section. Mais «removal» signifie «enlèvement», et non «déplacement».

Je ne m'oppose pas formellement à l'usage de ces termes dans les versions anglaises et françaises, mais j'aimerais que le témoin fasse une vérification auprès des services de traduction pour avoir une explication là-dessus.

Le président: Je mets cela sur ma liste de questions en attente.

Le sénateur Grosart: Je voudrais passer à une question qui avait été laissée en attente lors de la dernière réunion. M. Shaffer et moi-même étions d'accord pour demander des précisions à propos des articles 20 et 25. Je suis sûr que M. Shaffer a maintenant la réponse. La question était grosso modo la suivante:

> Est-ce que les dispositions des articles 20 et 25 accordent effectivement au ministre ou au gouverneur en conseil le pouvoir de créer une infraction qui n'existait pas autrefois et de l'assortir d'une amende maximale de $25,000 et de six mois d'emprisonnement au cas où ce règlement n'a pas été exclu des dispositions de l'article 20 en vertu du paragraphe 25(2)?

Le président: Êtes-vous disposé à nous parler de cela, monsieur Shaffer?

M. Shaffer: Oui. Ma réponse n'est pas, en fait, essentiellement différente de celle que je donnais lors de la dernière

[*Text*]

committee, and that is that the provisions of clauses 20 and 25 do not in fact allow the minister or Governor in Council to create an offence not previously existing. However, I certainly do not think that answer is going to satisfy the honourable senator, and I would like to attempt to deal with what may be a more basic objection. Clause 20 says:

> 20. Every person who contravenes section 12 of the regulations is guilty of an offence and liable . . .

. . . to this summary conviction penalty. Clause 9 gives the Governor in Council power to make regulations. Now, if one reads clauses 9 and 20 together, it becomes obvious that there may well be certain regulations made under 9, the violation or contravention of which will lead to the penalty that Parliament stipulates in clause 20; but that does not mean that the minister or the Governor in Council is creating an offence. My answer stands, that in clause 20 Parliament is decreeing that if there is a regulation of a certain kind, and it is contravened, this is the penalty after conviction by due process of law.

Under clause 9, what type of regulations could lead to this sanction? If we read clause 9, obviously there are certain paragraphs which will not lead to any sanction—for example, subclause (a), which refers to the prescribing of schedules naming, delimiting or describing the fishing or recreational harbours, etcetera. One cannot imagine that there are going to be any contraventions or violations of that. If we get down to (b), which refers to the making of regulatons for the maintenance of order and the safety of persons and property at any scheduled harbour, we can well contemplate the making of what we can call prescriptive regulations rather than descriptive ones, saying, for example, "You shall moor your vessel in such a way that it does not swing into someone else's vessel," or, "You shall have fire equipment on your vessel," or, "You shall not do certain things on a marina." These types of things would lead, under what has been, or what is to be, decreed, hopefully, by Parliament, in clause 20, to the sanction.

Going further than that, I had occasion to ask myself, is there anything wrong with a situation in which regulations are made under an act, and in which Parliament says that there shall be a sanction for the violation of these regulations, or, at least, for certain types of them, for example, the ones that are prescriptive; and I had occasion to read the second report—and I think the key report—of the Standing Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments, in this regard.

I am sorry that Senator Forsey is not here, because if he were, and I say anything rash about that committee, I am sure he would let me know; but, as honourable senators know, there are at least 14 criteria by which that committee deals with statutory instruments, and without taking the time of this body unnecessarily, I would just like to say that one important criterion, No. 11, that they have pointed out, is to the effect that they will scrutinize a regulation or other statutory instrument, and they will object to it, where, without express provi-

[*Traduction*]

réunion de ce Comité; en d'autres termes, les dispositions des articles 20 et 25 n'autorisent pas en fait le ministre ou le gouverneur en conseil à créer une infraction qui n'existait pas auparavant; cependant, je ne suis pas convaincu que ma réponse satisfasse le sénateur, et je voudrais essayer de traiter d'une objection qui peut être plus fondamentale. En vertu de l'article 20:

> 20. Toute personne qui contrevient à l'article 12 ou aux règlements est coupable d'une infraction et passible . . .

. . . de cette peine, sur déclaration sommaire de culpabilité. L'article 9 confère au gouverneur en conseil le pouvoir d'édicter des règlements. Si l'on met en regard les articles 9 et 20, on se rend bien compte qu'il peut fort bien y avoir certains règlements édictés en vertu de l'article 9, dont la violation entraînera les peines que le Parlement énonce à l'article 20; mais cela ne signifie pas que le ministre ou que le gouverneur en conseil crée une infraction. D'après ma réponse, à l'article 20, le Parlement décrète que s'il existe un certain règlement auquel il est dérogé, il existe une pénalité qui intervient s'il y a eu déclaration de culpabilité après application régulière de la loi.

En vertu de l'article 9, quel type de règlement pourrait entraîner cette sanction? Si nous examinons l'article 9, il est évident que certains alinéas n'entraîneront pas de sanction, par exemple l'alinéa *a*), qui concerne la prescription des annexes pour nommer, délimiter ou décrire les ports de pêche ou de plaisance, etc. On ne peut imaginer qu'il puisse y avoir contravention ou violation à ce sujet. Si nous passons à l'alinéa *b*), qui concerne les règlements édictés pour le maintien de l'ordre et de la sécurité des personnes et des biens dans les ports inscrits, nous pouvons fort bien envisager des règlements de type impératif et non descriptif, stipulant par exemple qu'un propriétaire devra amarrer son navire de telle sorte qu'il n'entre pas en collision avec celui de quelqu'un d'autre, ou prescrivant l'installation d'un équipement contre le feu sur un bateau, ou interdisant de faire certaines choses dans un port de plaisance. Ces catégories de questions entraîneraient des sanctions en vertu de ce qui a été ou de ce qui va être décrété, espérons-le, par le Parlement, à l'article 20.

Par ailleurs, il m'est arrivé de me demander si, lorsque des règlements sont édictés en vertu d'une loi, il peut être gênant que le Parlement prévoit qu'il y aura des sanctions en cas de violation de ces règlements, ou du moins de certains d'entre eux, par exemple ceux qui sont impératifs; et j'ai eu l'occasion de lire le deuxième rapport—que je considère essentiel—du Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires, à cet égard.

Je suis désolé que le sénateur Forsey ne soit pas parmi nous, car si j'avais parlé à la légère de son comité, je suis sûr qu'il me l'aurait fait savoir; comme le savent les honorables sénateurs, ce comité et ses membres utilisent au moins 14 critères pour les textes réglementaires et, sans vouloir abuser inutilement de votre temps, je voudrais tout simplement dire qu'un important critère, le 11ème, qu'ils ont signalé, veut qu'ils examinent un règlement ou autre texte réglementaire, et qu'ils s'y opposent, lorsqu'il impose une amende, une peine d'emprison-

[*Text*]

sion to that effect having been made in the enabling statutory prerogative, that regulation imposes a fine, imprisonment or other penalty, or shifts the onus of proof of innocence to the person accused of an offence. Not only did they set out their 14 criteria of scrutiny, but they were good enough to give examples of each type of violation of each of those 14 criteria.

Unfortunately—or perhaps I should say "fortunately"—when they come to comment on criterion No. 11, which I have just cited, they make this terse comment: "The committee has not had occasion to invoke this criterion."

I would suggest to honourable senators that they will not have occasion to invoke that criterion with respect to clause 20 in relation to clause 9 of this bill, because clause 20 is in fact an express provision which authorizes a penalty. They would, I think, in fact, have more cause for alarm regarding the present Government Harbours and Piers Act, section 7 of which says:

> 7. The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, make rules and regulations for the use and management of the harbours, wharfs, piers and breakwaters . . . and may, by such rules and regulations, impose penalties not exceeding two hundred dollars, and punishment by imprisonment not exceeding sixty days, for any violaton thereof.

The Government Harbours and Piers Act is an old dtatute, and it used to be the case, in many old statutes, that the Governor in Council was authorized to impose penalties by regulation. We are not doing that.

The Chairman: Unless I misapprehend the nature of the objection, it is not so much to the power to make a regulation, violation of which is punishable by some sanction, but, rather to the power to make a regulation which is subject to the extraordinarily heavy sanction of $25,000 or a term of imprisonment not exceeding six months. It is the size of the penalty that I believe the objection relates to.

Mr. Shaffer: Yes.

The Chairman: It may well be correct, but I find it difficult to follow your feeling that the regulation does not create any offence for which this extraordinary penalty may be imposed. If a regulation says that a person shall do so-and-so, and the person fails, then the person becomes subject to prosecution for an offence which does not now exist, the penalty for which may be up to $25,000 or six months in prison. Therefore, I find it difficult to follow the assertion that the regulations do not create any offence which does not now exist.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, as I tried to explain, the result of the contravention of one of these regulations may very well lead to the imposition of a sanction in clause 20. As to the amount of the penalty, all I can say is that it was very carefully considered with the department and with our internal policy in the Department of Justice for offences and the result is that one has to keep in mind the context or the circumstances of the offence.

[*Traduction*]

nement ou une autre pénalité ou qu'il déplace le fardeau de la preuve de l'innocence sur la personne accusée d'une infraction, sans que des dispositions aient été expressément prévues à cet effet dans le document de législatif habilitant. Ce comité ne s'est pas limité à présenter ses 14 critères de contrôle, il a poussé la bonté jusqu'à donner des exemples de chaque type d'infraction pour chacun d'eux.

Malheureusement,—ou je devrais peut-être dire «heureusement»—, pour ce qui est du 11ème critère, que je viens de citer, les membres du comité qui devaient le commenter ont simplement dit: que le comité n'avait pas eu l'occasion d'y avoir recours.

Je dirais aux honorables sénateurs qu'ils n'auront pas l'occasion d'avoir recours à ce critère pour l'article 20, par rapport à l'article 9 de ce projet de loi, parce que l'article 20 est en fait une disposition qui autorise une sanction en termes exprès. Ils auraient, me semble-t-il, davantage de raisons de s'inquiéter à propos de la Loi actuelle sur les ports et les jetées de l'État dont l'article 7 stipule ce qui suit:

> 7. Sur la recommandation du Ministre, le gouverneur en conseil peut établir des règles et règlements pour l'usage et pour la gestion des ports, quais, jetées et brise-lames . . . Il peut, par ces règles et règlements, imposer pour leur violation des amendes n'excédant pas deux cents dollars et la peine de l'emprisonnement pendant soixante jours au plus.

La Loi sur les ports et jetées de l'État est ancienne et, comme dans bien des vieilles lois, il était d'usage que le gouverneur en conseil soit autorisé à imposer des sanctions par règlement. Cela ne se fait plus maintenant.

Le président: A moins que je ne comprenne mal la nature de cette objection, elle porte non pas tant sur le pouvoir d'édicter un règlement, dont l'infraction donne lieu à sanction, que sur le pouvoir d'édicter un règlement prévoyant une sanction extraordinairement lourde soit sous forme d'une amende de $25,000, soit sous forme d'un emprisonnement d'au plus six mois. Je pense que c'est l'importance de la peine qui a soulevé des objections.

M. Shaffer: Oui.

Le président: Peut-être peu. Je trouve pourtant difficile de dire que le règlement ne crée aucune infraction pouvant donner lieu à une peine aussi sévère. Si un règlement stipule qu'une personne doit faire ceci ou cela et que la personne ne le fait pas, alors elle est passible de poursuite, pour une infraction qui n'existe pas et pour laquelle elle peut être condamnée à une amende pouvant aller jusqu'à $25,000 ou à 6 mois d'emprisonnement. Donc, je vous suis difficilement lorsque vous dites que les règlements ne créent aucune infraction qui n'existe déjà.

M. Shaffer: Monsieur le président, comme j'ai essayé de l'expliquer, le fait de violer l'un de ces règlements peut très bien mener à l'imposition d'une sanction en vertu de l'article 20. Quant au montant de l'amende, tout ce que je peux dire c'est qu'il a été très soigneusement étudié avec le Ministère en fonction de la politique interne du ministère de la Justice en matière d'infraction. L'on ne doit pas oublier le contexte ou les circonstances dans lesquelles l'infraction a été commis.

[*Text*]

Looking at the type of things we are doing in this bill, it really is a skeletal type of bill in the sense that many of the important regulatory provisions are by regulation. When one looks at clause 9(*b*), for example, for the maintenance of order and the safety of persons and property at scheduled harbours, or when one looks at (*d*):

> Not inconsistent with any other Act of Parliament or regulations made thereunder, for the control of pollution at any scheduled harbour;

one can see that there may well be serious types of offences committed where there is serious damage to persons and property and not in every case by a pleasure craft. In some cases it may be a fishing vessel. In some cases it may not be a sole proprietor, but a corporation. One has to take these types of eventualities into account, and one has to realize also that the fine is not exceeding $25,000. It is not a minimum fine.

Senator Grosart: Nobody said it was.

The Chairman: There are two comments I would like to make about that. One is that it is no point of satisfaction to some members of the committee, I know, to say that the regulations may deal with very serious things because the reply to that would be, "Well, aren't those serious things in the Act?"

Senator Denis: Everything is left to the discretion of the judge, and if we are not satisfied with the fine, we can appeal the decision. On the other hand, we have a safety valve by limiting it to $25,000. There may be damage for more.

The Chairman: That is only the penalty, Senator Denis, that does not remove the right to collect damages.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, in response to the question about why aren't important things in the bill, we now have a 30-section bill, and I am just wondering how long discussions will take if we put these things into the bill.

Senator Grosart: The *Criminal Code* has more than 30 sections.

The Chairman: It probably would not take as long as their absence creates.

Let us leave this question and go to the reserved ones.

Before I forget, may I ask one more question on this point? Is there any such penalty provided for in the Criminal Code with respect to offences against property—fines up to $25,000?

Mr. Shaffer: I am not an expert in the provisions of the Criminal Code, Mr. Chairman, but I do know that there are many other federal statutes such as the Arctic Waters Pollution Prevention Act, and in the last session there was Bill C-38, a bill to amend the Fisheries Act, and there they have penalties of up to $100,000 on summary conviction. In fact, I just marked the place where there is a general penalty provi-

[*Traduction*]

Compte Tenu du domaine visé par le projet de loi, on peut dire qu'il est squelttique: nombre des dispositions importantes de règlementation sont fixées par règlements. Lorsque l'on examine l'article 9*b*), par exemple, concernant le maintien de l'ordre et de la sécurité des personnes et des biens dans les ports inscrits, ou lorsqu'on examine le paragraphe *d*):

> *d*) concernant le contrôle, dans la mesure compatible avec les autres lois du Parlement ou leurs règlements d'application de la pollution dans les ports inscrits;

On constate qu'il peut y avoir des catégories d'infractions graves pour les dommages importants causés à la personne ou aux biens. Ces dommages ne sont pas forcément dus à un bateau de plaisance, parfois ils sont causés par un bateau de pêche. Dans certains cas, ce n'est pas un propriétaire unique mais une société qui est en cause. Il faut tenir compte de ces possibilités et considérer également que l'amende ne dépasse pas $25,000. Ce n'est pas une amende minimale.

Le sénateur Grosart: Personne n'a dit que ça l'était.

Le président: J'ai deux commentaires à ce sujet. Premièrement, cela ne convient pas à tous les membres du Comité de dire que les règlements peuvent se rapporter à des choses très graves. Ils répondront: «Les choses graves ne figurent-elles pas déjà dans la Loi?"

Le sénateur Denis: Tout est laissé à la discrétion du juge. Si nous ne sommes pas satisfaits du montant de l'amende, nous pouvons interjeter appel. Par contre, en la limitant à $25,000 cela nous donne une porte de sortie. En effet le préjudice subi peut être supérieur à ce montant.

Le président: Il s'agit là uniquement de la peine, sénateur Denis, et cela ne supprime pas le droit d'exiger des dommages-intérêts.

M. Shaffer: Monsieur le président, pour répondre à votre question, je dois préciser que nous avons à l'heure actuelle un projet de loi qui comporte 30 articles. Je me demande combien de temps dureront les discussions si nous devons y apporter ces amendements.

Le sénateur Grosart: Le *Code criminel* comporte plus de 30 articles.

Le président: Cela ne sera probablement pas plus long que le temps que nous mettons déjà à résoudre les situations conflictuelles résultant du libellé actuel.

Laissons la question de côté et passons aux articles réservés.

Avant d'oublier, puis-je vous poser une question à ce sujet? Y a-t-il une amende prévue dans le Code criminel au sujet des infractions à la propriété—amende allant jusqu'à $25,000?

M. Shaffer: Je connais seul le Code criminel, monsieur le président, mais je sais qu'il y a bien d'autres lois fédérales comme la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, et lors de la dernière session, il y avait le bill C-38, projet de loi visant à modifier la Loi sur les pêcheries, où l'on prévoyait des amendes allant jusqu'à $100,000 en cas de déclaration sommaire de culpabilité. En fait, j'ai juste indiqué

[*Text*]

sion which comes under section 61 of the Fisheries Act enacted in the last session:

> Except as otherwise provided in this Act, every person who contravenes any provision of this Act or the regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding five thousand dollars or to imprisonment for a term not exceeding twelve months or to both.

One has to keep in mind that this is only a general penalty provision. There are a host of specific penalty provisions in that Act that go up to $100,000.

Senator Bell: Just to clarify something, there is a provision in the Fisheries Act for a fine of $5,000 a day, which is horrendous.

Mr. Shaffer: I do not believe this is one where it says that the offence is deemed to be a separate offence for each separate day it is committed. I have seen those in conjunction with fines of up to $100,000. I do not believe that section 61 of the Fisheries Act is one of those.

Senator Bell: It is somewhere in there.

Mr. Shaffer: I think it comes under section 33, if I may just flip through this document.

Senator Denis: There are many offences in the act where the penalty goes up to $25,000.

The Chairman: That may be.

Mr. Shaffer: In section 33(5) it states:

> Any person who contravenes any provision of . . .

and then it lists some provisions:

> . . . is liable on summary conviction to a fine not exceeding five thousand dollars for a first offence . . .

and ten thousand dollars for the subsequent ones.

Subsection (2)

> . . . liable on summary conviction to a fine not exceeding fifty thousand dollars for a first offence, and not exceeding one hundred thousand dollars for each subsequent offence.

And then there are provisions for continuing offences deemed to be separate for each day.

Senator Langlois: I just want to make a brief comment on what you said when you suggested that the old Harbours and Piers Act created an offence. We must be prepared to realize that clause 25 comes pretty close to doing this when it allows the Governor in Council to designate an offence in regard to which the information may be laid and issued, and so on, by the enforcement officer. Clause 25(2) designates offences where a fine may be lower for a first offence than for any subsequent offence, and even for offences in relation to which a fine of not more than fifty dollars could be imposed.

[*Traduction*]

l'endroit où une disposition générale est prévue en matière d'amendes laquelle tombe sous le coup de l'article 61 de la Loi sur les pêcheries, adoptée au cours de la dernière session:

> A moins d'une disposition contraire de la présente loi, quiconque enfreint la présente loi ou les règlements est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinq mille dollar et d'une peine d'emprisonnement de douze mois au maximum ou de l'une de ces peines.

On ne doit pas oublier qu'il s'agit seulement d'une disposition générale. Il y a dans cette loi toute une gamme de dispositions régissant l'imposition d'amendes précises allant jusqu'à $100,000.

Le sénateur Bell: Je voudrais clarifier quelque chose. Une disposition de la Loi sur les pêcheries prévoit une amende de $5,000 par jour, ce qui est énorme.

M. Shaffer: Je ne crois pas que cela soit une disposition où il est stipulé qu'une infraction peut être considérée séparément chaque jour où elle est commise. J'ai vu des articles prévoyant des amendes maximales de $100,000. Je ne pense pas que ce soit le cas de l'article 61 de la Loi sur les pêcheries.

Le sénateur Bell: En tout cas, j'ai vu cette disposition quelque part dans la loi.

M. Shaffer: Je pense que vous voulez parler de l'article 33, si je peux le trouver.

Le sénateur Denis: Cette loi prévoit des amendes allant jusqu'à $25,000 pour de nombreuses infractions.

Le président: C'est possible.

M. Shaffer: Ce paragraphe 33(5) stipule:

> Toute personne qui contrevient aux dispositions . . .

et précise ensuite:

> . . . est coupable . . . sur déclaration sommaire de culpabilité d'une amende maximale de cinq mille dollars pour une première infraction

et de dix mille dollars pour les infractions subséquentes.

Paragraphe (2)

> est coupable d'une infraction et passible sur déclaration sommaire de culpabilité d'une amende maximale de cinquante mille dollars pour une première infraction de cent mille dollars pour chaque infraction subséquente.

Et ensuite il y a des dispositions pour les infractions qui se répètent et sont réputées distinctes pour chaque jour.

Le sénateur Langlois: Je voudrais simplement faire un commentaire sur ce que vous avez dit lorsque vous avez déclaré que la Loi sur les ports et jetées de l'État créait une infraction. Vous devez vous rendre compte que la disposition 25 ne s'en écarte pas de beaucoup lorsqu'elle autorise le gouverneur en conseil à désigner une infraction au sujet de laquelle des renseignements peuvent être déposés et publiés par l'agent d'application. Le paragraphe 25(2) énumère les infractions au regard desquelles une amende peut être inférieure pour la première infraction. La même chose se produit pour les infractions au sujet desquelles une amende de $50 au plus pourrait être imposée.

[*Text*]

We are playing with the process of law, and should that be done by regulation? It should be written into the law. We are pretty close, in this arbitrary way, in the Harbours and Piers Act, to making regulations creating new offences.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I can only say in reply that this is one of the reasons that I thought it would be perhaps germane to this discussion to refer to the criteria of the Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments. Whether honourable senators feels that that committee is listened to or not, I can assure them that we, in the drafting of our legislation, take their criteria very seriously and apply in our own process the same criteria. I was trying to address myself to the question of substance rather than the question of form.

Senator Phillips: My understanding is that Senator Forsey is not very happy with the drafting of this bill. Perhaps we could hear from him again before proceeding, since the statutory instruments seem to be the basis for some of the drafting.

The Chairman: Perhaps so. In any event, I think I should ask if the committee would be prepared to leave this line of comment and questioning for the moment and deal with the submission of the Quebec Yacht Club. In relation to this, the committee might wish to decide whether or not it would be prepared to hold another meeting and give these gentlemen the additional time which it seems they have asked for. I am not sure if all members of the committee have had the opportunity to read this.

Senator Grosart: Before you proceed, can I just ask one question of Mr. Shaffer, for clarification? I am not satisfied with the answer. I put the question this way, and I will do it very slowly. If the Governor in Council or the minister promulgates a regulation under clause 9, an offence is created. Secondly, if that regulation is not exempted under clause 25(2) (the sanction then becoming a $50 maximum for a first offence) it is still a regulation under clause 20 and an offence is punishable by these maximums; is that correct?

Mr. Shaffer: Yes, it is.

Senator Grosart: Any regulation?

Mr. Shaffer: If it is a regulation that is prescriptive in character. I think where I differ with you is that I do not think the regulation would have to say anything about it being an offence. It would simply say, "You shall moor your vessel in a certain way." It will not say anything about it being an offence. The contravention of that regulation would lead to that sanction.

Senator Grosart: So it becomes an offence automatically.

Mr. Shaffer: Of course; I agree.

The Chairman: We will now—

Senator Grosart: Just let me finish.

[*Traduction*]

Nous traitons du processus législatif or est-ce que cela devrait se faire au moyen de règlements? Cela devrait faire partie de la Loi. Nous ne sommes pas loin, avec cette manière arbitraire, dans la Loi sur les ports et les jetées de l'État, d'émettre des règlements qui créeraient de nouvelles infractions.

M. Shaffer: Monsieur le président, tout ce que je peux répondre, c'est que c'est une des raisons pour lesquelles j'ai pensé qu'il serait judicieux de se référer aux critères du Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires. Je ne saurais dire si les honorables sénateurs estiment que les conseils du comité sont suivis mais je peux les assurer, que lorsque nous rédigeons les lois, nous prenons leurs critères très au sérieux et les appliquons également dans notre propre processus. Je voulais parler du fonds plutôt que la forme.

Le sénateur Phillips: Je crois comprendre que le sénateur Forsey n'est pas tellement satisfait de la rédaction du projet de loi. Peut-être pourrions-nous l'entendre à nouveau avant de continuer, étant donné que les rédacteurs se sont inspirés des textes réglementaires en ce qui touche une partie de la rédaction.

Le président: Peut-être. De toute manière, je vais demander au comité s'il est prêt à laisser de côté ces commentaires et ces questions pour le moment et à se pencher sur le mémoire du Quebec Yacht Club. A ce propos le comité pourrait peut-être décider s'il est prêt à fixer une autre réunion et à donner à ces messieurs le temps supplémentaire qu'ils semblent avoir demandé. Je ne sais pas si tous les membres du Comité ont eu l'occasion de lire ce mémoire.

Le sénateur Grosart: Avant de poursuivre, puis-je poser une question à M. Shaffer; sa réponse ne m'a pas satisfait. Je vais la poser très lentement. Si le gouverneur en conseil ou le Ministre adopte un règlement en vertu de l'article 9, une infraction est créée. Deuxièmement, si ce règlement n'est pas exempté en vertu du paragraphe 25(2), la sanction atteint alors un maximum de $50 pour la première infraction; c'est encore un règlement en vertu de l'article 20 et c'est une infraction pour laquelle l'auteur est condamné à ce maximum, ai-je bien compris?

M. Shaffer: Oui.

Le sénateur Grosart: S'agit-il de n'importe quel règlement?

M. Shaffer: Si c'est un règlement qu'institue une prescription. La où je ne suis pas d'accord avec vous, c'est que je pense qu'il n'est pas nécessaire que le règlement traite du fait qu'il s'agit d'une infraction. Tout ce que le règlement peut dire: «Vous devez diriger votre bateau d'une certaine manière». Il ne dira pas qu'il s'git d'une infracion. La violation de ce règlement aboutira à cette sanction.

Le sénateur Grosart: Donc automatiquement cela devient une infraction.

M. Shaffer: Bien sûr, je suis d'accord.

Le président: Maintenant nous allons—

Le sénateur Grosart: Permettez-moi de finir.

[*Text*]

The Chairman: We could go on indefinitely on this. Would you indulge the chair by allowing us to deal with the yacht club question? Then we can go back to this.

Senator Grosart: This won't take long. I am only expanding on it. I just want an answer to this question.

The Chairman: Perhaps he cannot answer it.

Senator Grosart: Let me shorten it.

The Chairman: All right, you ask one question and he will give one answer.

Senator Grosart: Agreed. If a regulation becomes effective under clause 9, at that moment *unless the minister makes it an offence against that regulation under clause 25(2)* is an offence against that regulation at that moment subject to the maximum fine?

Mr. Shaffer: Yes.

Senator Grosart: Then—

The Chairman: That was the one question.

Senator Grosart: Mr. Chairman—

The Chairman: Come now! Please! I don't wish to interrupt anyone's line of questioning, but—

Senator Grosart: But I haven't finished my question.

The Chairman: I said one question.

Senator Grosart: But I have only put the first part of the question; I just put a comma there.

The Chairman: I am sorry, but unless the committee disagrees I am going to ask you if you will be kind enough to allow us to proceed with the yacht club.

Senator Grosart: Fine.

The Chairman: I think what we decide about it will have a good deal of bearing upon questions that you, Senator Grosart, quite properly asked to be reserved. As the clock is now moving on to about twenty-two minutes to twelve I think we had better consider the yacht club for a moment.

Senator Grosart: I thank you for permitting me to put half of my question.

The Chairman: Then you are only half grateful.

Have all honourable senators had an opportunity to read the telex from the yacht club? Perhaps it would serve a useful purpose if Mrs. Pritchard were to read it again. Or do you wish to waive that?

Some hon. Senators: Yes.

The Chairman: Since Senator Langlois is probably more familiar with this organization than others, I would ask if he has any comments he would like to make.

Senator Grosart: I presume the telex will be part of the record?

[*Traduction*]

Le président: Nous pourrions épiloguer cent sept ans là-dessus. Pourriez-vous avoir l'amabilité de permettre à la présidence d'aborder la question du yacht-club? Ensuite nous pourrons revenir à votre question.

Le sénateur Grosart: Cela ne prendra pas longtemps. J'essaie seulement d'approfondir. Je veux seulement une réponse à ma question.

Le président: Peut-être qu'il ne peut pas y répondre.

Le sénateur Grosart: Bon, je vais la racourcir.

Le président: D'accord, vous posez une question et il vous donne une réponse.

Le sénateur Grosart: D'accord. Si un règlement entre en vigueur en vertu de l'article 9, est-ce que, à ce moment-là, à moins que le ministre en fasse une infraction au règlement en vertu de l'article 25(2), une infraction au règlement devient passible d'une amende maximale?

M. Shaffer: Oui.

Le sénateur Grosart: Dans ce cas—

Le président: Cela fait déjà une question.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président—

Le président: Ecoutez, je vous en prie, non pas que je veuille interrompre vos questions, mais—

Le sénateur Grosart: Je n'ai pas terminé ma question.

Le président: J'ai dit une question seulement.

Le sénateur Grosart: Mais je n'ai posé que la première partie de la question, j'ai mis une simple virgule.

Le président: Je suis désolé, mais à moins que le comité ne soit pas d'accord, je vais vous demander de bien vouloir nous laisser aborder la question du yacht-club.

Le sénateur Grosart: D'accord.

Le président: Je pense que ce que nous déciderons se rapportera dans une large mesure aux questions que vous, monsieur le sénateur Grosart, avez demandées, à juste titre, de mettre en réserve. Étant donné qu'il est bientôt midi moins vingt, je pense qu'il vaut mieux aborder la question du yacht-club pendant un moment.

Le sénateur Grosart: Je vous remercie à m'avoir autorisé à poser la moitié de ma question.

Le président: Vous n'êtes donc qu'à demi reconnaissant.

Est-ce que tous les honorables sénateurs ont eu l'occasion de lire de télex provenant du yacht-club? Il serait peut-être utile que madame Pritchard le lise à nouveau. Ou préférez-vous passer dessus?

Des voix: Oui.

Le président: Étant donné que le sénateur Langlois connaît peut-être davantage cet organisation que les autres, je lui demanderais de bien vouloir faire des commentaires.

Le sénateur Grosart: J'imagine que le télex fera partie du compte rendu?

[*Text*]

The Chairman: Yes. I will deal with that now. I would ask for a motion that it be printed as an appendix to today's proceedings.

Senator Bourget: I so move.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Carried.

(*For text of telex see appendix*)

Senator Langlois: As I said at our last meeting, this yacht club is the oldest yacht club in Canada. I think it is even older than Canada itself. Referring to the 1867 federation created at that time, I think it has been in existence for over a century. The submission does not address itself to the bill itself; it is rather a matter of policy that they wanted to place before this committee for the consideration of the minister. I am in full agreement with what they say. It is true when they say that other provinces, such as Ontario—I am not being critical—have been favoured more extensively than the clubs in Quebec in the provision of recreational harbours in the past.

It is suggested that there be recreational harbours along the St. Lawrence. Where there is a large body of water and climatic conditions are not always favourable, there are strong tidal currents and it is a question of safety to have places along the river where small pleasure craft can find shelter in an emergency. In the lower section of the St. Lawrence River, for example, west of the Gaspé coast, there are almost no small harbours where these craft can seek shelter. There are some public wharves, but they are made for larger boats and are not adequate for small craft in which to seek shelter in an emergency or trouble of any kind. I give my full support to these representations, and I hope they will be brought to the attention of the minister.

The Chairman: Would you indicate whether you have a view on whether or not we should inquire if the organization seriously requires further time, and whether the committee should grant that, or whether we should consider this as their whole representation? The submission ends with the sentence:

> Due to a lack of time we were unable to submit a more detailed brief, but we promise our full co-operation should you request any further information or submissions which you might consider relevant.

To me, that is a gently indication that they might wish to have a further opportunity to present their views. I am not sure that is so. They did not intimate that to Mrs. Pritchard when she was talking to them. I just want the guidance of the committee on whether we should consider that as a request, and if so what we should do with it.

Senator Bourget: Personally, I think this concerns policy. How much money should be spent for recreational and fishing harbours is, I think, the main point made in the submission, so I think the minister should answer that. It would be very difficult for the officers of the department or of the Department of Justice to answer questions of policy.

[*Traduction*]

Le président: Oui, je vais m'en occuper maintenant. Je vais demander comme motion qu'il soit imprimé comme appendice aux délibérations d'aujourd'hui.

Le sénateur Bourget: Je le propose.

Le président: Tout le monde est d'accord? . . .

Des voix: Je déclare la motion adoptée.

(*Pour le texte du télex voir l'appendice*)

Le sénateur Langlois: Comme je l'ai dit lors de la dernière réunion, ce club est le plus vieux au Canada. Il est même plus vieux que le Canada lui-même. Si l'on se réfère à la fédération de 1867 qui a été créée à cette époque là, je pense qu'il existe depuis plus d'un siècle. Le mémoire ne traite pas du projet de loi lui-même. Il s'agit plutôt d'une question de politique que le club voulait soumettre au comité pour que le ministre l'étudie. Je suis tout à fait d'accord avec le mémoire. Il est vrai que les autres provinces, comme l'Ontario, je ne critique personne, ont été favorisées par rapport au Québec pour ce qui est des ports de plaisance.

Il est proposé qu'il y ait des ports de plaisance le long du Saint-Laurent. Lorsqu'il y a une grande étendue d'eau, que les conditions climatiques ne sont pas toujours favorables et qu'il y a de fortes marées, il est prudent de prévoir le long du cours d'eau des endroits où les petites embarcations de plaisance peuvent s'abriter en cas d'urgence. À l'aval du fleuve Saint-Laurent, par exemple, à l'ouest de la côte de Gaspé, il n'y a, pour ainsi dire, pas de petits ports où ces embarcations peuvent se réfugier. Il y a des quais publics, mais ils sont plutôt destinés aux gros bâteaux et ne conviennent pas aux petites embarcations désireuses de trouver un abri en cas d'urgence ou de difficulté quelconque. J'appuie entièrement ces recommandations et j'espère qu'elles seront portées à l'attention du ministre.

Le président: À votre avis, faudrait-il nous informer si l'organisme a vraiment besoin d'un autre délai, si le comité devrait l'accorder ou si nous devrions considérer que la requête contienne l'ensemble des recommandations? La requête se termine comme suit:

> Nous n'avons pas pu, faute de temps, présenter un mémoire détaillé, mais nous resterons à votre entière disposition, si vous désirez d'autres renseignements ou d'autres documents que vous jugez pertinents.

À mon avis, cela signifie que les représentants de l'organisme désirent pouvoir présenter leur point de vue une fois de plus. Je n'en suis pas certain. Ils n'ont rien dit en ce sens à Mme Pritchard, lorsqu'elle s'est entretenue avec eux. Je veux simplement demander au comité si nous devons considérer le document comme une requête, et dans l'affirmative, quelle suite nous devons y donner.

Le sénateur Bourget: Personnellement, je pense qu'il s'agit d'un aspect politque. L'auteur de la requête demande combien d'argent il faudrait consacrer aux ports de pêche et aux ports de plaisance et à mon avis, c'est le ministre qui doit répondre à cette question. Les représentants du ministère ou du ministère de la Justice pourraient très difficilement répondre à des questions de politique.

[*Text*]

Also, I personally think, as I believe Senator Langlois does, that it would be an advantage if we could get some figures on how the money is divided between recreational harbours and fishing harbours by province, so that we will have a better idea of how much is spent. If the minister does not want to come back here, at least he could send us a letter outlining the intentions of the department. I think it would be very difficult for the departmental officers to answer those questions, because it concerns the policy of the department. I do not know if I am right or wrong, but I think I am right about that.

Senator Langlois: Following on this, Mr. Chairman, I should like to draw your attention to the middle of page 2 of the submission, where it says:

> We believe that the act should be more specific regarding the share of the budgets that should be allocated to recreational harbours and fishing harbours.

Only the minister can answer that. I fail to see how, in the bill, we could allocate a budget for one aspect. the whole scheme covered by the bill should be dealt with in the estimates. We can only make a recommendation to the minister, drawing his attention to this.

Senator Bourget: We should bring the entire brief to the attention of the minister, in order that he might appear before the committee.

Senator McElman: Mr. Chairman, may I say at once that I have no objection to our having received this brief. However, it has no bearing whatsoever on the bill before us. It is a brief which more properly should have been submitted directly to the minister. The fact that they have used this committee as the vehicle for getting it there is not something over which I would make a violent protest. However, at the same time, I do suggest that we must not turn our committee work on bills into vehicles for the transmission of briefs to ministers, when they have no application to the bills before us.

Senator Denis: I agree with Senator McElman. I would like to know if there is any truth in the statement that there are 400 harbours in Ontario funded through federal grants, and only 30 in Quebec. The figures would appear to be unbelievable. The record should be put straight as to whether or not that statement is true. Could the department give us a breakdown of the number of fishing and recreational harbours in Ontario and Quebec? We would then see whether the figures given in the submission are correct. Perhaps there are no recreational harbours in Quebec while there are 400 in Ontario. We should have an explanation of the second paragraph on page 2 of the submission.

Mr. Hall: Mr.Chairman, I can give a general answer. It is difficult to determine what is necessarily recreational, fishing or mixed. We have struggled with that problem over a number of years. One may be totally fishing this year and fishing partly for recreational purposes the following year. In total there are approximately 400 government facilities by name in the province of Quebec—by location.

Senator Denis: How many?

Mr. Hall: Approximately 400, I would say.

[*Traduction*]

De plus, tout comme le sénateur Langlois, je pense qu'il nous serait utile de connaître, par province, la répartition des crédits entre les ports de plaisance et les ports de pêche; nous aurions ainsi une meilleure idée de la façon dont l'argent est dépensé. Si le ministre ne veut pas comparaître de nouveau, il pourrait peut-être nous envoyer une lettre pour nous informer des intentions du ministère. À mon avis, il serait très difficile pour les représentants du ministère de répondre à ces questions, car il s'agit de la politique du ministère. Je ne sais pas si j'ai raison ou tort, mais je pense que j'ai raison à ce sujet.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, dans le même ordre d'idées, je voudrais attirer votre attention sur le milieu de la page 2 de la requête qui dit:

> «La loi devrait être plus spécifique quant à la proportion des budgets à être allouée aux ports de plaisance et celle allouée aux ports de pêche.»

Seul le ministre peut apporter cette précision. Je ne vois pas comment, dans le projet de loi, nous pourrions allouer un budget à un secteur. Il faut fournir dans le budget toutes les données mentionnées dans le projet de loi. Nous ne pouvons que formuler une recommandation à l'intention du ministre, pour attirer son attention sur ce point.

Le sénateur Bourget: Nous devrions soumettre tout le mémoire au ministre pour qu'il comparaisse devant le comité.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, permettez-moi de dire tout de suite que je ne m'oppose nullement à l'examen de ce mémoire, mais il n'a aucun rapport avec le projet de loi que nous devons étudier. C'est un mémoire qui aurait dû être présenté directement au ministre. Je ne proteste nullement contre le fait qu'on a recouru à ce comité pour obtenir le document. Cependant, je propose que nous ne nous servions pas du comité pour transmettre au ministre des mémoires qui n'ont aucun rapport avec les projets de loi que nous avons à étudier.

Le sénateur Denis: Je suis d'accord avec le sénateur McElman. Je voudrais savoir s'il est vrai qu'il y a en Ontario quatre cents ports, subventionnés par le gouvernement fédéral, alors qu'il n'y a que trente au Québec. Les chiffres semblent incroyables. Il faut savoir si ces chiffres sont exacts. Le ministère pourrait-il nous communiquer le nombre de ports de pêche et de ports de plaisance en Ontario et au Québec? Nous pourrions ainsi savoir si les chiffres mentionnés dans la requête sont exacts. Il n'y a peut-être aucun port de plaisance au Québec alors qu'il y en a quatre cents en Ontario. Nous avons besoin de précision au sujet du deuxième paragraphe de la page 2 de la requête.

M. Hall: Monsieur le président, il est difficile de déterminer s'il s'agit d'un port de plaisance, de pêche ou des deux à la fois. Nous sommes confrontés à ce problème depuis des années. Un port peut être, une année, uniquement un port de pêche pour devenir récréatif l'année suivante. Il y a en tout environ quatre cents installations du gouvernement dans la province du Québec.

Le sénateur Denis: Combien?

M. Hall: Environ quatre cents, je crois.

[*Text*]

Senator Denis: Fishing or recreational?

Mr. Hall: Fishing and recreational facilities. There are approximately 400. There is approximately the same amount in Ontario. With regard to the matter of fish landed, if I recall correctly, in Ontario the figure is approximately 2.7 of the fish landed nationally, and in Quebec it is 6.8 per cent of the fish landed nationally.

Our budget is basically for fishing harbours. We deal with marine development under the marine assistance policy, the purpose of which is to assist the development of marines. We take into account the number of recreational craft in an area. In Ontario there are approximately 51 per cent of all recreational craft in the country, as opposed to approximately 12 per cent in Quebec. We have assisted in both provinces. There are some figures in the submission to which I would take exception. I do not think they are correct. With regard to the figure "30", I do not know what they are talking about.

Senator Denis: So the figures are not accurate?

Mr. Hall: It says that in Ontario:

> . . . nearly 400 harbours are funded through federal grants . . .

They are accurate insofar as they mention 400 harbours in Ontario, but there are no grants—

Senator Denis: So the 400 harbours are not funded through federal grants? The statement is not true?

Mr. Hall: That is right. There are also approximately 400 harbours in Quebec. I do not know to what the figure "30" refers. That may be the number of facilities which have been assisted under the marine assistance policy over the past number of years. It is certainly not an accurate picture.

Senator Grosart: I should like to comment in defence of the right of the Yacht club to present its submission to the committee. May I point out that they do suggest an amendment to the act—presumably they mean the bill. In the third paragraph on page 2 they say:

> We believe that the act should be more specific . . .

So they are suggesting an amendment.

The Chairman: Perhaps we could now determine whether there should be another meeting of the committee. Senator Phillips has indicated that he has something he wishes to raise. If the committee decides to have another meeting to consider the yacht club matter further, I would ask Senator Grosart to ask the other half of his question, and get a half answer, and then I shall ask Senator Phillips what he wishes to put forward.

Senator Bourget: Mr. Chairman, before we turn from this matter, I suppose someone will forward the submission to the minister and obtain an answer?

The Chairman: I would suggest that Mr. Hall take the submission to his superiors with the suggestion of the committee that it should be drawn to the attention of the minister; and if the minister wishes to deal with it, we shall be pleased to

[*Traduction*]

Le sénateur Denis: De pêche ou de plaisance?

M. Hall: De pêche et de plaisance. Il y en a environ quatre cents. Il y a à peu près le même nombre en Ontario. En ce qui concerne les poissons pêchés, si ma mémoire est bonne, ceux de l'Ontario représentent approximativement 2.7 p. 100 de la production nationale, alors qu'au Québec le chiffre 6.8 p. 100.

Notre budget est surtout consacré aux ports de pêche. Le but de la politique d'aide aux activités maritimes est de favoriser l'expansion maritime, et c'est de cet aspect que nous nous occupons. Nous tenons compte du nombre des embarcations de plaisance dans une région donnée. En Ontario, elles représentent 51 p. 100 du chiffre total, par rapport au 12 p. 100 dans le cas du Québec. Nous avons aidé les deux provinces. La requête contient des chiffres que je réfute. Je ne pense pas qu'ils soient exacts. En ce qui concerne le chiffre 30, je ne sais pas de quoi il s'agit.

Le sénateur Denis: Les chiffres ne sont donc pas exacts?

M. Hall: Le document dit:

> En Ontario on retrouve près de quatre cents ports de plaisance subventionnés par le fédéral

L'auteur a raison d'indiguer quatre cents ports en Ontario, mais il n'y a aucune subvention . . .

Le sénateur Denis: Les quatre cents ports ne sont donc pas financés par le gouvernement fédéral, la déclaration est donc fausse?

M. Hall: C'est exact. Il y a environ quatre cents ports au Québec. Je ne sais pas ce que représente le chiffre 30. Il s'agit peut-être des installations qui ont été subventionnées, il y a plusieurs années, dans le cadre de la politique d'aide aux activités maritimes. Le chiffre ne reflète certainement pas la réalité.

Le sénateur Grosart: Je voudrais dire que le Yacht Club a raison de présenter cette requête au Comité. Permettez-moi de signaler qu'il propose une modification à la loi . . . il veut probablement parler du projet de loi. Voici ce qu'il dit au troisième paragraphe de la page 2:

> La loi devrait être plus spécifique . . .

Il propose une modification.

Le président: Nous pourrions peut-être décider maintenant si le Comité doit se réunir de nouveau. Le sénateur Phillips a fait savoir qu'il désirait soulever un point. Si le Comité décide de se réunir à nouveau pour approfondir la question du Yacht Club, je demanderai au sénateur Grosart de poser une partie de sa question et au répondant de donner une réponse partielle, puis je demanderai au sénateur Phillips de prendre la parole.

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, avant de passer à un autre sujet, je voudrais savoir si quelqu'un va transmettre le mémoire au ministre pour en obtenir une réponse?

Le président: Je propose que M. Hall présente le mémoire à ses chefs, en signalant que le Comité désire attirer l'attention du ministre sur la question; si le ministre désire l'étudier, nous

[*Text*]

have him appear before the committee, or he may wish to provide an answer in writing.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I believe we should express the wish of the committee that the minister appear before us.

The Chairman: Yes. We will ask Mr. Hall to convey to his superiors the request of the committee that, if convenient, the minister will attend a meeting of the committee; and, if he is unable to do so, that he will provide us with an answer in writing. We will notify the yacht club that if it has further submissions, they will be received at the next meeting, which will be determined before the committee rises this morning.

Mr. Hall: Mr. Chairman, are you asking the minister to respond in writing to this brief?

Senator Langlois: No; to appear before the committee.

The Chairman: We are asking that you convey this brief to the minister, together with the committee's hope that he will find it convenient to attend the next meeting. If he does not find it convenient, the committee will be pleased to have something in writing from him. Is that in accord with your suggestion, Senator Langlois?

Senator Langlois: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Perhaps Senator Grosart would now ask his half question.

Senator Grosart: The first part of the question, to which the answer was in the affirmative, was that if there was an offence, under the regulation would it not be subject to the maximum fine? The answer was "yes". The second part of the question is, in that event, would it not remain subject to the maximum fine if it were not exempted under clause 25(2)?

Mr. Shaffer: Yes.

Senator Grosart: That is the answer I wanted.

The Chairman: Senator Phillips, have you something that you wish to put forward?

Senator Phillips: I would like to propose an amendment to clause 18; but whether that should be done today, I will leave it entirely to the committee.

The Chairman: I recall your mentioning the other day that you would not be available for some time.

Senator Phillips: Yes.

The Chairman: Would you be available next week?

Senator Phillips: Not after Wednesday.

Senator Bourget: Would you be here on Wednesday.

Senator Phillips: On Wednesday morning.

[*Traduction*]

serions heureux de la voir comparaître devant le Comité, mais il peut également nous répondre par écrit.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je pense que le Comité veut que le ministre comparaisse devant nous.

Le président: Entendu. Nous demanderons à M. Hall d'aviser ses chefs que le comité désire que le ministre assiste, si possible, à une réunion du comité et, dans le cas où il se trouverait empêché, qu'il nous donne une réponse par écrit. Nous informerons le Yacht Club que ses autres éventuelles requêtes seront reçues au cours de la réunion prochaine dont la date sera fixée avant l'ajournement du comité.

M. Hall: Monsieur le président, demandez-vous au ministre de répondre par écrit à ce mémoire?

Le sénateur Langlois: Non; de comparaître devant le comité.

Le président: Nous vous demandons de communiquer ce mémoire au ministre et de l'informer que le comité espère qu'il pourra assister à la prochaine réunion. Dans le cas contraire, le comité serait heureux de recevoir une réponse par écrit. Est-ce que cela traduit bien votre proposition, sénateur Langlois?

Le sénateur Langlois: Oui, monsieur le président.

Le président: Approuvé?

Des voix: Approuvé.

Le président: Le sénateur Grosart pourrait peut-être poser maintenant une partie de sa question.

Le sénateur Grosart: La première partie de la question, dont la réponse est affirmative, était de savoir si l'auteur d'une infraction était passible d'une amende maximale, aux termes du règlement. La réponse était «oui». Dans ce cas, la deuxième partie de la question était de savoir si l'auteur n'était pas aussi passible d'une amende maximale, s'il n'était pas exempté aux termes du paragraphe 25(2)?

M. Shaffer: Oui.

Le sénateur Grosart: C'est la réponse que je cherchais à obtenir.

Le président: Sénateur Phillips, avez-vous des propositions?

Le sénateur Phillips: J'aimerais proposer une modification à l'article 18; mais je laisserai au Comité le soin de décider si cela peut se faire aujourd'hui.

Le président: Je me souviens que vous avez mentionné l'autre jour que vous ne seriez pas libre pendant un certain temps.

Le sénateur Phillips: C'est exact.

Le président: Seriez-vous libre la semaine prochaine?

Le sénateur Phillips: Pas après mercredi.

Le sénateur Bourget: Seriez-vous là le mercredi.

Le sénateur Phillips: Le mercredi matin.

[*Text*]

Senator Bourget: I am looking at our schedule for next week. We have many committees sitting, but we can discuss that afterwards.

The Chairman: Perhaps the committee would not mind letting Senator Phillips put forward his amendment now and we can see what it is?

Senator Phillips: That is an excellent suggestion, Mr. Chairman. I have some copies of the amendment, which I tender now.

Senator Denis: There seems to be a mistake in the English translation of the submissions. I have just been informed that in French it says that in Ontario there are 400 recreational harbours while in Quebec there are only 30 recreational harbours. You said that they had about 400 harbours in Quebec, but that as far as recreational ones are concerned there are only 30 in Quebec while there are 400 in Ontario. That is what the statement spells out.

Mr. Hall: I believe my remarks, Mr. Chairman, were that there were approximately 400 federal facilities in each of those provinces, more or less. I did not define what was necessarily fishing and what was recreational.

Senator Denis: I want to put the record straight. According to the French version, in Ontario we find almost 400 recreational harbours. That is so in the French version, but in the English version they do not talk about recreational harbours; they talk only about 400 harbours.

Senator Langlois: It says so in English.

Senator Denis: But they do not talk about recreational harbours. It says that in Ontario there are nearly 400 harbours which are funded through federal grants.

Senator Langlois: If the honourable senator would allow me to quote from the brief, page 2:

> ... whereas, in Ontario, a large share is affected to recreational harbours.

We are talking about harbours, recreational harbours there. It says that in Ontario, there are nearly 400 recreational harbours funded through federal grant, whereas in Quebec there are only 30 such harbours. We are referring to recreational harbours at that point.

Senator Denis: But in French the harbours are the fishing harbours.

Senator Langlois: No, no.

The Chairman: We have noted your comments, Senator Denis. I have just spoken to our clerk, Mrs. Pritchard, and she is willing to see that the translation is thoroughly checked. Would that meet your objection?

Senator Denis: Yes, but I want to know from the department if the statement is true or untrue. That is all.

The Chairman: We will find that out.

Mr. Hall: If you want a short answer, it is not true in the terms that I have defined "harbours".

[*Traduction*]

Le sénateur Bourget: Je regarde notre calendrier pour la semaine prochaine. Nous avons de nombreuses séances de comité. Mais nous pouvons en discuter après.

Le président: Le Comité pourrait peut-être permettre au sénateur Phillips de proposer sa modification, pour que nous puissions voir de quoi il s'agit?

Le sénateur Phillips: C'est une excellente proposition, monsieur le président. J'ai quelques copies de la modification, que je vais distribuer.

Le sénateur Denis: Il semble qu'il y ait une erreur dans la version anglaise du mémoire. Je viens d'apprendre que la version française dit, qu'en Ontario, il y a quatre cents ports de plaisance, alors qu'au Québec il y en a seulement trente. Vous avez dit qu'il y avait à peu près quatre cent ports au Québec, mais en ce qui concerne les ports de plaisance, il y en a seulement trente au Québec et quatre cents en Ontario. C'est ce que dit le document.

M. Hall: Monsieur le président, je crois avoir dit que, dans chacune de ces provinces, il y avait environ quatre cents installations relevant du gouvernement fédéral. Je n'ai pas précisé s'il s'agissait d'un port de pêche ou d'un port de plaisance.

Le sénateur Denis: Je voudrais des précisions. Selon la version française, il y a en Ontario quatre cents ports de plaisance, mais la version anglaise ne parle pas de ports de plaisance, elle mentionne seulement quatre cents ports.

Le sénateur Langlois: C'est ce que dit le texte anglais.

Le sénateur Denis: Il n'est pas question de ports de plaisance. Le texte dit qu'en Ontario il y a environ quatre cents ports qui reçoivent des subventions du gouvernement fédéral.

Le sénateur Langlois: Avec la permission de monsieur le sénateur, je voudrais citer la page 2 du mémoire,

> ... alors qu'en Ontario, beaucoup de ces argents sont affectés au développement de ports de plaisance.

Nous parlons de ports de plaisance. On y dit qu'en Ontario, le gouvernement fédéral subventionne près de 400 ports de plaisance, alors qu'au Québec, ce nombre n'est que d'à peine 30. C'est de ces ports de plaisance dont nous parlons.

Le sénateur Denis: Mais dans la version française, les ports désignent les ports de pêche.

Le sénateur Langlois: Non.

Le président: Nous avons pris note de vos commentaires, sénateur Denis. Je viens de parler à notre secrétaire, Mme Pritchard, et elle est disposée à vérifier si la traduction est exacte. Cela vous satisfait-il?

Le sénateur Denis: Oui, mais j'aimerais que le ministère me dise si cette affirmation est vrai ou fausse, c'est tout.

Le président: Nous ferons la lumière sur ce point.

M. Hall: Si vous voulez une réponse brève, je vous dirai que cette affirmation est fausse en ce sens que j'ai défini le terme «ports».

[*Text*]

Senator Denis: It is a question of the word "thirty". You don't know where it comes from?

Mr. Hall: I do not.

Senator Langlois: The witness could not be expected to know that. When he says there are 400 facilities that he described in Ontario and Quebec, he could not give a breakdown of that with regard to recreational and fishing harbours and make a distinction about commercial harbours and fishing harbours. In Quebec it is for commercial fishing; in Ontario some of them would be for pleasure fishing or sport fishing.

Mr. Hall: I will make an attempt to do that, but I cannot promise that I will be able to do it, because we do not have those statistics.

Senator Denis: You will correct the situation.

The Chairman: We will rely on Mr. Hall to do the very best he can with your request and with the fact or otherwise outlined in the yacht club's submission.

Now, Senator Phillips, you have distributed copies of your suggested amendment?

Senator Phillips: Yes, I have, Mr. Chairman. May I just explain it and then I will move it, so that it will be on the record, in case I am not present for the next meeting. During my remarks on Bill C-2, I objected to the seizure of a boat, its detention for 21 days and then its return, on the basis that this could cost a lobster fisherman a very large portion of the season. When I raised that point in committee, at the last meeting, it was stated that the minister could be notified within 24 hours. I fail to see why we should leave an extensive authority for 21 days in this. My amendment is to reduce the 21 days to seven days. This distribution of copies of the proposed amendment will give the members of the committee a chance to consider the effect of 21 days' detention versus seven days' detention. Then we can take a vote, if you wish, at a later meeting.

The Chairman: Have you put forward now all you wish to say in support?

Senator Phillips: Yes, I believe I have. I thought I made my views known throughout the debate and in the committee, and there is no use in repeating them.

The Chairman: Is it the wish of the committee that we consider this further now, or that, it being 12 o'clock, we adjourn?

Senator Bourget: If it could be done in 15 minutes, it would be all right, so that Senator Phillips could have an answer.

The Chairman: Are you prepared to respond to that, Mr. Shaffer?

Mr. Shaffer: Yes, Mr. Chairman. I feel that the constriction of the delay for the minister to make an order of sale of that magnitude, would probably render illusory any of the seizure provisions of the bill. It would require the minister to act within such a time as in fact to stop him completely from

[*Traduction*]

Le sénateur Denis: Le mot «trente» pose un problème. Savez-vous d'où il vient?

M. Hall: Non.

Le sénateur Langlois: On ne peut s'attendre que le témoin le sache. Lorsqu'il dit qu'il existe 400 ports en Ontario et au Québec, il ne peut citer le nombre de ports de plaisance et de ports de pêche et faire une distinction entre ports commerciaux et ports de pêche. Au Québec, ces ports sont aménagés pour la pêche commerciale et en Ontario, certains servent de ports de pêche sportive.

M. Hall: Je vais tenter de vous fournir ces chiffres mais je ne vous promets rien, car nous ne disponsons pas de ces statistiques.

Le sénateur Denis: Vous corrigerez la situation.

Le président: Nous avons confiance que M. Hall répondra de son mieux à votre question et expliquera les renseignements fournis dans le mémoire du Yacht Club.

Maintenant, sénateur Phillips, avez-vous distribué des copies de votre projet de modification?

Le sénateur Phillips: Oui, monsieur le président. J'aimerais l'expliquer avant de présenter une motion; ainsi, la modification sera inscrite au compte rendu, au cas où je n'assisterais pas à la prochaine séance. Au cours de mes commentaires concernant le bill C-2, je me suis opposé à ce qu'on mette un navire sous séquestre, qu'on le retienne pendant 21 jours et qu'on le rende ensuite au propriétaire, parce que cela forcerait un pêcheur de homards, par exemple, à demeurer inactif pendant une grande partie de la saison. Lorsque j'ai soulevé ce point au cours de la dernière séance du Comité, on m'a dit qu'on pouvait prévenir le ministre en moins de 24 heures. Je ne vois pas pourquoi on devrait permettre que le navire reste sous séquestre pendant 21 jours. Je propose de réduire cette période de 21 à 7 jours. Les copies du projet de modification permettront aux membres du Comité d'évaluer les répercussions d'une mise sous séquestre de 21 jours, par rapport à une de 7 jours. Si vous le désirez, nous pourrons prendre le vote, lors d'une séance ultérieure.

Le président: Avez-vous livré tous les commentaires que vous vouliez faire?

Le sénateur Phillips: Je crois que oui. Je crois que j'ai clairement exprimé mes opinions au cours du débat et devant le Comité et il ne sert à rien de les répéter.

Le président: Le Comité désire-t-il que nous étudions cette modification maintenant ou que nous suspendions nos travaux, étant donné qu'il est midi?

Le sénateur Bourget: Si nous pouvions le faire en 15 minutes, ce serait l'idéal, car le sénateur Phillips serait fixé.

Le président: Etes-vous disposé à faire des commentaires, monsieur Shaffer?

M. Shaffer: Oui, monsieur le Président. Je crois que le raccourcissement de la période pendant laquelle le ministre peut donner un avis de vente de cette importance rendrait probablement illusoire toute disposition du projet de loi concernant la mise sous séquestre. Le ministre serait forcé d'agir

[*Text*]

making a seizure in the first place, therefore emasculating the bill by having no effective enforcement provision.

I would also like to point out that clause 18(1) uses the words "shall be returned." There are some situations that can arise. It is imperative to return the vessel when the provisions of the act are complied with—which is the case, I think, in most cases. Seizure, I think, as Mr. Hall pointed out, is quite an unusual situation. It is not normally contemplated. But in most cases, mere compliance with the provisions of the act, by paying the charges or otherwise keeping the boat or vessel in accordance with the requirements, would result in the immediate return.

Secondly, the "shall" situation applies to the 21 days; but that does not rule out that the minister may, if he wishes, given the circumstances, make a return. Granted, that is discretionary, but I feel that constricting the time to seven days emasculates the enforcement provisions of the bill.

I did not do a comprehensive survey of times for holding goods seized, but I know that in the Explosives Act and the Hazardous Products Act there can be a delay of two months to 90 days for holding things. We realize that would not be an appropriate situation for a small craft, not so much for pleasure as for fishing vessels, and we tried to strike a reasonable compromise.

The Chairman: Would you indicate what, in your opinion, the minister would have to do in order to decide whether or not to make such an application; and, if he decides in the affirmative, what time he would take actually to make it?

Mr. Shaffer: I imagine, Mr. Chairman, that he would have to decide that there is no chance that the provisions of the act and the regulations that apply to the vessel or the goods will be complied with, because of the circumstances of the case.

The Chairman: But what would he have to do to make the application? What is it that takes 21 days?

Mr. Shaffer: He would probably have to instruct his regional enforcement people in the field to do so, and they would probably have to get in touch with the representatives of the Department of Justice in that area.

Senator Phillips: Would you be depending on the post office, since you say you need 21 days to get in touch with another department? Could you not do it by telex, or telephone?

The Chairman: So long as it is a better telex service than we had today!

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I am not an expert in how this is going to be administered in the field. I am not sure of the chain of delegated authority, and to what level it has to come down from the minister before an action is taken; but I imagine, if there is a regional director, and he has an enforcement officer under him, there must be some reasonable delay for communications, whether by cable, letter or telephone.

[*Traduction*]

en si peu de temps qu'en fait, il n'aurait pas la possibilité de mettre le navire sous séquestre et ainsi, les dispositions du projet de loi ne pourraient être appliquées.

J'aimerais également souligner qu'on retrouve au paragraphe 18(1) l'expression «sont remis». Certaines situations peuvent en découler. Il est essentiel que le navire soit remis à la personne, lorsque les dispositions de la loi sont respectées, et je crois que c'est ce qui s'est passé, dans la majorité des cas. Comme l'a fait observer M. Hall, la mise sous séquestre est une situation tout à fait inusitée. Habituellement, on ne prévoit pas y avoir recours. Cependant, dans la plupart des cas, le navire serait rendu immédiatement, dès que la personne se plierait aux exigences de la loi en acquittant les droits ou en gardant le navire conforme aux exigences.

Deuxièmement, l'obligation porte sur la période de 21 jours. Toutefois, cela n'empêche pas le ministre de remettre le navire dans certaines circonstances. Il est évident que ce pouvoir est discrétionnaire, mais je considère que le fait de réduire la période à sept jours empêche toute application du projet de loi.

Je n'ai pas relevé tous les cas ou l'on pouvait garder des marchandises sous séquestre mais je sais que dans le cas de la Loi sur les explosifs et de la Loi sur les produits dangereux, les marchandises peuvent être gardées entre deux mois et 90 jours. Nous reconnaissons que cette période est trop longue, pour une petite embarcation, utilisée plus pour la pêche que pour les loisirs, et nous avons essayé d'en arriver à un compromis raisonnable.

Le président: Pourriez-vous nous dire ce que le ministre, à votre avis, devrait faire, pour décider s'il doit soumettre cette demande et, s'il décidait de le faire, combien de temps cela lui prendra-t-il?

M. Shaffer: Monsieur le président, je suppose qu'il devrait s'assurer que les dispositions de la loi et des règlements qui s'appliquent au navire ou aux marchandises ne sont aucunement respectées, étant donné les circontances.

Le président: Quelle formalité devrait-il remplir pour soumettre la demande? Qu'est-ce qui explique cette péride de 21 jours?

M. Shaffer: Il lui faudrait problablement demander aux agents régionaux qu'il a sur place de soumettre la demande et ces derniers auraient probablement à entrer en contact avec les représentants du ministère de la Justice dans la région.

Le sénateur Phillips: Étant donné que vous assez besoin de 21 jours, communiqueriez-vous avec un autre ministère par la poste? Ne pourriez-vous pas vous servir du télex ou du téléphone?

Le président: Dans la mesure où le service actuel de télex serait amélioré.

M. Shaffer: Monsieur le président, je ne sais pas très bien de quelle façon on procéderait sur place. Je ne suis pas sûr de la façon dont les pouvoirs sont délégués, ni du niveau auquel sont transmis les ordres du ministre pour que des mesures soient prises; toutefois, j'imagine qu'il faut compter un certain temps avant que le directeur régional communique par télégramme,

[*Text*]

Senator Langlois: We are entitled to an explanation of why this was set at 21 days, and I think we should have it.

Mr. Shaffer: The explanation I have given is the only one I am aware of; that is, that it is a reasonable compromise between the rights of the person from whom the goods have been seized and the ability of the department effectively to enforce the bill.

The Chairman: Perhaps, since we are going to have another meeting anyway, you, or someone else, could come forth with an explanation in some detail as to why 21 days was fixed.

Senator Langlois: We would like to know the basis for the so-called reasonable compromise, also.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, if you mean a scheme of what would happen, illustrating the chain of command and the time factors, this, I think, could be looked into by the department.

The Chairman: Fine. We will put that on our list of matters to be raised at the next meeting.

Senator McElman: We should also have the actual factors that would be required if it were the intention to proceed with action against a person. I think that is where the time frame extends itself, as to what time would be used in preparing information, evidence and other material that would be necessary to proceed before the courts, and so on. That, surely, is part of it.

Mr. Hall: Mr. Chairman, we have had several cases of removing from harbours boats that have not paid their dues, or boats that have been left abandoned in harbours. This clause says that we can hold them for a maximum of 21 days, which gives us time, as you mentioned, to take further action. Generally speaking, if the individual comes in and pays his debt, or whatever the case may be, his boat goes back to him immediately. We do not have to keep it 21 days. We keep it less if we are able to do so.

Senator Phillips: Is there not a very coercive factor there? Whether the individual feels the action of the enforcing officer is right or wrong, he has to pay up or know that his boat can be held for 21 days.

Mr. Hall: He certainly does know that.

The Chairman: You have heard the comments of the committee, and I am sure you will make certain that someone attends at the next meeting who will be able to deal with it fully.

Senator Langlois: If I may make a suggestion, as I recall it, and I hope my memory serves me well, when we dealt with the Maritime Code we had comparable provisions in that proposed new legislation. I would like us to have a chance to check what we did with regard to that.

[*Traduction*]

par courrier ou par téléphone avec l'agent d'exécution placé sous ses ordres.

Le sénateur Langlois: Nous devrions pouvoir exiger qu'on nous explique pourquoi la période a été fixée à 21 jours.

M. Shaffer: L'explication que je vous ai donnée est la seule que je connaisse; il s'agit d'un compromis raisonnable entre les droits d'une personne, dont les marchandises ont été mises sous séquestre, et la possibilité, pour le ministère, de faire respecter les dispositions du projet de loi.

Le président: Étant donné que nous tiendrons une autre séance aujourd'hui, vous-mêmes ou quelqu'un d'autre, pourriez peut-être nous expliquer pourquoi on a fixé cette période à 21 jours.

Le sénateur Langlois: Nous aimerions également savoir de quoi on s'inspire pour en arriver à ce prétendu compromis raisonnable.

M. Shaffer: Monsieur le président, je crois que le ministère pourrait vous fournir des explications sur les mesures à prendre, les divers niveaux de la hiérarchie et les délais nécessaires.

Le président: Très bien. Nous inscrirons ce point sur la liste de ceux qui devront être éclaircis au cours de la prochaine séance.

Le sénateur McElman: On pourrait également nous expliquer les conditions à remplir pour qu'on puisse intenter des poursuites. Je crois qu'i faut un certain temps pour recueillir les renseignements, les preuves et autres éléments nécessaires. Voilà sûrement une partie de la réponse.

M. Hall: Monsieur le président, nous avons à plusieurs reprises, saisi dans des ports des navires abandonnés ou pour lesquels les droits n'avaient pas été acquittés. Cet article stipule que nous pouvons les garder sous séquestre pendant 21 jours au maximum, ce qui, comme vous l'avez mentionné, nous laisse le temps de prendre certaines mesures. De façon générale, si la personne acquitte les frais ou se conforme à la loi, le bateau lui est immédiatement rendu. Nous n'avons pas à le garder pendant 21 jours. Nous le rendons, si possible, avant la date limite.

Le sénateur Phillips: N'y a-t-il pas là un élément coercitif? Que la personne considère que la décision prise par l'agent d'exécution est judicieuse ou non, il doit acquitter les frais ou être privé de son navire pendant 21 jours.

M. Hall: Il en est certainement conscient.

Le président: Vous avez entendu les commentaires du Comité et je suis sûr que vous ferez en sorte d'envoyer quelqu'un à la prochaine séance pour donner des explications complètes.

Le sénateur Langlois: J'aimerais faire une proposition; si je me souviens bien, lorsque nous avons étudié le Code maritime, nous avons rencontré une disposition analogue dans ce projet de loi. J'aimerais avoir la possibilité de connaître la décision que nous avons prise dans ce cas précis.

[*Text*]

There is also the question of notifying an absent owner when his boat is arrested or seized. I think we should go into this, and compare it with the conclusion we came to when we studied the Maritime Code.

The Chairman: Yes. That would require our looking at our report on the matter.

Senator Langlois: Yes.

The Chairman: We will see that that is done.

Is there any further discussion at this time? It is not my intention to call for a vote now unless the committee wishes.

If there is no further discussion, may we turn for a moment to the date of our next meeting?

Senator Langlois: Next week is rather full.

Senator McElman: In view of the lateness of the hour, and the difficulties that Senator Bourget is undoubtedly experiencing with regard to next week, could I suggest that this be left to the call of the Chair, and that in the meantime you work it out, Mr. Chairman, with Senator Bourget?

The Chairman: I would be glad to do that, but there is the problem that we are inviting the minister to attend, and it would only be courteous to let him know as soon as we can when we will be available.

Senator Langlois: I move, Mr. Chairman, that we adjourn to the call of the Chair.

The Chairman: Very well. In that event gentlemen, I thank you for your attendance and assistance, and declare the meeting adjourned.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Il faut également aborder la question de l'avis donné à un propriétaire absent, lorsque son navire est arraisonné ou mis sous séquestre. Je crois que nous devrions nous pencher sur cette question et établir des comparaisons avec la conclusion que nous avons tirée lorsque nous avons étudié le Code maritime.

Le président: Oui. Il faudrait alors consulter notre rapport à ce sujet.

Le sénateur Langlois: Oui.

Le président: Nous y veillerons.

Y a-t-il d'autres commentaires? A moins que le Comité n'en exprime le désir, je n'ai pas l'intention de demander le vote maintenant.

S'il n'y a pas d'autres observations, nous pourrions peut-être fixer la date de notre prochaine séance.

Le sénateur Langlois: La semaine prochaine est passablement chargée.

Le sénateur McElman: Étant donné l'heure tardive et les difficultés qu'éprouvera sans doute le sénateur Bourget à se libérer la semaine prochaine, pourrais-je proposer que le Comité se réunisse, sur convocation du président, et qu'entre temps, le président étudie la question avec le sénateur Bourget?

Le président: Je serais heureux de le faire mais nous invitons le ministre à comparaître et il serait impoli de ne pas l'aviser le plus tôt possible du moment où nous serons disponibles.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je propose que nous suspendions nos travaux jusqu'à la convocation du président.

Le président: Très bien. Dans ce cas, messieurs, je vous remercie de votre présence et de votre aide et je déclare la séance levée.

Le Comité suspend ses travaux.

APPENDIX "8-A"

Mrs. Aline Pritchard,
Clerk, Standing Senate Committee
on Transport and Communications,
140, Wellington Street,
Ottawa, Ont.

Re: Submission by The Yacht Club de Québec to the Senate Committee Concerning Bill C-2

The sixteen organizations named below have given their support, by resolution, to the Yacht Club de Québec's submission:

Beaconsfield Yacht Club, Beaconsfield

Club Neptune inc., Pointe au Pic

Parc nautique port Sorel, Sorel

Sept-Îles Yacht Club, Sept-Îles

Club de yacht de Matane, Matane

Club nautique de Baie Comeau, Baie Comeau

Club nautique de Forestville, Forestville

Club de yacht Rivière-du-Loup, Rivière-du-Loup

Club de yacht de Cap-à-l'aigle, Cap-à-l'aigle

Club nautique Vauquelin, Neuville

Marina de Trois-Rivières, Trois-Rivières

Club nautique de Longueuil, Longueuil

Marina port Ste-Hélène, Montreal

Royal St-Lawrence Yacht Club, Montreal

Pointe-Claire Yacht Club, Pointe-Claire

Club nautique de Valleyfield, Valleyfield

The resolution reads as follows:—

"It has been resolved to ask the Canadian Government to grant funds for the development of Recreational Harbours or Mooring Docks for the region spreading from Québec City to Tadoussac."

Having taken notice of the contents of Bill C-2, we believe that certain amendments would simplify the administration of this act while identifying more thoroughly the sections affected by it.

It seems to us that this act gives the minister too much latitude with respect to the use of funds, so much so that, in Quebec, the sums are used only to develop fishing harbours whereas, in Ontario, a large share is affected to recreational harbours. In Ontario, nearly 400 harbours are funded through federal grants whereas, in Québec, there are only 30 such harbours, some of which are partly funded others not at all.

We believe that the act should be more specific regarding the share of the budgets that should be allocated to recreational harbours and fishing harbours.

1. The sums allocated to the development of Recreational Harbours should in no instance be less than the amount of funds granted for recreational harbours in Canada by the Canadian Government in 1977.

APPENDICE «8-A»

Madame Aline Pritchard,
Greffier du Comité sénatorial
permanent des transports et communications,
140, Wellington,
Ottawa, Ont.

Sujet: Représentations du Yacht Club de Québec auprès du Comité sénatorialconcernant le Bill C-2

Le Yacht Club de Québec à l'appui, par résolution, dans ses représentations des seize organismes suivants:

Beaconsfield Yacht Club, Beaconsfield

Club Neptune inc., Pointe au Pic

Parc nautique port Sorel, Sorel

Sept-Îles Yacht Club, Sept-Îles

Club de yacht de Matane, Matane

Club nautique de Baie Comeau, Baie Comeau

Club nautique de Forestville, Forestville

Club de yacht Rivière-du-loup, Rivière-du-loup

Club de yacht de Cap-à-l'aigle, Cap-à-l'aigle

Club nautique Vauquelin, Neuville

Marina de Trois-Rivières, Trois-Rivières

Club nautique de Longueuil, Longueuil

Marina port Ste-Hélène, Montréal

Royal St-Lawrence Yacht Club, Montréal

Pointe-Claire Yacht Club, Pointe-Claire

Club nautique de Valleyfield, Valleyfield

La résolution se lit comme suit:

«Il est résolu de demander au Gouvernement Canadien d'apporter une aide pour l'aménagement de port de plaisance ou de bassin d'ancrage pour la région s'étendant de Québec à Tadoussac.»

Après avoir pris connaissance du contenu du Bill C-2, nous croyons que certains amendements auraient pour but de faciliter l'administration de cette loi tout en identifiant davantage les secteurs touchés par cette loi.

Il nous apparait que cette loi donne une trop grande latitude au Ministre quant à l'utilisation des crédits, si bien qu'au Québec l'argent n'est utilisé que pour les ports de pêche alors qu'en Ontario beaucoup de ces argents sont affectés au développement des ports de plaisance. En Ontario on retrouve près de 400 ports de plaisance subventionnés par le fédéral alors qu'au Québec on en retrouve qu'une trentaine très peu ou non subventionnés.

Nous croyons que la loi devrait être plus spécifique quant à la proportion des budgets à être allouée aux ports de plaisance et celle allouée aux ports de pêche.

1. Les sommes d'argent affectées au developpement des ports de plaisance ne devraient pas en aucun temps être inférieures aux sommes qui ont été dépensées par le Gouvernement Canadien au Canada en 1977 pour les ports de plaisance.

2. We believe that the allocation of funds spent throughout the country should take the following criteria into consideration and that these criteria should be the same for each of the ten provinces.

A) The length of the coastline in miles

B) The population

C) The number of recreational craft sailing in waters concerned

D) The inherent difficulties of the waters where projects are undertaken (characteristics of watercourses, for instance: tides, ice, etc.)

E) Catch-up for periods when no funds were granted to the province of Québec.

Due to a lack of time, we were unable to submit a more detailed brief, but we promise our full co-operation should you request any further information or submissions which you might consider relevant.

Respectfully yours,

Richard Drouin,
Commodore,
Yacht Club de Québec

N.B. Due to a lack of time, we were unable to provide you with the english translation of the present brief.

2. Dans la répartition des sommes versées à travers le pays, nous croyons qu'il y aurait lieu de prendre en considération les critères suivants et que ces critères soient identiques pour les dix provinces.

A) Le nombre de milles de littoral

B) La population

C) Le nombre d'embarcations de plaisance navigant sur les eaux concernées

D) Les difficultés inhérentes aux eaux ou sont effectués les travaux, (caractéristiques des cours d'eau ex: marées, glace, etc.)

E) Un rattrapage sur les périodes antérieures au cours desquelles aucune somme n'a été versée pour le Québec.

Le peu de temps à notre disposition nous empêche de vous présenter un mémoire plus élaboré mais nous vous assurons de notre entière collaboration advenant votre désir d'obtenir toutes informations supplémentaires et toutes représentations futures que vous jugeriez pertinentes.

Respectueusement vôtre,

Richard Drouin,
Commodore,
Yacht Club de Québec

N.B. Le manque de temps nous empêche de vous fournir la traduction anglaise du présent mémoire.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE J. SMITH

Tuesday, March 14, 1978

Issue No. 9

Third Proceedings on

Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada"

WITNESSES—(See back page)

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

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

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

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Fisheries and the Environment:

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch.

From the Department of Justice:

Mr. B. Shaffer, Legislation Section.

From the Treasury Board:

Mr. E. A. Radburn, Director, Estimates Division.

Du ministère des Pêches et de l'Environnement:

M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations.

Du ministère de la Justice:

M. B. Shaffer, Section de la législation.

Du Conseil du trésor:

M. E. A. Radburn, directeur, Division des prévisions budgétaires.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Tuesday, March 14, 1978

Issue No. 9

Third Proceedings on:

Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada"

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le mardi 14 mars 1978

Fascicule nº 9

Troisième séance concernant:

Le Bill C-2 intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada»

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

26205—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, February 22, 1978:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cottreau, seconded by the Honourable Senator Austin, for the second reading of the Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

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

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 22 février, 1978:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cottreau, appuyé par l'honorable sénateur Austin, tendant à la deuxième lecture du Bill C-2, intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cottreau propose, appuyé par l'honorable sénateur van Roggen, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 14, 1978
(12)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 8:00 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*), presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Graham, Grosart, Langlois, Marchand, McElman, Molgat, Phillips, Riley, Smith (*Colchester*) and Smith (*Queens-Shelburne*).—(14)

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

Witnesses:

From the Department of Fisheries and the Environment:

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch;

Mr. P. F. Russell, Chief, Policy and Planning, Small Craft Harbours Branch;

Mr. G. Birtz, Legal Adviser.

From the Department of Justice:

Mr. B. Shaffer, Legislation Section.

From the Yacht Club de Québec:

Mr. Paul-André Michaud.

Mr. Hall read a letter from the Honourable Roméo LeBlanc, Minister of Fisheries and the Environment.

Mr. Michaud made a statement.

The witnesses answered the questions put to them by the Committee.

At 10:25 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chairman.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 14 MARS 1978
(12)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (président).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Cottreau, Denis, Eudes, Graham, Grosart, Langlois, Marchand, McElman, Molgat, Phillips, Riley, Smith (*Colchester*) et Smith (*Queens-Shelburne*).—(14)

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

Le Comité reprend l'étude du bill C-2, intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

Témoins:

Du ministère des Pêches et de l'Environnement:

M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations;

M. P. F. Russell, chef, Politique et planification, Direction des ports pour petites embarcations;

M. G. Birtz, conseiller juridique.

Du ministère de la Justice:

M. B. Shaffer, Section de la législation.

Du Yacht Club de Québec:

M. Paul-André Michaud.

M. Hall fait lecture d'une lettre de l'honorable Roméo LeBlanc, ministre des Pêches et de l'Environnement.

M. Michaud fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions qui leur sont posées par les membres du Comité.

A 22 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, March 14, 1978

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-2, respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada, met this day at 8.00 p.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, this evening we have the following gentlemen as witnesses: from the Yacht Club of Quebec we have Mr. Paul-André Michaud; Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch, Department of Fisheries and the Environment; Mr. B. Shaffer, Legislation Section, Department of Justice; Mr. P. F. Russell, Chief, Policy and Planning, Small Craft Harbours Branch; and, finally, Mr. G. Birtz, Legal Adviser.

Senator Grosart: Legal adviser to whom?

The Chairman: I presume to the Department of Fisheries and the Environment.

Mr. G. Birtz, Legal Adviser, Department of Fisheries and the Environment: All lawyers in the federal government are with the Department of Justice. We are seconded to different ministries, and I happen to have been seconded to the Department of Fisheries and the Environment.

The Chairman: Members of the committee will recall that, amongst the things we asked to be attended to during the time between our last meeting and this one, was the possibility of inquiring whether the minister of Fisheries and the Environment would be able to attend this evening, an if not, whether he would be kind enough to send a statement regarding the Yacht Club of Quebec.

The minister has conveyed a message that he is unable, by reason of very pressing duties, to be present with us. His representative this evening, Mr. Hall, is in possession of a statement which is addressed to myself and which deals with the yacht club's submission. With your permission, I should like to ask Mr. Hall to read it into the record.

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch, Department of Fisheries and the Environment: Thank you, Mr. Chairman.

This letter, addressed to the chairman of the committee, is in reference to the submission by the Yacht Club of Quebec to the Senate committee concerning Bill C-2, and reads as follows:

> I regret I am unable to attend the Committee Meeting due to prior commitments. However, I have studied with interest the submission forwarded by the Yacht Club and supported by various organizations.
>
> To set the record straight, the Committee, should be aware of the following facts. There are federal harbour facilities at approximately 360 locations in the province of Quebec. About 94 of these are basically fishing harbours;

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 14 mars 1978

[*Traduction*]

Le comité sénatorial permanent des Transports et des Communications auquel a été déféré le projet de loi C-2, Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance, se réunit à 20 heures pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Georges I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, comparaîtront ce soir devant ce Comité: M. Paul André Michaud du Yacht Club de Québec, M. Jack Hall, directeur suppléant de la Direction des ports pour petites embarcations du ministère des Pêches et de l'Environnement, M. B. Shaffer, de la Section de la législation du ministère de la Justice, M. P. F. Russell, chef de la Section de la politique et de la planification de la Direction des ports pour petites embarcations et finalement M. G. Birtz, conseiller juridique.

Le sénateur Grosart: Le conseiller juridique de qui?

Le président: Je suppose qu'il s'agit du ministère des Pêches et de l'Environnement.

M. G. Birtz, conseiller juridique, ministère des Pêches et de l'Environnement: Tous les avocats du gouvernement fédéral travaillent au ministère de la Justice. Nous sommes détachés auprès de différents ministères et c'est ainsi que j'ai été détaché auprès du ministère des Pêches et de l'Environnement.

Le président: Si les membres de ce Comité veulent bien s'en rappeler, à la dernière séance, nous avons demandé entre autres d'essayer de savoir si le ministre pourrait assister à la séance de ce soir et, dans la négative, s'il aurait la complaisance de nous faire parvenir une déclaration concernant le Yacht Club de Québec.

Le ministre nous a transmis un message disant qu'il ne pourrait pas être avec nous ce soir en raison d'un travail urgent. M. Hall, son représentant ce soir, a en mains une déclaration qui m'est adressée et qui traite du mémoire présenté par le Yacht Club. Avec votre permission, j'aimerais demander à M. Hall de la lire de façon à ce qu'elle soit portée au dossier.

M. Jack Hall, directeur suppléant, direction des ports pour petites embarcations, ministère des Pêches et de l'Environnement: Je vous remercie, monsieur le président.

Cette lettre, adressée au président de ce Comité, se réfère au mémoire présenté par le Yacht Club de Québec au Comité sénatorial. Elle concerne le bill C-2 et se lit comme suit:

> Je regrette de ne pouvoir assister à la réunion du Comité en raison d'engagements antérieurs. Cependant, j'ai étudié avec intérêts la présentation soumise par le Yacht Club et appuyée par divers organismes.
>
> Pour bien étudier la question, le Comité devrait prendre connaissance de certains faits. Il y a des installations portuaires fédérales à environ 360 endroits de la province de Québec. Environ 94 d'entre elles sont principalement

[*Text*]

about 261 basically pleasure facilities and five are utilized for both fishing and recreational purposes. By comparison there are about 423 harbour facilities in Ontario, 22 of which are primarily fishing harbours; 344 are primarily used for recreational purposes, and 57 are used for both commercial fishing and recreational purposes.

As far as Bill C-2 is concerned, I do not propose that as Minister of Fisheries I will be constricted by any set distribution of funds to any region of the country or to have my hands tied to any set amount of funding to any particular program. These are matters for Ministerial discretion rather than legislation.

With regard to assistance to developments such as marinas, there is a definite policy which has been formulated and continues to be carried on. This is the Marina Assistance Policy. Under this program the federal government may enter into agreement with a developer whereby an amount may be spent to perform dredging and build breakwaters equivalent to that amount which the developer will spend on shoreward facilities. Private clubs with restricted membership are not eligible for assistance. This program is meant to assist the development of public marinas. There are no grants involved in this program. Various factors are taken into consideration when considering assistance under the Marina Policy such as the number of recreational craft, the facilities already available in a region, the overall cost of a development as compared to the number of berths the project would provide, etc.

I must take exception to the suggestion that no funds were granted to the province of Quebec in the past. I have dealt with each area of the country in as just a manner as possible, and in fact since the take over of the Small Craft Harbours program by my Department considerable sums have been spent on both fishing and recreational harbours annually in the province of Quebec. While thprogram for Small Craft Harbours is primarily oriented towards assisting fishing through development of fishing harbours, I will continue, as funds and priorities permit, to assist in the development of recreational facilities where appropriate and in accordance with priorities and formulated policies.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall.

Since Mr. Michaud has taken the trouble to come from Montreal, he might wish an opportunity to make representations on the submission put forward on behalf of the yacht club or to make any other comments he feels appropriate.

Before Mr. Michaud commences, I should like to inform the committee that Commodore Richard Drouin from the Yacht Club de Québec attempted to reach us today, but, like some other people, suffered some difficulties in transportation because of a severe storm in that part of the country. He is unable to be with us this evening, but, I am sure, would like to convey his regrets.

Mr. Michaud, would you care to come forward now and make your presentation?

M. Paul-André Michaud (Yacht Club de Québec): Merci, monsieur le président, si vous le permettez, je vais m'exprimer en français parce que j'ai beaucoup plus de talent en français

[*Traduction*]

des ports de pêche, tandis que 261 autres sont fondamentalement des ports de plaisance et cinq sont utilisées tant par les pêcheurs que par les plainsanciers. Par comparaison, l'Ontario compte 423 ports, dont 22 servent principalement à la pêche, 344 à la navigation de plaisance et 57 aux deux activités.

En ce qui a trait au bill C-2, je ne crois pas qu'à titre de ministre des Pêches, je puisse être lié par toute répartition fixe des fonds aux diverses régions du pays ou par l'affectation de sommes précises à des programmes particuliers. Ce sont là des questions qui doivent être laissées à la direction du Ministre et non être déterminées par une loi.

Quant à l'aide accordée pour l'aménagement des ports de plaisance, elle est déterminée par une politique bien définie, la Politique des ports de plaisance, qui continuera de s'appliquer. En vertu de celle-ci, le gouvernement fédéral peut conclure une entente avec un entrepreneur et financer le dragage et la construction des brise-lames dans une proportion équivalente aux sommes dépensées par l'entrepreneur pour les installations riveraines. Les clubs privés dont l'adhésion est limitée, ne sont pas admissibles à ce type d'aide. En effet, le programme vise à favoriser l'aménagement d'installations publiques. Il ne s'agit pas ici de subventions. L'aide accordée en vertu de la Politique des ports de plaisance est déterminée par divers facteurs: le nombre de bateaux de plaisance, les installations déjà existantes dans la région, le coût global du projet par rapport au nombre de postes d'amarrage qu'il fournira, etc.

Je me dois de rectifier la suggestion voulant qu'aucune somme n'ait été accordée par le passé à la province de Québec. J'ai essayé d'être aussi juste que possible avec toutes les régions du pays et, de fait, depuis la prise en charge des ports pour petits bateaux par le Ministère, des sommes considérables ont été dépensées chaque année pour les ports de pêche et de plaisance de la province de Québec. Bien que le programme des ports pour petits bateaux soit principalement orienté vers l'aide aux ports de pêche, je continuerai d'encourager, tant que les fonds et les priorités le permettront, l'aménagement des ports de plaisance là où c'est nécessaire et conformément aux priorités et aux politiques établies.

Le président: Je vous remercie, M. Hall.

Comme M. Michaud a pris la peine de venir de Montréal, il voudra peut-être émettre des commentaires sur le mémoire présenté au nom du Yacht Club ou sur d'autres sujets qu'il juge appropriés.

Avant que M. Michaud ne prenne la parole, j'aimerais informer ce Comité que le capitaine Richard Drouin du Yacht Club de Québec a essayé de nous atteindre aujourd'hui mais a en à faire face, comme d'autres personnes, a des problèmes de transport dûs à un gros orage qui s'est abbatu dans cette région. Il n'a pas pu se joindre à nous ce soir, mais je suis certain qu'il aimerait vous transmettre ses regrets.

Monsieur Michaud, si vous voulez bien vous avancer pour présenter votre exposé, la parole est à vous.

Mr. Paul-André Michaud (Yacht Club de Québec): Thank you, Mr. Chairman. If I may, I will speak French because I am much more fluent in French than in English. First of all, I

[*Text*]

qu'en anglais. Je voudrais, tout d'abord, vous demander d'excuser M. Drouin, notre Commodore, qui est pris dans la neige à Montmagny. Il s'excuse vraiment de ne pas être présent.

Je voudrais peut-être, si vous le permettez, monsieur le président, qu'on commence par regarder le télégramme que nous avons fait parvenir, et, par la suite, établir des comparaisons avec la réponse de M. Leblanc. Je voudrais vous dire qu'on ne vient pas ici en agresseur mais on vient vous faire des représentations, que nous pensons honnêtes, qui sont pas nationalistes, mais qui sont surtout marines.

Le sénateur Marchand: Est-ce qu'il est question de dragage?

M. Michaud: Alors, si vous le voulez, on va tout d'abord vous dire qu'on a eu le support d'une vingtaine de yacht clubs de la province de Québec. La résolution avait pour but de demander au gouvernement canadien de faire un effort supplémentaire, ou, tout simplement, faire un effort pour qu'il y ait, dans la région de Québec, à Tadoussac, soit des bassins d'ancrage, soit des abris pour petites embarcations.

Je voudrais, ici ouvrir une parenthèse, et dire qu'il y a certainement plusieurs marins parmi les sénateurs qui connaissent la région.

Le sénateur Denis: Ils connaissent les marins, mais ne sont pas des marins.

M. Michaud: Pour les gens de l'Ontario, des marées cela n'existe pas. Pour les gens du Québec, surtout dans la région de Québec, il y a des marées qui peuvent varier de 11 à 21 pieds. Ces marées, naturellement, peuvent causer des vagues assez élevées, surtout lorsque la marée est contraire au vent. Donc, lorsqu'ils essaient de monter de Tadoussac à Québec, plusieurs marins, incluant les meilleurs, ont dû souvent revirer à la petite rivière Saint-François, ou à Cap-aux-Oies, à cause du clapotis, en anglais on appelle cela "tide rips", causé par la marée des vents. Alors, le gouvernement canadien, pour des raisons que l'on ne connaît pas, a laissé détériorer le quai de St-Irénée. De plus, de Tadoussac à Québec, il n'y a aucun abris pour les petites embarcations lorsque le vent est nordet. Si jamais vous avez eu l'expérience d'être accrochés au quai de Pointe au Pic par un vent nordet, vous pourriez vous réveiller avec votre bateau sur le quai. Alors, c'est pour cela que à un moment donné, on a dit au marinas: "Écoutez, on a quand même certains problèmes. Il n'y a personne qui nous aide. Le provincial ne semble pas vouloir s'occuper trop trop de nous. Le fédéral laisse tomber les quais". Alors, on a réuni les propriétaires de marinas et on leur a dit: on va demander, en commun, de l'aide. C'est pour cela qu'on est ici ce soir.

Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, on ne vient pas vous attaquer. On vient tout simplement essayer de raisonner et de dire: "Bien, écoutez, donnez-nous en un peu aussi".

On ne prétend pas que les autres provinces en ont trop eu. On prétend que nous, nous n'en a avons pas assez eu.

Je continue. Nous disons, naturellement, qu'il n'y a pas beaucoup de marinas au Québec qui ont reçu de l'aide du fédéral. Je devrai être honnête et vous dire que le Yacht Club de Québec a quand même reçu beaucoup d'aide du fédéral. Il en est très heureux. On espère que cela continuera. D'autre

[*Traduction*]

would like to ask you to excuse Mr. Drouin, our Commodore, who is snow-bound in Montmagny. He truly apologizes for being absent.

I would like perhaps, if we may, Mr. Chairman, start by considering the telegram we sent you, and afterwards, make comparisons with Mr. Leblanc's answer. First of all, I would like to tell you that we do not come here as aggressors, but we came to make representations we consider honest and which are not nationalistic, but which chiefly deal with marine matters.

Senator Marchand: Is dredging involved?

Mr. Michaud: So, if you wish, we will first tell you that we have had the support of about twenty yacht clubs in the Province of Quebec, and the resolution read approximately as follows. It involved asking the Canadian government to make an additional effort or to simply make an effort to develop either berths, or docks for small craft in the Quebec City area, at Tadoussac.

I would like to digress for a moment and also state that among the Senators there are certainly several sailors who know the area.

Senator Denis: They know the sailors, but they are not sailors themselves.

Mr. Michaud: In Ontario people are not aware of tides. For Quebecers, in the Quebec City area, we have tides which can vary from 11 to 21 feet. Of course, those tides can cause pretty high waves when the tide is against the wind. And, naturally, when we try to sail up from Tadoussac to Quebec City, a good many sailors, including the best, have often been forced to change their course completely at the small Saint-François river or at Cap-aux-Oies because of the tide rips caused by the wind. Naturally, the Canadian government, for unknown reasons allowed the Saint-Iréné wharf to fall into disrepair and now from Tadoussac to Quebec City, there are no shelters for small craft when the wind is blowing northeast. When you try to tie up at the Pointe-au-Pic wharf when the wind is blowing northeast, you may end up with your boat on the wharf. That is why we told the owners of marinas, "Listen, we have some problems, the provincial government doesn't seem willing to pay attention to them. The federal government has stopped looking after the wharfs". We held a meeting with the owners of marinas and we told them that we were going to ask jointly for assistance. This is the reason for our being here this evening.

As I told you earlier, we did not come with any aggressive intent, we simply came to try to reason and to say: "Give us some assistance too".

We do not claim that the other provinces have had too much assistance; we claim that we have not had enough.

Let we proceed. We say that there are not many marinas in Quebec which received assistance from the federal government. I must be fair though, and say that the Yacht Club de Québec received substantial assistance from the federal government and we are very happy about it. We hope this will

[*Text*]

part, nous avons souvent—puis, ici je vais attaquer un peu mes amis d'Environnement Canada,—nous avons souvent, lorsque nous avons fait des demandes à Environnement Canada, on nous a dit: "Bien, il n'y a pas de budget", ce qui nous met dans une position un peu délicate. Tout à l'heure un sénateur demandait s'il y avait eu une question de dragage. C'est justement notre problème. C'est que notre marina se remplit de vase. Nous, nous prétendons que la vase vient de l'Ontario. Mais, on essaie quand même d'obtenir de l'aide. Ce que nous voulons surtout vous dire, c'est que, au Québec, la navigation de plaisance ne s'est pas développée au rythme qu'elle aurait dû le faire, justement à cause du manque de facilités. On a dit, tout à l'heure, qu'Environnement Canada a préparé un guide pour les ports de l'Ontario. On sait qu'il ne se fait pas beaucoup de pêche sur le lac Ontario. On sait aussi qu'il y a 384 marinas de cataloguées dans ce bouquin-là. Nous avons dit à Environnement Canada: "Écoutez, messieurs, on aimerait quand même que vous nous donniez la même chose pour le Québec". Finalement ils n'en ont pas trouvé. Soit qu'il n'en existe pas, parce qu'il n'y a pas assez de marinas, ou c'est un manque d'information.

Le sénateur Langlois: C'est une publication fédérale.

M. Michaud: C'est une publication fédérale, sénateur. La même chose pour la Colombie-Britannique. Le *Small Craft Guide* est publié par Environnement Canada. D'ailleurs c'est un livre très bien fait, qui donne beaucoup d'information sur les approches, les quais, en fait, les alignements, toute l'histoire, au Québec.

D'ailleurs, j'ai été surpris de lire la lettre de l'honorable ministre des Pêches et de l'Environnement, qui dit qu'il y a 360 locations dans la province. A ce moment-là ces 360 locations justifieraient au moins un guide, d'une part. D'autre part,—c'est pour cela que, tout à l'heure, je vous ai donné une explication concernant les marées,—trois cent soixante facilités, lorsque la marée est basse, c'est peut-être plus que 360 facilités. Si jamais vous avez essayé d'entrer au quai de Trois Pistoles, à marée basse, eh, bien! vous allez vous ennuyer de votre mère. Vous n'entrez pas. En fait, est-ce que ce n'est pas de facilités que l'on parle? J'aimerais peut-être alors les comparer avec les facilités de l'Ontario. Elles ne sont certainement pas au même nive au. De plus, je pense que les conditions de navigation, entre le Québec et l'Ontario, sont totalement différentes. On ne peut pas comparer, absolument pas, ce qui se passe dans le fleuve Saint-Laurent, et ce qui se passe sur le lac Ontario, parce que, de Tadoussac à Québec, y avez-vous pensé, c'est presque la longueur du lac Ontario. Il n'y a pas un abris en *nordet*, en vent *nordet*, ce qui peut être drôlement dangereux.

Je crois—une autre expérience qu'on a aussi vécu, et qui vaut la peine d'être racontée—c'est que, il y a cinq ans, il n'y avait pas de marina, c'est-à-dire, il y a cinq six ans, il n'y avait pas de marina à Tadoussac. Naturellement, il n'y avait pas de bateaux. C'est l'histoire du chat qui court après sa queue. Il n'y a pas de marina, il n'y a pas de bateaux. Il y a un gars qui s'est levé un matin, et il a dit "on va construire une petite marina". Il a construit une marina. Vous devriez la voir. C'était des quais faits de billots et quelques planches de

[*Traduction*]

continue. On the other hand, and here I am going to critisize my friends of Environment Canada, when we make requests to Environment Canada we are often told: "We have no budget". This puts us in a rather delicate position and then, there is a Senator who mentioned earlier that there was no dredging. It is precisely our problem, our marina is silting up. We claim that the silt comes from Ontario. But we still try to get some assistance. The main thing we want to tell you is that, in Quebec, recreational navigation has not developed at the rate it should have, precisely because of the lack of facilities. It was said earlier that, in Ontario, Environment Canada prepared a guide for Ontario's harbours. We know that they don't do much fishing on Lake Ontario; we also know that 384 marinas are listed in that guide. We asked Environment Canada: "Listen, we would like you to give us the same thing for Quebec." And, finally they could not find one; either it does not exist because there are not enough marinas, or it is because of a lack of information.

Senator Langlois: It is a federal publication.

Mr. Michaud: It is a federal publication, Senator. The same thing for British Columbia. The Small Craft Guide which is published by Environment Canada and which is a book which is in fact well put together and which gives much information about approaches, wharfs, alignments, and what have you.

In Quebec, I was surprised when I read the letter from the Very Honourable Minister of Environment and Fisheries which stated that there are 360 locations in the province. Then, at least those 360 locations would on the one hand justify a guide, and, on the other hand, it is for this reason that I gave you an explanation a while ago on the tides; 360 facilities when the tide is low. It may no longer be 360 facilities. If you have ever tried to enter, let us say at the Trois Pistoles' wharf at low tide, then you would be in trouble, you just can't go in. And since we are speaking of facilities I would perhaps like to compare them with those in Ontario. They certainly do not compare with them. And also, I think navigational conditions are completely different in Quebec and Ontario. One cannot compare the situation on the St. Lawrence and the situation on Lake Ontario because, you must bear in mind that between Tadoussac and Quebec City, the distance is nearly equivalent to the length of Lake Ontario. And there are no shelters against the northeast wind. This can be very dangerous.

I believe, and this is something else we have experienced which is worth sharing, that five or six years ago there were no marinas at Tadoussac. And, naturally, there were no boats. It's the old story of the dog chasing its tail. No marina, no boats. Then one day this fellow got up one morning and said, "We'll build one, we'll build a little marina". He bult a marina: you should have seen it; there were docks made with logs and a few makeshift boards and eventually it was improved. This year that fellow had 2,500 boat-days. Of course, when we talk to

[*Text*]

fortune. Finalement, il s'est amélioré. Cette année, ce gars-là a enregistré 2,500 jours-bateaux. C'est bien sûr que, lorsqu'on discute, avec les gens d'Environnement Canada, puis qu'ils nous sortent des statistiques et nous disent "Eh bien, vous n'avez pas assez de bateaux, les bonshommes!". C'est vrai qu'on n'a pas assez de bateaux. On n'a pas de bateaux parce qu'on n'a pas de marinas. C'est bien simple.

Savez-vous que, de Québec à Tadoussac, à l'exception du Yacht Club de Québec, il n'y a qu'une rampe pour lancer des bateaux. Une rampe sur 120 milles. Elle est située à l'Ange Gardien. Il va falloir qu'il y ait quelqu'un qui s'occupe de cela.

Je vous ai parlé tout à l'heure de St-Irénée. Je suis persuadé que, à St-Irénée, en assistance sociale, en assurance chômage et en assistances de toutes sortes, on les aide beaucoup plus qu'il pourrait en coûter pour réparer un quai. Il y a là un quai qui était un abris. D'ailleurs, le sénateur Langlois peut le confirmer. C'était le seul abris en *nordet* où on pouvait vraiment aller se cacher. Il n'y en a plus maintenant. La glace a passé au travers et, au lieu de réparer le quai, on a enlevé la lumière sur le quai, et on l'a condamné. On a dit: "Le quai est condamné. Il n'y a plus de quai".

Nous avons constaté, et les statistiques de bateaux nous le disent, que nous avions 162,000 bateaux d'enregistrés au 31 décembre 1976 versus 689,000 en Ontario. C'est très éloquent. Ceci prouve tout simplement que nous n'avons pas de facilités pour plus de bateaux. Donc, nous, à la marina de Québec, y avez-vous pensé, honorables sénateurs, nous faisons des grimaces à n'en plus finir pour augmenter le nombre de bateaux dans la marina. Ce n'est pas un club privé sélect de millionaires. Je ne suis pas millionaire, et le sénateur, je ne crois pas que lui non plus, soit millionaire. Je ne le sais pas, mais moi, en tous les cas, je ne le suis pas. Toutefois, ce que nous voulons vous dire, c'est que, dans la lettre du ministre, lorsqu'il nous dit: "Bien, vous avez seulement qu'à demander de l'assistance aux marinas".

Présentement, la marina de Québec existe, je vais vous donner juste un exemple. Nous avons un crédit de $201,000 chez Environnement Canada, et nous leur avons dit: "Écoutez, messieurs, nous avons un crédit et nous vous demandons de venir draguer notre marina". Ils nous ont répondu qu'il n'y avait pas d'argent pour cela. En tout les cas, nous allons la draguer sans doute nous-mêmes.

Les conditions des marinas, comme vous le savez, ne sont pas uniformes dans un pays. Alors, on ne peut pas légiférer pour l'ensemble, car les conditions de marinas en Ontario et dans le fleuve Saint-Laurent ne sont pas du tout les mêmes surtout lorsque vous avez un courant de sept nœuds, à Québec, alors que, sur le lac Ontario, il y a un courant de un demi nœud. Ce n'est pas du tout la même chose, et, à ce moment-là, il n'y a pas de vase qui se promène dans le fond. De plus, nous sommes au bout de la ligne. Alors, tous les déchets qui s'accumulent, à partir des Grands Lacs en descendant, s'en viennent chez nous. Finalement, nous sommes dans une telle situation, qu'il nous en coûte beaucoup plus cher que les autres.

[*Traduction*]

the people at Environment Canada, they give us statistics and tell us that we don't have enough boats! It's true we don't have enough boats. We don't have enough boats because we don't have any marinas. It's as simple as that.

Do you know that from Quebec City to Tadoussac, other than the Yacht Club de Québec, there is only one ramp from which one can launch boats. One ramp for 120 miles. It is situated at l'Ange-Gardien. Somebody will have to look into the matter.

I talked to you earlier about Saint-Irénée. I am sure that in Saint-Irénée, more money is given out in social welfare, unemployment insurance, and financial help of all kinds than it would cost to repair a dock. There is a dock there which provided shelter, and Senator Langlois can confirm that. It was only place to the northeast were one could really take shelter. But it is gone. The ice went right through it and rather than repair the dock, the light was removed and the dock condemned.

We were told that the dock was condemned, closed. Well, according to statistics, we say that 162,000 boats were registered as at December 31st, 1976, compared to 689,000 in Ontario. This says a lot. It simply proves that we don't have any facilities for more boats. Don't think, gentlemen, that we haven't tried our best to increase the number of boats in the marina. This is not a select private millionaires' club. I personally am not a millionnaire and as for the Senator, I cannot say, but I don't think he is a millinaire. But what I want to get at, is that in his letter, the Minister stated that all we had to do was ask help from the marinas. I will give you only one example here:

The Quebec City marina has a credit of $201,000 with Environment Canada. They must have said: "Listen, Gentlemen, we have a credit and we want you to dredge our marina". We were told that there was no money to cover this, any way. Undoubtedly, we will have to do the dredging ourselves.

But if we try to legislate uniform laws across the country, we must remember that marina conditions are not the same in Ontario and on the St-Lawrence. We have a current of seven knots whereas on Lake Ontario the current is half a knot; this is something completely different. Listen, there is no mud being displaced on the bottom. Furthermore, we are downstream. All the wastes coming down from the Great Lakes come our way. So, finally, we are in a situation that costs us much more than others.

[*Text*]

Une autre chose que je ne vous ai pas encore dite, c'est que,— M. Hall pourrait vous le confirmer,—c'est que, lorsque l'on répartit les allocations pour les ports, au ministère des Pêches et de l'Environnement, on se sert surtout de la valeur des chargements pour dire: «Cette province a-t-elle plus d'importance par rapport à telle autre province". Or, lorsque l'on pêche du saumon, que l'on pêche de la morue, je regrette de vous informer, mais la morue et le saumon ne se vendent absolument pas au même prix, et que, nous, aussi invraisemblable que cela puisse paraître nous avons besoin de deux fois plus d'installations, parce qu'elle ne coûte rien cette morue-là. Alors, il faut en pêcher le plus possible. Donc, il nous faut des quais.

Finalement, je vous dis que nous sommes justifiés de comparaître et vous dire: «Écoutez messieurs, vous devriez tenir compte des milles de litoral». Le fleuve Saint-Laurent est un fleuve qui est très long. Il parcoure certainement 1,000 milles, au moins. Vous devez tenir compte aussi de la population. Nous sommes 6,000,000. Vous pouvez nous en donner un peu plus, et nous ne ferons pas de dépression. Vous devez aussi tenir compte aussi des conditions dans lesquelles nous vivons. Je peux vous dire qu'un quai construit à Pointe-au-Pic coûte beaucoup plus cher qu'un quai construit sur le lac Ontario.

Alors, si l'on regarde uniquement l'aspect financier, et que l'on ne regarde pas les difficultés, c'est bien sûr qu'on va comparer des dollars. On va comparer des bateaux. On va comparer de la population. Mais, il n'y a rien, on ne compare pas des pommes avec des oranges, puisqu'elles ne se ressemblent pas.

D'ailleur, nous disons que ce n'était pas équitable dans le passé. C'est drôlement justifié. Toutefois, je ne veux pas mettre en doute les paroles des gens qui écrivent mais ce ne fut vraiment pas équitable pour nous dans le passé. On s'est occupé des pêcheurs puisqu'il fallait s'en occuper. La navigation de plaisance, on ne s'en est pas occupé. Elle ne s'est pas développée. Si on s'en était occupée, elle se serait développée.

C'est la raison pour laquelle nous avons seulement 186,000 bateaux—c'est ça,—162,000 bateaux versus 689,000 pour l'Ontario. Ce n'est pas parce que on est plus imbécile que les gens de l'Ontario. On est meilleurs marins, peut-être qu'eux autres. On est aussi bons, en tout cas. De plus, on n'a pas pu s'acheter de bateaux—bien non, c'est parce que on n'a pa de place pour les mettre, nos bateaux. Car, on les laissait sur le bord de l'eau, ils montaient sur les roches. Alors, on n'a pas les moyens d'en acheter deux, trois. En outre si vous regardez, en bas de Montréal, il s'est fait une grosse marina à Sorel. Le gouvernement du Québec a dépensé beaucoup d'argent, je pense, mais avec le gouvernement canadien, dans ce temps-là, on finissait par s'entendre. A Québec il y a une belle marina. Mais, en bas de Québec, il n'y a plus rien. Il n'y a absolument plus rien.

C'est pour cette raison que lorsque vous me dites qu'il y a 261 "pleasure facilities", je ne sais pas où elles sont. Je vous le dit bien honnêtement. Donc, c'est pour cela que je vous dis que le budget des pêcheurs et des plaisanciers ne se ressemblent pas. Je regrette de vous le dire. Il y en a un qui se promène avec un bateau, soit de 85 pieds, de 150 pieds, ou de 40 pieds,

[*Traduction*]

There is one other thing I would like to mention, and Mr. Hall can confirm this. It is that when credits are voted for ports in the Department of Fisheries, we usually refer to the cargo volume in order to find out whether one province is more important to them than another. But, when we catch salmon and when we catch cod, I am sorry to say that salmon and cod are certainly not priced the same. And, as incredible as this may seem, we need twice the amount of facilities because cod does not cost anything at all. Therefore we must catch as much cod as possible and in order to do that, we need docks.

Finally, I feel justified in appearing before you and saying: "Gentlemen, you should take into consideration the miles of coast line." The St-Lawrence is quite long. It certainly stretches out over 1,000 miles at least. You must also take the population into account: we are 6,000,000. You could give us a little more and we would'nt quibble about it. You must also take into consideration the conditions in which we live. Even I can tell you that the building of a wharf in Pointe-au-Pic is much more expensive than the building of one on Lake Ontario.

Of course when one considers only the financial aspects without regard to the difficulties, well obviously we can compare dollars, boats and population. But you can't compare apples and oranges. They are not alike.

We therefore submit that the allocations of funds was unfair in the past. And I am quite right; I can't doubt what people write about it, but it really was unfair in the past. Special measures were taken with respect to fishermen and they were long due. No one bothered about recreational and so it did not develop. If adequate measures had been taken, it would be developed by now.

That is why we only have 186,000 boats, that's right, 186,000 boats compared to 689,000 in Ontario. It is not because we are any more stupid than the people in Ontario. We are maybe better sailors than they are. In any case, we are as good as them. And then, we have not been able to buy ourselves boats; of course not, because we have no place to dock the boats. We have to tie them on the shore and they are pushed against the rocks. And of course we cannot afford to buy two or three. And if you look lower than Montreal, a large marina was built in Sorel. The Government of Quebec has spent large sums and I believe the government of Canada alos; at that period they still managed to agree. In Quebec City there is a beautiful marina. But further donwstream, there is nothing. Absolutely nothing.

That is why when you tell me that there are 261 "pleasure facilities" I do not know where they are. I speak in all honesty and that is why I say that the fisheries' budget is illogical: fisherman and recreational sailors have nothing in common. I am sorry to have to say that. Some people sail on an 85, 150 ou 40-foot boats because the Government of Quebec has just

[*Text*]

puisque le gouvernement du Québec vient de donner des contrats pour en construire trois de 40 pieds. On revient alors au système archaïque, en tous les cas. Puis, il y a un gars qui se promène avec un voilier, ou un croiseur de 25, 30 ou 40 pieds. On ne peut pas le comparer à celui d'un pêcheur. Il se promène avec sa femme et ses enfants, sa blonde, ou bien, en tous les cas, ce n'est pas important. Alors, à un moment donné, ce gars-là, on le compare, on le met dans le même bateau qu'un pêcheur. Je ne suis absolument pas d'accord.

Un pêcheur, c'est un gars qui gagne sa vie, qui a besoin d'un quai. En plus de cela, avec tout le respect que j'ai pour les pêcheurs, ils ont des bateaux qui coûtent à peu près 20 à 25 p. 100—toute chose étant égale,—de nos bateaux. Alors, s'installer sur le bord d'un quai avec une «pin» longue comme ça, qui sort du quai, cela ne dérange pas trop parce que le bateau est un peu «maganné». Nous autres, quand on arrive avec nos bateaux de plastique, pour employer l'expression des gens qui ont des bateaux de bois, et qu'ils buttent comme ça le long des quais, ils ne restent pas longtemps. C'est simple, la «pin» passe au travers du bateau, et c'est réglé. Alors, on dit: «Séparez donc tout cela, pensez-y comme il faut.» Un marin de plaisance et un marin de pêcheur, je vous dis que c'est deux gars qui ne se ressemblement pas du tout. Puis, ces deux gars — je vais aller un peu plus loin—

Senator Phillips: Mr. Chairman, I have had enough of this nonsense.

The Chairman: Senator Phillips, order, please.

Senator Bourget: Wait a minute; let Mr. Michaud speak. He has the right to speak.

Senator Phillips: He can speak, but he answers questions. He is delivering—

The Chairman: Senator Phillips, I ask you to stay in order, please. There will be an opportunity to ask proper questions in due course.

Senator Phillips: I will stay in order, Mr. Chairman, but I also ask you to remember that you are responsible for order, and you have let this—

The Chairman: Come on, Senator Phillips. I am responsible for order and I will maintain it. It does not matter concerning whom I have to maintain it either; I will do so. Will you please proceed, Mr. Michaud?

M. Michaud: Thank you. Or, je voulais tout simplement dire que ce sont là nos représentations. C'est aussi simple que cela. C'est bien sûr que nous avons besoin de votre aide. Puis, la meilleure façon pour nous de l'obtenir, c'est de vous demander de séparer les pêches de la plaisance, et de vous dire que les vacanciers sont d'abord une industrie, pour nous. D'autre part, les vacanciers sont des gens qui paient ordinairement des impôts; qui paient des impôts assez élevés. Vous êtes sans doute au courant que le Canada, avec une entreprise qui s'appelle CNC, en Ontario, est le plus grand producteur de voiliers au monde, et que le plus de facilités nous aurons, le plus, et le mieux se développeront ces entreprises.

Merci beaucoup, monsieur le président.

[*Traduction*]

awarded contracts to build three 40-foots boats. It seems like we are back in the middle ages. And then, you can't compare someone who rides around in a 25, 30 or 40 foot sail boat or cruise ship with a fisherman. He takes along his wife and his kids, his girlfriend or whatever; it isn't important. And then, at some point in time you compare that guy with a fisherman. I just cannot agree with that.

A fisherman needs a wharf to earn his livelihood. And again, with all the respect I have for fisherman, their boats cost 20 to 25 this price of our boats, all things being equal. Docking alongside a wharf which has a pin sticking out of its side does not bother him to much because his boat is already in a sad state of disrepair. When we come along with out plastic boats, to use the expression of people who have wooden boats, and dock alongside such a wharf, our boats can't last too long. It's simple, the pin breaks through the hull of the boat and that's it. And then we say: "Be logical, you have to make a distinction". The person who owns a recreational craft and the sailor have nothing in common. Those two guys, I will go even further yet . . .

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, j'en ai assez de ces sottises.

Le président: Sénateur Phillips, s'il vous plaît, à l'ordre.

Le sénateur Bourget: Attendez une minute; laissons parler M. Michaud, il a le droit de le faire.

Le sénateur Phillips: Il peut parler, mais il doit répondre aux questions. Il accouche . . .

Le président: Sénateur Phillips, je vous demande de garder le silence. Vous aurez l'occasion de poser des questions en temps et lieu.

Le sénateur Phillips: Je vais garder le silence, monsieur le président, mais je vous demande également de vous rappeler que vous êtes chargé de maintenir l'ordre et vous avez laissé ce fou . . .

Le président: Allons, sénateur Phillips. Je suis chargé de maintenir l'ordre et je fais mon travail. Peu importe la personne qui trouble l'ordre, je le maintiendrai. Veuillez poursuivre.

Mr. Michaud: Thank you. These are our representations. They are as simple as that. We certainly need your help and the best way for us to obtain is to ask you to make a distinction between fisheries and recreation. I want also to point out that tourism is an industry for us in the first place. On the other hand, tourists usually pay taxes in rather considerable amounts. You certainly know that thanks to a company called CNC in Ontario, Canada is the biggest manufacturer of sailboats in the world and these companies will develop only if we have many facilities.

Thank you very much, Mr. Chairman.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Michaud. Senator Riley indicated that he wanted to put a question, and then Senator Phillips is next on the list.

Senator Riley: I am interested in the Tadoussac. You mentioned the scarcity of marinas on the Tadoussac for pleasure craft.

M. Michaud: Oui.

Senator Riley: Is there not a big marina at La Malbaie?

M. Michaud: Non, il n'y aucune marina à La Malbaie. Il y a présentement, monsieur le sénateur, si vous le permettez, une petite, petite marina à Cap-à-l'Aigle, située à peu près à six milles en aval de Pointe-au-Pic, ou de La Malbaie, si vous préférez, où les embarcations d'un tirant d'eau de plus de cinq pieds ne peuvent y aller. A La Malbaie, ou à Pointe-au-Pic, si vous préférez, le quai fédéral est un quai assez important. C'est un quai qui n'offre aucun abris pour un vent *nordet*. C'est même un quai très dangereux lorsque le vent est *nordet*. On doit sortir du quai, et se diriger vers Québec. Il n'y a pas d'autre chose à faire.

Senator Riley: The same applies to Chicoutimi?

M. Michaud: Non, à Chicoutimi, il y a une petite marina qui peut accommoder des bateaux de six, sept ou huit pieds, tout comme, d'ailleurs à la Baie des Ha! Ha!, située au fond de la Baie du Saguenay.

Senator Riley: I think you will remember that at the hotel at La Malbaie there was at least a harbour there for small craft and it seemed to be protected.

M. Michaud: Non, vous savez, dans le fleuve Saint-Laurent, monsieur le sénateur, il y a deux vents très dominants. Vous avez ce qu'on appelle le *nordet*, nord-est, et le suroît. Par vent suroît, nous sommes très bien protégés à Pointe-au-Pic, ou à la Malbaie, si vous le voulez. Mais, lorsque le vent tourne au *nordet*, il est certain que, dans deux ou trois heures, votre bateau n'existera plus. C'est une vague qui entre dans le quai, il n'y a alors aucun abri, et en peu de temps votre bateau n'existera plus.

Senator Riley: In the Bay of Fundy there are some sheltered harbours. There is at Halifax, I believe, out there, but I do not think there is very much in the way of sheltered harbours in the Bay of Fundy, off the coast of New Brunswick, except a few fishing harbours. It is almost impossible to lay up a pleasure craft in any of those.

In the Saint John Harbour, it probably is, because of the flow of silt. There is heavy silt there, but on the breakwaters that we have on the coast of the Bay of Fundy, between St. Martin, say, and until we get to St. Andrews, there is very little shelter and it is almost impossible financially to build marinas there. I would say the same would apply to Pointe-au-Pic and other places on the St. Lawrence.

M. Michaud: Est-ce que vous me permettez, monsieur le président, de répondre à M. le sénateur? Je veux vous dire que les conditions de navigation dans le Saint-Laurent sont beaucoup moins dures à cause des marées moins grandes que dans

[*Traduction*]

Le président: Merci, monsieur Michaud. Le sénateur Riley a indiqué qu'il voulait poser des questions et le sénateur Phillips est le suivant sur la liste.

Le sénateur Riley: Je m'intéresse à la région de Tadoussac. Vous avez dit qu'à cet endroit, les marinas pour les bateaux de plaisance étaient rares.

Mr. Michaud: Oui.

Le sénateur Riley: N'y a-t-il pas une grande marina à La Malbaie?

Mr. Michaud: No, there is no marina at La Malbaie. Mr. Senator, there is however presently a very small marina at Cap-à-l'Aigle, about six miles downstream from Pointe-au-Pic or from la Malbaie, if you prefer, where crafts drawing more than five feet cannot go. At la Malbaie, or Pointe-au-Pic, if you want, the federal wharf is a rather big one. However, this wharf offers no shelter against northeast winds. Furthermore, when the wind is blowing from that direction, that wharf is very dangerous. One has to leave the wharf and to head for Quebec. There is nothing else to do.

Le sénateur Riley: Est-ce également le cas pour Chicoutimi?

Mr. Michaud: No, at Chicoutimi there is a small marina which can accommodate crafts drawing six, seven or eight feet of water; there is also one in the Ha! Ha! Bay, at the far end of the Saguenay Bay.

Le sénateur Riley: Je pense que vous vous rappellerez qu'à l'hôtel, à La Malbaie, il existait au moins un port pour petits bateaux et il semblait être abrité.

Mr. Michaud: Mr. Senator, you know, in the St. Lawrence River, there are two prevailing winds, that is the north-east wind and the south-west wind. When the wind is blowing from the south-west, we are very well protected at Pointe-au-Pic or at La Malbaie, if you prefer, but the wind blowing from the north-east will destroy a craft within two or three hours. A wave strikes the wharf and destroys the craft which has no shelter.

Le sénateur Riley: Dans la baie de Fundy, on a aménagé certains ports abrités. Je crois qu'il en existe à Halifax mais je ne pense pas qu'il y en ait beaucoup dans la baie de Fundy au large du Nouveau-Brunswick, exception faite de quelques ports de pêche. Il est presque impossible de mettre un bateau de plaisance en rade dans l'un de ces ports.

Dans le port de Saint-Jean, c'est probablement la même chose à cause du mouvement des vases. Ce mouvement est très prononcé et les brise-lames qui ont été construits le long de la baie de Fundy, entre St. Martin et St. Andrews, offrent très peu de protection et il est presque financièrement impossible d'y construire des marinas. Je dirais qu'il en va de même pour Pointe-au-Pic et d'autres emplacements sur le Saint-Laurent.

Mr. Michaud: Mr. Chairman, may I answer to Mr. Senator's question? I want to point out that on the St. Lawrence River, I think that the navigation conditions are much less difficult because the tide there is not as high as in the Bay of

[*Text*]

la Baie de Fundy. Tout simplement, le Dr Ouellet de l'Université Laval a fait un «design» avec des pneus usagés pour faire des brise-lames flottants. On a demandé à Canada au Travail de payer les salaires pour un programme qui débutera en septembre, pour justement construire à l'Île-aux-Coudres une marina à l'intérieur de deux îles flottantes. C'est une expérience que nous allons tenter, et laquelle, nous espérons s'avèrera bonne. Mais, nous n'avons pas la prétention, monsieur le sénateur, de demander au gouvernement canadien de faire une jetée de deux millions de dollars à Pointe-au-Pic, où, comme vous le savez, car nous ne rêvons pas en couleur, il n'y a peut-être qu'une façon d'avoir de la protection. Ce serait de couler une barge juste à côté du quai, parce que le courant est tellement fort qu'il faudrait des cailloux d'au moins cinq à six tonne afin de construire une jetée. On n'est quand même pas ridicule à ce point-là. Il faut quand même regarder l'économique des choses. Tout ce que l'on dit, tout simplement, c'est que les quais que vous avez présentement, réparez-les donc. Ce serait déjà pas mal.

Deuxièmement, lorsque c'est possible, comme à l'Île-aux-Coudres, comme a d'autres endroits, on peut construire des brise-lames flottants pour, justement, abriter les petites embarcations.

Senator Riley: As I understand it, sunken barges have not been very successful. You have one point in the St. Lawrence at Baie Comeau where there is a concrete breakwater with holes.

Mr. Michaud: That is Baie Comeau, yes.

Senator Riley: Behind that you can have a safe harbour.

Mr. Michaud: Yes, but it is expensive.

Senator Riley: I know.

Senator Phillips: Mr. Chairman, I have a number of questions I should like to direct to—

The Chairman: Do you wish to have your questions dealt with by Mr. Hall or by Mr. Michaud, or are you directing questions that you want me to answer personally?

Senator Phillips: I do not see why I should expect you, personally, to answer any question that I would like to direct, Mr. Chairman. I have great respect for your ability, but I do not really anticipate that you know a great deal more about harbour repairs than I do.

The Chairman: I would not dispute that with you, Senator Phillips. I take it that you wish to direct your questions to Mr. Hall or to Mr. Michaud.

Senator Phillips: I have a specific question to ask Mr. Hall dealing with an area I used to represent in the House of Commons, which was once Prince and is now Egmont.

Can you give me any indication of what harbours will be dealt with under the estimates, 1977-78? In that regard I am thinking of repairs and dredging that are necessary and so on. Could you give me that, please?

[*Traduction*]

Fundy. Dr. Ouellet from the Université Laval designed floating breakwaters made of used tires. We asked Canada at Work to pay wages and to set up a program beginning in September to build at l'Île-aux-Coudres a marina within two floating islands. This is only an experiment and we hope that it will be successful. However, Mr. Senator, we do not intend to ask the Canadian government to build a $2 million pier at Pointe-au-Pic. You know, we are not asking for the impossible and maybe there is only one way to build a shelter. The solution would be to sink a barge just beside the wharf because the current is so strong that it would require stones of at least five or six tons to build a pier. We are not that irrational and we take the costs into account. We simply say that the government should repair the existing wharfs. It would be a commendable effort.

Second, the government should, whenever possible, build floating breakwaters at l'Île-aux-Coudres or in some other places to accommodate small crafts.

Le sénateur Riley: D'après ce que j'ai compris, les barges coulées n'ont pas représenté un très grand succès. Il y a dans le Saint-Laurent, à Baie Comeau, un brise-lames en béton rempli de trous.

M. Michaud: Il s'agit en effet de Baie Comeau.

Le sénateur Riley: On peut avoir un port sûr derrière cette construction.

M. Michaud: Oui, mais c'est cher.

Le sénateur Riley: Je sais.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, je voudrais poser un certain nombre de questions à . . .

Le président: Voulez-vous poser vos questions à M. Hall ou à M. Michaud, ou voulez-vous que j'y réponde personnellement?

Le sénateur Phillips: Je ne vois pas pourquoi je vous demanderais de répondre personnellement à toutes mes questions, monsieur le président. Je respecte beaucoup votre compétence, mais je ne pense vraiment pas que vous vous y connaissiez plus que moi en réparation portuaire.

Le président: Je vous le concède, sénateur Phillips. Vous voulez donc poser vos questions à M. Hall ou à M. Michaud.

Le sénateur Phillips: Je voudrais poser à M. Hall une question précise concernant une région que je représentais jadis à la Chambre des communes, il s'agit de Prince qui est maintenant devenu Egmont.

Pourriez-vous me dire les ports qui sont visés dans le budget de 1977-1978? Je veux parler du dragage et des réparations qui s'imposent, etc. Pourriez-vous me renseigner à ce sujet, je vous prie?

[*Text*]

Mr. Hall: Mr. Chairman, I do not have those details with me tonight. They would be available at a later date. I do not have here the 1977-78 program of works that have been carried out.

Senator Phillips: I have been trying, Mr. Chairman, for several weeks to get that information. Why is it so secret?

Mr. Hall: Mr. Chairman, there is no secret about those figures. Various MPs and senators send me notes for those figures daily. I would be glad to provide them.

Senator Phillips: I have phoned your office, but I have received nothing so far. Why?

The Chairman: Senator Phillips, Mr. Hall has said that he will produce that information for you and he will do so with all due speed.

Mr. Hall: I would be pleased to, Mr. Chairman.

Senator Phillips: May I ask that I have that information tomorrow morning? I have requested it for several months.

The Chairman: I do not know that I could undertake to ask the witness to produce it that quickly, but I am sure he will do it with all reasonable dispatch.

Mr. Hall: I would be glad to do that as quickly as possible, Mr. Chairman.

Senator Phillips: What is "due dispatch"?

The Chairman: As quickly as he reasonably can. I cannot say how long that will be. I know he cannot either. I do know, though, that he will produce it without unreasonable delay. Have you any other questions, Senator Phillips?

Senator Phillips: Not at the moment, Mr. Chairman.

Senator Denis: Mr. Hall, Mr. Michaud in his remarks suggested that, compared to Ontario, Quebec is not receiving enough money for the fishing and recreational harbours. Is that what you said, Mr. Michaud?

Mr. Michaud: Yes.

Senator Denis: I come, then, to the matter of ministerial discretion with respect to how much money any particular province should receive. Why should it be ministerial discretion as opposed to legislation? This means that it would be almost impossible to put it in the bill. I think it is a good point that Mr. Michaud makes to the effect that there might be some injustice or discrimination involved in that. On the second page of the minister's statement I read the following:

> —since the takeover of the Small Craft Harbours program by my Department considerable sums have been spent on both fishing and recreational harbours annually in the province of Quebec.

[*Traduction*]

M. Hall: Monsieur le président, je n'ai pas ces détails avec moi ce soir. Je pourrais les communiquer plus tard. Je n'ai pas sous la main le programme des travaux effectués en 1977-1978.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, j'essaie depuis plusieurs semaines d'obtenir ce renseignement. Pourquoi tout ce mystère?

M. Hall: Monsieur le président, il n'y a aucun mystère. Divers députés et sénateurs m'écrivent tous les jours pour me demander ces chiffres. Je serais heureux de vous les communiquer.

Le sénateur Phillips: J'ai téléphoné à votre bureau, mais jusqu'à présent on ne m'a communiqué aucune donnée. Pourquoi?

Le président: Sénateur Phillips, M. Hall a dit qu'il vous transmettrait ce renseignement et il le fera dans des délais raisonnables.

M. Hall: Ce sera pour moi un plaisir, monsieur le président.

Le sénateur Phillips: Pourrais-je demander que l'on me communique ce renseignement demain matin? J'essaie de l'obtenir depuis plusieurs mois.

Le président: Je ne sais pas si je peux demander au témoin de vous le communiquer aussi rapidement, mais je suis convaincu qu'il le fera dans les plus brefs délais.

M. Hall: Je serais heureux de pouvoir le faire le plus tôt possible, monsieur le président.

Le sénateur Phillips: Qu'entendez-vous par «les plus brefs délais»?

Le président: Le plus tôt possible. Je ne sais pas le temps que cela prendra. Lui non plus. Mais je sais qu'il vous le communiquera sans trop tarder. Avez-vous d'autres questions, sénateur Phillips?

Le sénateur Phillips: Pas pour le moment, monsieur le président.

Le sénateur Denis: Monsieur Hall, M. Michaud a laissé entendre dans ses remarques que par rapport à l'Ontario, le Québec ne reçoit pas assez de crédits pour les ports de pêche et les ports de plaisance. C'est ce que vous aviez dit, monsieur Michaud, n'est-ce pas?

M. Michaud: Oui.

Le sénateur Denis: J'en viens maintenant au pouvoir discrétionnaire dont dispose le ministre pour décider du montant que doit recevoir une province donnée. Pourquoi cette question est-elle laissée à la discrétion du ministre au lieu d'être déterminée par une loi? Cela signifie qu'il serait presque impossible de la mentionner dans le projet de loi. Je pense que M. Michaud a raison de dire qu'il y a une certaine injustice ou discrimination à ce sujet. A la deuxième page de la déclaration du ministre, voici ce que je lis:

> . . . depuis la prise en charge des ports pour petits bateaux par le Ministère, des sommes considérables ont été dépensées chaque année pour les ports de pêche et de plaisance de la province de Québec.

[*Text*]

I should like to know what he means by "considerable sums." I should like to have the breakdown for Ontario and Quebec.

If I understand the statement made by the minister, they have approximately the same number of harbours—that is, 360 compared with 423 in Ontario. Ontario has a few more than Quebec; there are approximately 60 more harbours in Ontario. We could not make the comparison, and it would be nice to tell Mr. Michaud and his friends, if it is true, that there is no discrimination or injustice, even if it cannot be put in the legislation—

The Chairman: May I interrupt to make a comment about an error in the translation in the original submission from the yacht club?

Senator Denis: That has been corrected.

The Chairman: I wanted to make sure everyone understood that the word "recreational" in reference to 400 harbours had been omitted by the translators.

Senator Denis: We have a statement from the minister to the effect that the number of harbours in Quebec and the number of harbours in Ontario are about the same.

The minister said that considerable sums have been spent in the province of Quebec. I should like to know how much has been spent in Quebec compared to what has been spent in Ontario, to find out whether it could be corrected afterwards—not necessarily in the legislation, but it is a good thing to know that the minister knows about this and he can use his ministerial discretion the right way.

The Chairman: I think Mr. Hall may help you with that answer.

Mr. Hall: Are you asking for a comparison of funds spent in the past in Ontario as compared to Quebec?

Senator Denis: How much was spent last year in Quebec and in Ontario?

Mr. Hall: I will be pleased to go back as far as the Small Craft Harbours Branch of the Department of Fisheries and the Environment goes. I will read you those figures and the comparisons.

The first year was 1973-74.

Senator Denis: Have you the figure for last year?

Mr. Hall: Yes.

Senator Denis: That would be sufficient for me. I do not want a breakdown of everything.

Mr. Hall: These figures are not entirely correct because the fiscal year has not been completed yet, Mr. Chairman.

A good estimation would be: Quebec, $5,155,000, or 15.2 per cent of the national budget; Ontario $4,092,000, or 12.2 per cent of the national budget.

Senator Denis: What year?

[*Traduction*]

J'aimerais savoir ce qu'il entend par «des sommes considérables». J'aimerais connaître la ventilation pour l'Ontario et pour le Québec.

Si j'ai bien compris la déclaration du ministre, il y a à peu près le même nombre de ports c'est-à-dire 360 au Québec et 423 en Ontario. Cette dernière province en a un peu plus que le Québec, soit 60 ports de plus. Nous ne pouvons pas comparer et il serait agréable de pouvoir dire à M. Michaud et à ses amis, si cela est vrai, qu'il n'y a aucune discrimination ni injustice, même s'il n'est pas possible d'introduire cet aspect dans le projet de loi . . .

Le président: Pourrais-je vous interrompre pour vous dire qu'il y a une erreur dans la traduction de la requête originale du Yatch Club.

Le sénateur Denis: Elle a été rectifiée.

Le président: Je voulais m'assurer que tout le monde a compris que les traducteurs avaient oublié de mentionner «de plaisance» à propos des 400 ports.

Le sénateur Denis: D'après la déclaration du ministre, le nombre de ports au Québec est à peu près le même qu'en Ontario.

Le ministre a dit que la province de Québec a reçu des sommes considérables. J'aimerais connaître le montant qui a été dépensé au Québec et celui qui a été dépensé en Ontario pour savoir si l'on peut par la suite remédier à cet état de choses, pas nécessairement dans le projet de loi, mais il est bon de savoir si le ministre connaît la situation et qu'il peut utiliser à bon escient son pouvoir discrétionnaire.

Le président: Je pense que M. Hall peut vous éclairer.

M. Hall: Voulez-vous connaître les sources qui ont été dépensées en Ontario et au Québec.

Le sénateur Denis: L'année dernière, combien a-t-on dépensé au Québec et en Ontario?

M. Hall: Je serais heureux de remonter aussi loin que la Direction des ports pour petites embarcations du ministère des Pêches et de l'Environnement. Je vais vous lire les chiffres pour l'une des provinces et les chiffres comparatifs pour l'autre.

La première année, c'était en 1973-1974.

Le sénateur Denis: Avez-vous des chiffres pour l'année dernière?

M. Hall: Oui.

Le sénateur Denis: Cela me suffit, car je ne veux pas avoir une ventilation de tout.

M. Hall: Ces chiffres ne sont pas tout à fait exacts, car l'année financière n'est pas encore terminée.

Les chiffres s'établieraient à peu près comme suit: Québec, $5,155,000, soit 15.2% du budget national; Ontario, $4,092,000, soit 12.2% du budget national.

Le sénateur Denis: Pour quelle année?

[*Text*]

Mr. Hall: The fiscal year 1977-78. These are our estimated expenditures. They may vary $100,000 either way.

Senator Langlois: My first question is to Mr. Hall.

I should like you to give me the annual expenditures from 1973 to today.

Mr. Hall: I would be glad to give it to you as accurately as I have it available.

During the fiscal year 1973-74, the Department of Fisheries and the Environment took over the program in the middle of the year. These figures exclude approximately $11,400,000 which was spent by the Department of Public Works.

For the fiscal year 1973-74 the expenditures for Ontario were $506,000, or 5.2 per cent; for Quebec, $888,000, or 9.2 per cent.

For the fiscal year 1974-75, Ontario, $2,968,000 or 10.3 per cent; Quebec, $4,299,000, or 14.9 per cent.

For the fiscal year 1975-76, Ontario, $2,585,000, or 9.4 per cent; Quebec, $9,884,000, or 35.9 per cent.

For the fiscal year 1976-77, Ontario, $3,584,000, or 10.4 per cent; Quebec, $6,323,000, or 18.4 per cent.

Senator Langlois: My second question is to Mr. Michaud.

Vous avez mentionné tout à l'heure monsieur Michaud, deux guides publiés par le ministère des Pêches et de l'Environnement, un pour la province d'Ontario, et l'autre pour la Colombie-Britannique, est-ce qu'il y en a pour d'autres provinces au pays?

M. Michaud: Je ne peux pas répondre à votre question. Les deux seuls que je connaisse sont ceux-là. Alors, je ne sais pas s'il en existe d'autres.

Le sénateur Langlois: Maintenant, votre recherche pour ce genre de documentation-là, est-ce que vous avez découvert une carte parlant des statistiques sur les ports de plaisance en Ontario?

M. Michaud: Oui, en fait, la carte que je vous ai montré fait une différence, justement, entre les ports de plaisance et les ports qui ont double usage, soit plaisance et pêche, et plaisance et commercial. Alors, c'est indiqué si c'est la plaisance.

Le sénateur Langlois: Quel est le titre de cette publication?

M. Michaud: Elle s'intitule "le guide d'emplacement des ports fédéraux, Ontario; ports pour petites embarcations".

Le sénateur Langlois: Est-ce que vous avez la répartition des ports de plaisance et les ports de pêche?

M. Michaud: Oui, je pense qu'on l'a. D'ailleurs, dans la lettre du ministre LeBlanc, il est fait mention que ces 423, dont 344 sont strictement pour fins récréatives.

[*Traduction*]

M. Hall: L'année financière de 1977-1978. Il s'agit de notre budget des dépenses. Les chiffres peuvent varier de $100,000 dans un sens ou dans l'autre.

Le sénateur Langlois: Ma première question s'adresse à M. Hall.

J'aimerais que vous me donniez les dépenses annuelles encourues de 1973 jusqu'à ce jour.

M. Hall: Je serais heureux de vous donner les statistiques les plus exactes dont je dispose.

Pendant l'année financière 1973-1974, le ministère des Pêches et de l'Environnement a pris en main le programme au milieu de l'année. Ces chiffres n'englobent pas les quelque 11,400,000 dollars qui ont été dépensés par le ministère des Travaux publics.

Pour l'année financière 1973-1974, les dépenses se sont élevées à $506,000 ou 5.2 p. 100 du budget pour l'Ontario et à $888,000 ou 9.2 p. 100 pour le Québec.

Pour l'année financière 1974-1975, 2,968,000 dollars ou 10.3 p. 100 ont été dépensés en Ontario et $4,299,000 ou 14.9 p. 100 au Québec.

Pour l'année financière 1975-1976, les dépenses se sont chiffrées à 2,585,000 dollars ou 9.4 p. 100 en Ontario et à 9,884,000 dollars ou 35.9 p. 100 au Québec.

Pour l'année financière 1976-1977, ces mêmes dépenses ont été de 3,584,000 dollars ou 10.4 p. 100 en Ontario et de 6,323,000 dollars ou 18.4 p. 100 au Québec.

Le sénateur Langlois: Ma deuxième question s'adresse à M. Michaud.

You referred earlier, Mr. Michaud, to two guides published by the department of Environment, one for the province of Ontario and the other for British Columbia. Are there any such guides published in respect of other provinces of the country?

Mr. Michaud: I cannot answer your question. The only ones that I know of are those to which you have referred. I do not know if the department has published other ones.

Senator Langlois: Concerning your research for that kind of documentation, have you found a map stating the figures on recreational harbours in Ontario?

Mr. Michaud: Yes. In fact, the map that I have shown you distinguishes the recreational harbours from the harbours which have two usages, that is those which are used commercially for fishing and for recreation. The map thus indicates the number of recreational harbours.

Senator Langlois: What is the title of the guide?

Mr. Michaud: It is called: "Guide to federal harbours, Ontario." Harbours for small craft.

Senator Langlois: Do you have the breakdown for recreational harbours and fishing harbours?

Mr. Michaud: Yes, I think we do. Besides, Minister Leblanc's letter mentions that 423 rather than 344 of those harbours are strickly recreational harbours.

[*Text*]

Le sénateur Langlois: Est-ce que cela correspond avec—

M. Michaud: Cela correspond avec la carte.

Le sénateur Langlois: Oui.

M. Michaud: Cette information-là.

Le sénateur Langlois: Et, dans le Québec?

M. Michaud: Dans le Québec, M. LeBlanc nous dit qu'on en a 261, qui sont pour les facilités de plaisance, et on est vraiment surpris. En tous cas, on l'a appris. Ce n'est certainement pas le long du fleuve.

Senator Bourget: I have a supplementary question. There seems to be a dispute between Mr. Michaud and the minister. It is not exactly a dispute, but I think the minister said 360 locations in the province of Quebec, of which 94 are basically fishing harbours and 260 are basically pleasure facilities.

I should like to ask Mr. Hall whether he agrees with those figures given to us by the minister, because there seems to be a difference of opinion between the minister and Mr. Michaud.

Mr. Hall: I would certainly agree with the figures produced by the minister.

Senator Phillips: You would do otherwise?

Senator Langlois: You, no doubt, provided them.

Senator Marchand: I think more marinas have been built in Ontario. I do not think it was a matter of good or bad faith. I think that they profited by the law or legislation in that field. I do not think we gain anything in trying to look at the past. I think that Quebec was less interested. But for a few years now, partly since the creation of DREE, I think, it was in the general philosophy of the federal government to insist on the touristic aspect of the Quebec region, not only the City of Quebec but the whole region. I think that this tourism aspect is important. We spent a lot of money, for example, at Mont Ste. Anne, and I know that has nothing to do with ships, but it has something to do with skiis.

Senator Phillips: Who is "we," senator?

Senator Marchand: I am talking of the federal government. So, to the extent that one associates oneself with the federal goverment, I say that "we" did that. We spent some money in Quebec City itself, in Place Royale, as we did in Nova Scotia, at Louisbourg, which was developed for touristic reasons, because there was a very serious reason for doing that.

So I think that the development of the tourist industry in Quebec is really imperiled by the fact that we do not have enough marinas in Quebec. It is difficult, as Mr. Michaud mentioned, when the northeast wind blows a little strongly because it is not easy for small craft. So, what I wonder, Mr. Michaud, is if there exists somewhere any plan. Of course, we cannot say, "Let us spend $50 million to build marinas because we think you are just falling behind and you have ground to gain." I would like some day to be able to say, "Right now, for the moment, I think we should have, say, some shelter here and there for this and that reason and have a

[*Traduction*]

Senator Langlois: But do those figures correspond to—

Mr. Michaud: They correspond to the map.

Senator Langlois: Indeed.

Mr. Michaud: Those figures.

Senator Langlois: What are they for Quebec?

Mr. Michaud: We were very surprised to hear Mr. Leblanc say that there were 261 recreational harbours in Quebec. In any case we did learn it. Those harbours are certainly not situated along the river.

Le sénateur Bourget: J'aimerais poser une question complémentaire. Il semble y avoir désaccord entre M. Michaud et le ministre. Je crois que le ministre a dit que des 360 ports du Québec, 94 sont des ports de pêche et 260 des ports de plaisance.

J'aimerais demander à M. Hall s'il est d'accord avec les chiffres donnés par le ministre parce qu'il semble y avoir désaccord entre ce dernier et M. Michaud à ce sujet.

M. Hall: Je suis certainement d'accord avec les chiffres soumis par le ministre.

Le sénateur Phillips: Peut-il en être autrement?

Le sénateur Langlois: C'est sans doute vous qui les le lui avez fournis.

Le sénateur Marchand: Je crois qu'on a construit un plus grand nombre de ports de plaisance en Ontario. Je ne crois pas qu'il s'agissait d'une simple question de chance. Je crois qu'ils ont tiré avantage des lois dans ce domaine. Rien ne sert de pleurer sur le passé. Je crois que le Québec était tout simplement moins intéressé par ce programme. Depuis quelques années déjà, en partie depuis la création du MEER, la politique du gouvernement fédéral a été d'insister sur l'aspect touristique de la région de Québec et non seulement de la ville de Québec. Je crois que cet aspect touristique est important. Nous dépensons beaucoup d'argent, par exemple, au Mont Sainte-Anne ce qui n'a rien à voir avec les bateaux, mais avec le ski.

Le sénateur Phillips: Qu'entendez-vous par «nous»?

Le sénateur Marchand: Je fais allusion au gouvernement fédéral. Dans la mesure où nous faisons partie du gouvernement fédéral, je dis que nous l'avons fait. Nous avons beaucoup investi dans la ville de Québec elle-même pour la place royale comme nous l'avons fait en Nouvelle-Écosse pour Louisbourg qui a été développé pour des raisons touristiques très importantes.

Je crois donc que le développement de l'industrie touristique au Québec est compromis par le manque de ports de plaisance. Comme l'a indiqué M. Michaud, il est difficile d'en créer parce que lorsque le vent du nord-est souffle et est quelque peu violent, la navigation devient difficile pour les petites embarcations. Je me demande donc, monsieur Michaud, s'il existe un plan quelconque. Bien entendu, nous ne pouvons pas choisir de dépenser $50 millions pour construire des ports de plaisance parce qu'il y a un retard et qu'il vous faut le rattraper. J'aimerais un jour être en mesure de dire que pour l'instant, je pense que nous devrions avoir, disons un abri, ici et là, pour

[*Text*]

short term as well as a longer term plan so that we can perhaps adjust it to the budgets we have." Otherwise, if we only say, "Let us give more because they had less in the past," I don't think this is something that can be handled. This is my opinion.

On the other hand, I think that you have a very strong point when you say that it is related to the tourist industry, and we know that Quebec will never be a very large industrial city. We know that just as we know that several other cities will never be industrial cities and so we must try to develop their natural qualities. This is the point I want to make, and I think we should have some plan on which to work and we should be able to see if it is possible to implement such a plan over a certain period of time.

Perhaps you do not know this, but I was the Minister of the Environment for a short time and I know that we have the same problem, for example, in Prince Edward Island.

Senator Phillips: We are rather fortunate in that regard.

Senator Marchand: One of the things we have to develop in Prince Edward Island is the tourist industry. Tourists go there and they are not served properly. So, I think in Nova Scotia, Prince Edward Island, and Quebec we should have a general plan so that we could have navigation going on there all over the place. It is very interesting. There is an interesting fact that many people do not know and that is that all the canals, starting from the Rideau Canal in Ottawa and going right down to Toronto, are paid for by the federal government purely for recreational purposes; there is no commercial transportation on the canals. You also know that it is very expensive, but I am very happy because I know that one day a Minister of Finance—and I don't know which Minister of Finance it was, but he probably was not from Ontario—suggested that we should close those canals. There was uproar everywhere. I think it was quite understandable because the canals are there and we should not prevent the people from using them. But, as I say, I think we should have a plan, not only in the province of Quebec, but throughout the Maritime and Atlantic provinces so that we can have more boats and more ships so that we can develop the tourist industry. If you have good facilities, then, as you said, American boats will go farther down than they are going now because there is no protection. But all this has to be done within a plan, and I do not know if such a plan exists. I tried to find one. Perhaps. Mr. Michaud has one.

The Chairman: Senator Bourget has been waiting for quite a while.

Senator Riley: What about the Richelieu Canal at Valleyfield?

Senator Marchand: Yes, the Richelieu Canal is the only way. Then there is the Richelieu River with the Chambly Canal so you can reach Lake Champlain and go to New York. This is for the benefit of the whole of the country because

[*Traduction*]

telle et telle raison, et posséder un plan à court et à long terme que nous pourrions ajuster selon les budgets dont nous disposons. Par ailleurs, si nous nous contentons de donner davantage sous prétexte que nous avons eu moins par le passé, je ne crois pas que nous puissions résoudre le problème.

D'autre part, au chapitre des rapports avec l'industrie touristique, je pense que votre argument est extrêmement valable, car nous savons que Québec ne sera jamais une grande ville industrielle. Nous n'ignorons pas qu'il en est de même de plusieurs autres villes, de sorte que nous devons essayer de développer leurs qualités naturelles. C'est là le point que je veux faire ressortir et je pense que nous devons être en possession d'un plan sur lequel nous puissions travailler pour voir s'il est possible de le mettre en œuvre au cours d'une période donnée.

Peut-être l'ignorez-vous, mais j'ai été ministre de l'Environnement pendant une courte période et je sais que nous avons le même problème à l'île-du-Prince-Édouard.

Le sénateur Phillips: Nous avons plutôt de la chance à cet égard.

Le sénateur Marchand: Une des choses que nous devons améliorer dans l'Île-du-Prince-Édouard est l'industrie du tourisme. Les touristes s'y rendent et l'accueil qu'ils reçoivent laisse à désirer. Je pense donc que la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et le Québec devraient avoir un plan général en matière de navigation. Cette question présente beaucoup d'intérêt. Il est intéressant de noter que beaucoup de gens ignorent que tous les canaux qui s'étendent du Canal Rideau à Ottawa jusqu'à Toronto sont payés par le gouvernement fédéral à des fins uniquement récréatives. Aucun transport commercial ne s'effectue sur ces canaux. Vous savez également que cela représente une dépense élevée, mais je suis très heureux parce que je sais qu'un jour un ministre des Finances—je ne sais pas lequel c'était, mais probablement pas celui de l'Ontario—a proposé que nous fermions tous ces canaux. Tout le monde s'est écrié. Je pense que le point de vue était compréhensible parce que les canaux existent et que nous ne devons pas empêcher les gens de les utiliser. Toutefois, comme je l'ai déjà dit, je suis d'avis que nous devrions avoir un plan, non seulement dans la province de Québec, mais également dans les Maritimes, afin de disposer d'un plus grand nombre de bateaux et de navires et de pouvoir ainsi développer l'industrie du tourisme. Comme vous l'avez dit, si vous avez des installations satisfaisantes, les bateaux américains s'aventureront plus loin qu'ils ne le font à l'heure actuelle par suite du manque de protection. Toutefois, cela doit être réalisé dans le cadre d'un plan et je ne sais pas si ce dernier existe. J'ai essayé d'en trouver un; peut-être que M. Michaud en possède un.

Le président: Le sénateur Bourget attend depuis un bon moment.

Le sénateur Riley: Quelle est la situation du canal Richelieu à Valleyfield?

Le sénateur Marchand: Le canal Richelieu constitue la seule voie. Il y a ensuite la rivière Richelieu qui, avec le canal Chambly, vous permet d'atteindre le lac Champlain et d'arriver à New York. Cela profite à la totalité du pays parce que

[*Text*]

almost all of the American yachts come this way. They do not go around the Gaspé region. That is unless there are some big boats like Senator Langlois'.

Senator Bourget: I should like to ask Mr. Hall a question. He has given us figures for the money spent in Quebec and Ontario from 1973 to 1977, but those figures included two kinds of harbours—those with recreational faciities and those with fishing facilities. Do you have a breakdown of those, because from what I understood from Mr. Michaud the fact is that very little money has been spent on the creation of harbours?

Mr. Hall: Mr. Chairman, I said at the last meeting that it was difficult to break down those figures. We have attempted to do so in the short time since the last meeting, and while I would not wish to be hanged on these figures, I think that in fiscal year 1975-76 it was approximately 16 per cent of that amount—that is of the total amount of the figure I gave for Quebec—spent on recreational facilities, and I think in the following fiscal year, 1976-77, it was approximately 24 per cent.

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Michaud s'il est au courant si plusieurs demandes ont été faites de la part des municipalités, ou d'organisations privées pour la création de havres de plaisance, parce qu'il est peut-être bon de se plaindre un peu, mais il faut se demander aussi si des demandes ont été faites?

M. Michaud: Pour vous répondre, monsieur le sénateur, dans le cas de l'Île d'Orléans, il y a des quais qui vont être réparés, d'ailleurs, et on remercie les gens du fédéral. Donc les demandes ont été faites. Dans le cas de St-Irénée, les demandes ont été faites, même jusqu'au niveau du conseil de comté, mais je ne pense pas qu'il ait eu de décisions de prises encore, mais, pour nous, le cas le plus pathétique, c'est St-Irénée, parce que, si St-Irénée disparaît—

Le sénateur Bourget: Les demandes ont été faites?

M. Michaud: Nous avons fait les demandes, les municipalités les ont faites, la municipalité de St-Irénée les a faites, et il y a des pressions assez importantes de faites pour que St-Irénée soit réparé.

Le sénateur Bourget: Je ne suis pas un amateur de yacht, mais j'imagine qu'il est bon, de temps en temps, d'avoir des havres, alors qu'il y a des mauvaises températures, pour que les yachts puissent y aller. Je pense qu'il n'est pas nécessaire d'éterniser les discussions. Je crois que les points soulevés par M. Michaud, qui représente plusieurs organisations du Québec, ont été bien comprises par les sénateurs. J'espère que le ministre, et son représentant ici ce soir, M. Hall, en tiendront compte. Il ne s'agit pas de travailler une province contre l'autre. Si l'Ontario a pu en avoir, tant mieux. Il en est de même pour la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard, représentée ici par le sénateur Phillips. Je crois que, dans les circonstances, le point exprimé par M. Michaud semble raisonnable. J'espère que, à l'avenir, le ministre et les hauts-fonctionnaires du ministère pourront en tenir compte.

[*Traduction*]

presque tous les yachts américains empruntent cette voie. Ils ne vont pas dans la région de Gaspé, à moins qu'ils n'aient de gros bateaux, comme celui du sénateur Langlois.

Le sénateur Bourget: J'aimerais poser une question à M. Hall. Il nous a fourni des chiffres relativement aux sommes dépensées au Québec et en Ontario de 1973 à 1977, mais ces chiffres comprenaient deux genres de ports, ceux dotés d'installations récréatives et ceux dotés d'installations de pêche. Possédez-vous une ventilation de ces chiffres car, d'après ce que j'ai compris dans la déclaration de M. Michaud, on a en fait dépensé très peu d'argent pour l'aménagement de ports.

M. Hall: Monsieur le président, comme je l'ai dit à la dernière réunion, il était très difficile de ventiler ces chiffres. Nous avons essayé de le faire pendant le bref laps de temps dont nous avons disposé depuis la dernière séance et, bien que je ne puisse pas jurer de ces chiffres, je crois que pendant l'année financière 1975-1976, environ 16 p. 100 du montant—il s'agit du montant total que j'ai indiqué pour le Québec—a été dépensé pour des installations récréatives et je crois que pour l'année financière suivante, à savoir 1976-1977, cette proportion était d'environ 24 p. 100.

Senator Bourget: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Michaud whether he is aware that several applications have been made from municipalities or private organizations for the development of recreational harbours. It is perhaps a good thing to complain, but we have also to know whether any application has been made?

Mr. Michaud: To answer your question, Senator, I must tell you that in the case of l'Île d'Orléans, there are docks that will be repaired, and thanks to the federal people, applications have been made. In the case of Saint-Irénée, applications have been made, even at the level of the county council. However, I do not think that any decision has been reached yet, but we believe that the most pathetic case is Saint-Irénée, because if it disappeared . . .

Senator Bourget: The applications have been made?

Mr. Michaud: We have made the applications, the municipalities have made them, Saint-Irénée too, and fairly strong pressures are applied to have Saint-Irénée repaired.

Senator Bourget: I am not a yachting fan, but I suppose that it is a good thing from time to time to have harbours that can shelter yachts when the weather is bad. I believe that the points raised by Mr. Michaud, who represents severa Quebec organizations, have been well understood by the Senators, and I hope that the Minister, and his representative who is here tonight, Mr. Hall, will take them into consideration. There is no use to pit up one province against the other; if Ontario has been able to have some, so much the better, and the same for Nova Scotia and Prince Edward Island which is represented here by Senator Phillips. I think that under the circumstances, the point expressed by Mr. Michaud seems reasonable, and I hope that in the future, the Minister and the senior officials of the Department will take it into consideration.

[*Text*]

Le sénateur Langlois: M. Michaud, tout à l'heure s'est référé à du dragage. Est-ce qu'il n'est pas exact que vous avez fait, depuis de nombreuses années, une demande de dragage pour le port de plaisance de Québec, mais que rien n'a été fait, à ce jour?

M. Michaud: Oui, c'est exact, on a fait des demandes officielles.

Le sénateur Langlois: Depuis combien d'années, environ?

M. Michaud: Depuis trois années consécutives, nous répétons nos demandes. Nous avons, présentement, comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure, un crédit de $201,000 qui a été investi par les membres pour l'aménagement de marinas. Ce montant, en vertu de l'assistance aux marinas, devrait être équilibré par le gouvernement du Canada. Lors de la dernière demande que j'ai faite aux représentants d'Environnement Canada, à Québec, on nous a informé qu'il n'y avait pas de budget présentement pour accomplir ce travail. Pour nous, c'est d'une importance capitale, parce que c'est la seule façon pour nous d'augmenter le nombre de membres dans la marina, d'augmenter le nombre de places à un quai, et, de cette façon éviter des charges additionnelles qu'entraînerait la construction d'une autre marina.

Le sénateur Langlois: Vous avez parlé, tout à l'heure, des touristes aquatiques. Pourriez-vous donner le pourcentage des touristes étrangers qui visitent la marina de Québec, le port de plaisance de Québec?

M. Michaud: Je n'ai pas d'information, monsieur le sénateur, concernant ce sujet. Cependant, je peux vous dire que l'été, les vrais marins de la marina, ceux qui ont des voiliers, les américains viennent se remplacer dans la marina. Elle est continuellement remplie mais nous n'avons jamais refusé,—nous avons un principe à la marina de Québec,—on n'a jamais refusé un visiteur d'entrer dans la marina, même si la marina était pleine. A ce moment-là, leur font de la place.

Le sénateur Langlois: Ils vont se mettre à l'ancre?

M. Michaud: Ils s'en vont à l'ancre, et on trouve de la place pour les visiteurs.

The Chairman: I think we have had quite a thorough discussion on that, as Senator Bourget has indicated. Are there any more questions?

Senator Grosart: Mr. Chairman, may I ask if there is any specific proposal put before us? We are, after all, dealing with a bill. Is the witness suggesting an amendment to it?

M. Michaud: L'amendement que nous proposons, monsieur le sénateur, est le suivant: C'est que les pêcheries devraient d'abord être séparées de la récréation, quant à leur budget. Nous prétendons que le budget à la récréation ne devrait pas être incorporé au budget des pêcheries, et donner peut-être moins de latitude au ministre, parce que, présentement, le ministre peut, à sa compétence, utiliser les fonds à son entière discrétion.

Senator Bourget: I would like to address this question to Mr. Hall. Can the budget be divided between fishing harbours and recreational harbours?

[*Traduction*]

Senator Langlois: Mr. Michaud referred a while ago to dredging works. Is it not true that you have made an application for the dredging of the recreational harbour of Quebec many years ago but that nothing has been done up to this day?

Mr. Michaud: Yes, it is true. We have filed formal applications.

Senator Langlois: How many years ago approximately?

Mr. Michaud: For three years in a row we have presented the same applications, and we have presently, as I explained a while ago, a credit of $201,000 which has been invested by the members into the development of marinas and which, under the assistance given to marinas, should be balanced by the Government of Canada. When I last applied to the representatives of Environment Canada, in Quebec, I have been told that there was no budget at the time to finance these works. For us, it is of a major importance, because it is the only way we can increase the marina membership, the number of berths. This way, I hope I can avoid the additional charges that would be involved in the development of another marina.

Senator Langlois: You spoke a while ago of aquatic tourists. Could you give us the percentage of foreign tourists who visit the marina of Quebec, the recreational harbour of Quebec?

Mr. Michaud: I have no information, Mr. Senator, on that matter. However I can tell you that in summer time, the real mariners, those who have sailing boats in the marina, must make room for the American people. The marina, is always full. However, never refuse anybody—because we have a principle at the marina of Quebec: we never refuse to admit a foreign visitor into the marina, even if it is full; when this happens, the members make room for them.

Senator Langlois: They lie at anchor off the harbour?

Mr. Michaud: Yes or they find room for the visitors.

Le président: Je pense que nous avons eu une discussion assez approfondie sur la question, comme le sénateur Bourget l'a dit. Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, j'aimerais savoir si on nous a présenté des propositions précises. Après tout, nous nous occupons d'un projet de loi. Le témoin y propose-t-il un amendement?

Mr. Michaud: The amendment we propose, Mr. Senator, is that the fisheries should first be separated from recreation as far as the budget is concerned. We feel that the recreational budget should not be incorporated to the fisheries one, and that maybe less lattitude should be given to the Minister because right now, his powers entitle him to use funds to his entire discretion.

Le sénateur Bourget: J'aimerais poser cette question à M. Hall. Peut-on diviser le budget entre les ports de pêche et les ports de plaisance?

[*Text*]

Mr. Hall: Mr. Chairman, I suppose it could be divided. It has not been, hitherto, except broadly, the majority of the funds being directed towards commercial fishing wharves to the extent of roughly 85 per cent, the other roughly 15 per cent being earmarked for recreational assistance; but it is not formally divided. We are reactive with respect to recreational assistance. We do not pretend to maintain or go out and develop new projects. We are reactive in that sense, as opposed to with respect to fishing harbours, where we do develop the whole program from scratch.

Senator Bourget: I suppose, Mr. Chairman, that we will have a chance later on to get in touch with either Mr. Hall or the minister.

The Chairman: We will have a chance to discuss that with the committee.

Senator Grosart: Mr. Michaud, is it your intention to put an amendment before the committee?

Mr. Michaud: That is not our intention, sir, no.

Senator Grosart: I notice that the minister says in his letter:

> I do not propose that as Minister of Fisheries I will be constricted by any set distribution of funds to any region of the country or to have my hands tied to any set amount of funding to any particular program.

That is an extraordinary statement, because every minister has exactly that done to him, and that is the whole purpose of the estimates.

Senator Bourget: You have never been a minister, Senator Grosart.

The Chairman: He is still hoping.

Senator Phillips: It is regrettable, isn't it?

The Chairman: It is the country's loss.

Senator Grosart: Every minister is, I would suggest, constricted to a set distribution of funds and he has his hands tied to a set amount of funding on any particular program. That is the whole idea of the estimates. However, if we have no amendment before us we have nothing to discuss.

Senator Riley: From what I understood from Mr. Michaud's brief, Mr. Chairman, he wishes to indicate to the committee, and through the committee to the Senate, that with respect to the funds allocated to small craft fishing harbours, that should not necessarily include harbours for marinas, because some of the small craft harbours for fishing vessels are not adequate for marinas for pleasure craft. He can correct me if I am wrong, but I believe what he had in mind was that there should be more concentration on the provision for marinas beyond the provision for the small craft harbours for fishing craft, which are often not adequate for pleasure craft. Is that not right, Mr. Michaud?

M. Michaud: Monsieur le président, j'aimerais simplement ajouter, avant de partir, pour répondre à la question du sénateur, que je ne crois pas que nous ayons l'habileté de proposer des amendements. Nous avons confiance en vous. A ce moment-là, nous laissons cela à votre discrétion, suivant les

[*Traduction*]

M. Hall: Monsieur le président, je suppose qu'on pourrait le faire, mais tel n'a pas été le cas jusqu'à maintenant. La majorité des fonds, soit 85% environ, sont affectés aux ports de pêche commerciaux et les 15% restants aux ports de plaisance. Mais ce n'est pas une répartition formelle. Nous sommes réticents en ce qui concerne l'aide aux ports de plaisance. Nous ne prétendons pas assurer ou entreprendre de nouveaux projets. Nous sommes réticents par opposition à notre attitude à l'endroit des ports de pêche, où nous mettons en œuvre tout le programme depuis le début.

Le sénateur Bourget: Je suppose, Monsieur le président, que nous aurons plus tard l'occasion d'entendre M. Hall ou le ministre.

Le président: Nous aurons la possibilité de discuter de la question avec le comité.

Le sénateur Grosart: Monsieur Michaud, avez-vous l'intention de présenter un amendement au Comité?

M. Michaud: Nous n'en avons pas l'intention, Monsieur.

Le sénateur Grosart: Je remarque que le ministre dit, dans sa lettre:

> Je nie crois pas qu'à titre de ministre des pêches, je puisse être lié par toute répartition fixe des fonds aux diverses régions du pays ou par l'affectation de sommes précises à des programmes particuliers.

C'est une déclaration extraordinaire, car c'est exactement ce que l'on impose à tous les ministres, et c'est par ailleurs l'objet premier du budget.

Le sénateur Bourget: Vous n'avez jamais été ministre, sénateur Grosart.

Le président: Il espère toujours.

Le sénateur Phillips: C'est regrettable, n'est-ce pas?

Le président: C'est une perte pour le pays.

Le sénateur Grosart: Je pense que tous les ministres sont liés par une répartition fixe des fonds ou par l'affectation de sommes précises à des programmes précis. C'est là le but principal du budget. Cependant, si aucun amendement ne nous est présenté, nous n'avons rien à débattre.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, d'après ce que j'ai compris du mémoire de M. Michaud, celui-ci tient à signaler au Comité et, par l'entremise de ce dernier, au Sénat, qu'en ce qui concerne les fonds affectés aux ports de pêche destinés aux petites embarcations, on ne devrait pas nécessairement inclure les ports de plaisance, car une partie de ceux-là ne sont pas appropriés à la navigation de plaisance. Qu'il me corrige si j'ai tort, mais je crois que ce qu'il voulait dire, c'est qu'on devrait s'occuper davantage des ports de plaisance, car les ports de pêche destinés aux petites embarcations sont souvent inappropriés à la navigation de plaisance. N'est-ce pas exact, Monsieur Michaud?

Mr. Michaud: Mr. Chairman, before leaving, I would simply add, in order to answer the Senator's question, that I do not believe we have the authority to make amendments. We trust you, you are the Senators. Now, following the representations made to you, we let you free to make any change you

[*Text*]

représentations que nous vous avons faites, de proposer les changements qu'il vous plaira de proposer. Nous sommes venus ici simplement pour vous raconter nos malheurs. Nous sommes venus nous confesser à vous. Après, vous ferez ce que vous pensez qui est bon. Nous avons confiance en vous.

Le sénateur Bourget: Vous n'avez pas encore l'absolution!

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

Mr. Michaud: Merci beaucoup.

The Chairman: I think we have to call an end some time, or it will be endless. Thank you very much, Mr. Michaud.

M. Michaud: Merci beaucoup.

The Chairman: Senator Phillips indicated he had a question.

Senator Phillips: Mr. Chairman, I had moved an amendment in the last meeting.

The Chairman: Yes.

Senator Phillips: In your inimitable way you left everything until the next meeting, and I should now like to point out to you again Mr. Chairman, my idea in moving that amendment. Basically, the 21 days provides authority to seize a boat. It provides authority, sir, in every way you would like to look at the situation: If a fisherman does not have the money to pay the fees decided by the minister, after the minister has gone through his regulations, which will involve the stipulation that he must pay so much for fishing, so much for harbour use and so on as you name them, Mr. Chairman. The minister has authority above and beyond anything I consider necessary. In addition, the minister does not have to refer these things to the courts, according to my interpretation of the bill.

I refer this situation to you, Mr. Chairman. The Bill of Rights says that everyone is entitled to due process of law. Bill C-2 does not recognize that. The individual appointed by the minister may act as he sees fit or as the Minister of Fisheries and the Environment directs. It has nothing whatsoever to do with the due process of law. I refer to our witness from the Department of Justice. I ask him to explain that the due process of law has been recognized.

Mr. Chairman, I think this is something that all members of the committee must consider. Admittedly, it is not something you can pick up in this committee meeting and decide here and now, but the due process of law, of which I know you are very well aware, Mr. Chairman, is not recognized in that clause. I respectfully ask you to consider that that clause respect the Bill of Rights, which refers to the due rights of every individual. "Every individual" is not the minister, but is every individual fisherman.

I ask, with all due respect, that you consider that aspect of it and that you accept my amendment for seven days as opposed to 21 days. I would rather not have that seven days in there at all, Mr. Chairman, but I have been around here long enough

[*Traduction*]

like. We came here simply to tell you about our misfortunes, to give you a confession. Now, do whatever you feel is good, because we trust you.

Senator Bourget: You do not yet have the absolution!

Le président: Merci beaucoup, Monsieur Michaud.

Mr. Michaud: Thank you very much.

Le président: Je pense que nous devons mettre un terme à cette discussion à un moment donné, car on n'en finira plus. Merci beaucoup, Monsieur Michaud.

Mr. Michaud: Thank you very much.

Le président: Le sénateur Phillips a signalé qu'il avait une question.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, j'avais proposé un amendement lors de la dernière séance.

Le président: C'est vrai.

Le sénateur Phillips: Avec votre manière inimitable, vous avez laissé tout en plan jusqu'à la prochaine séance. J'aimerais maintenant vous expliquer encore une fois, Monsieur le président, l'idée que j'avais en tête en proposant cet amendement. En fait, le délai de 21 jours accorde le pouvoir de mettre sous séquestre un navire. Il accorde ce pouvoir, quelle que soit la situation: si un pêcheur n'a pas l'argent nécessaire pour payer les droits déterminés par le ministre, après que ce dernier a appliqué les règlements, c'est-à-dire qu'il a exigé le paiement de tels droits pour la pêche, de tels autres pour l'utilisation du port, etc. Le ministre a autorité au-delà de tout ce que je considère comme nécessaire. En outre, il n'a pas à en saisir les tribunaux, selon mon interprétation du projet de loi.

Monsieur le président, je vous soumets donc ce cas. La Déclaration canadienne des droits stipule que toute personne a droit à l'application régulière de la loi mais le bill C-2 ne reconnaît pas cette prérogative. La personne nommée par le ministre peut agir comme bon lui semble ou encore respecter les directives du ministre des Pêches et de l'Environnement. Cela n'a absolument rien à voir avec l'application régulière de la loi. Je m'adresse donc ici à notre témoin du ministère de la Justice pour lui demander de nous expliquer que le projet de loi reconnaît le principe de l'application régulière de la loi.

Monsieur le président, je crois que nous avons ici une question que tous les membres du Comité doivent prendre en considération. Bien sûr, notre Comité ne peut prendre une décision sur-le-champ, mais le droit à l'application régulière de la loi, que vous connaissez très bien, je le sais, Monsieur le président, n'est pas reconnu dans cet article. Je vous demande donc je veiller à ce que cet article respecte la Déclaration canadienne des droits faisant état des «droits de tout individu». «Tout individu», cela ne veut pas dire le ministre, mais chaque pêcheur.

Avec tout le respect que je vous dois, je vous demande donc d'étudier cet aspect de la question et d'accepter ma modification qui vise à faire passer l'expiration d'un délai de 21 jours à 7 jours à compter de la date de mise sous séquestre. J'aimerais

[*Text*]

to realize that you do not get everything by saying it should be 10, 21, or so many days.

I respectfully ask the committee to consider seven days as opposed to 21 days. I will accept that, but with an awful lot of reservation. I even think that seven days should not be in there.

The Chairman: What you are saying is that, if some figure has to be there, you would like to see seven days rather than 21 days?

Senator Phillips: Yes. I thought I had made that plain, but I probably got carried away.

The Chairman: Are you asking any of the witnesses to respond to that, or are you making the comment and leaving it with us?

Senator Phillips: I asked the witness from the Department of Justice, and I would be quite willing to hear from him.

Mr. B. Shaffer, Legislation Section, Department of Justice: Mr. Chairman, if it will add anything to the discussion, the Bill of Rights itself is a document which requires the Minister of Justice to examine all legislation before it is introduced in either house and to ascertain and certify whether or not it complies with the Bill of Rights. This examination has been carried out by the Minister of Justice and the bill has been certified as complying with the Bill of Rights.

Mr. Chairman, if, indeed, this bill violates the Bill of Rights—and in my opinion it does not—I fail to see how the change from 21 days to seven days would make it any "duer" in terms of due process of law.

Senator Phillips: Any what?

Mr. Shaffer: Or more due process. I fail to see, if it violates the Bill of Rights, in principle, how the change from 21 days to seven days would accomplish anything.

Senator Langlois: This is not directly involved with this question, but the other day I asked our Law Clerk to do some research in the minutes of this committee to determine what we did when we were faced with a similar problem when dealing with the Maritime Code. I do not know whether this was done or not, but it is not directly related to the point raised by Senator Phillips.

The Chairman: This document was handed to me recently. I think this deals with the subject matter you are now asking about, Senator Langlois. You might wish to look at this. In fact, if there are more copies available, the clerk might distribute them.

Senator Grosart: May I make a comment? It seems to me that there were two matters raised by Senator Phillips, the first being the question of the Bill of Rights. I presume the answer would be that, if this becomes a statutory provision in

[*Traduction*]

autant qu'il ne soit pas du tout question de délai, Monsieur le président, et j'ai une expérience suffisante du Sénat pour savoir que l'on n'obtient pas tout ce que l'on veut en demandant 10, 21 ou x jours.

Je demande donc respectueusement au Comité d'étudier ma modification qui fait passer le délai de 21 à 7 jours. J'accepte cette modification, mais avec beaucoup de réserve; je crois que l'on ne devrait absolument pas faire mention de délai.

Le président: Ce que vous dites, c'est que si l'on doit imposer un délai, vous préférez qu'il soit de 7 jours au lieu de 21 jours?

Le sénateur Phillips: C'est exact, je croyais m'être fait comprendre clairement, mais je me suis probablement laissé emporter.

Le président: Est-ce que vous attendez une réponse d'un de nos témoins ou si vous faites tout simplement votre remarque et vous nous en laissez l'étude?

Le sénateur Phillips: J'ai demandé au témoin du ministère de la Justice—J'accepte quand même que ce témoin se fasse entendre.

M. Shaffer (section législative, ministère de la Justice): Monsieur le président, si cela peut aider à la discussion, j'ajouterai que la Déclaration canadienne des droits est en soi un document qui oblige le ministre de la Justice à examiner toutes les lois avant qu'elles soient présentées à l'une des deux Chambres afin de s'assurer et d'attester qu'elles sont conformes à la Déclaration. Le ministre de la Justice a examiné le bill et a attesté qu'il était conforme à la Déclaration canadienne des droits.

Monsieur le président, si en fait, ce projet de loi enfreint la Déclaration canadienne des droits et à mon avis ce n'est pas le cas, je ne vois pas comment la modification du délai de 21 à 7 jours permettrait une meilleure application régulière de la loi.

Le sénateur Phillips: Quoi?

M. Shaffer: Une meilleure application. Je ne vois pas en quoi, si le bill viole la Déclaration canadienne des droits en principe, il est utile de faire passer le délai de 21 à 7 jours.

Le sénateur Langlois: Cela ne concerne pas directement la question actuellement à l'étude, mais l'autre jour, j'ai demandé à notre secrétaire légiste de faire certaines recherches dans les procès-verbaux de notre Comité pour déterminer quelles mesures nous avons adopté lorsque nous avons rencontré un problème semblable en ce qui concerne le code maritime. J'ignore si le secrétaire légiste a fait ces recherches, mais quand même cela ne concerne pas directement le point soulevé par le sénateur Phillips.

Le président: On m'a remis ce document dernièrement. Je crois qu'on y traite du sujet dont vous parlez maintenant, sénateur Langlois. Cela vous intéressera peut-être d'y jeter un coup d'œil et en fait, si nous avons des exemplaires supplémentaires, le secrétaire pourra en distribuer.

Le sénateur Grosart: Puis-je me permettre de faire une observation? Il me semble que le sénateur Phillips a soulevé deux questions dont la première concerne la Déclaration canadienne des droits. Si cette modification devient une disposition

[*Text*]

an act of Parliament, any action taken under it would be regarded as being within the concept of due process of law. I am leaving out the larger question raised by Senator Phillips.

The other matter raised by Senator Phillips is the suggestion that this 21-day seizure time should be restricted to seven days. He has already made an excellent argument on that, at our earlier hearing, on the basis that 21 days places undue hardship on a fisherman, particularly in the short fishing season, such as the lobster season. I do not know whether we should deal with an amendment at the moment, or whether we should leave it until the other matter is decided.

The Chairman: I am in the hands of the committee. My inclination would be to leave it—unless Senator Phillips has a strong desire to see it disposed of now.

Senator Phillips: Mr. Chairman, may I point out that my understanding of the last committee meeting was that the officials, and in particular the minister, would explain to us why they desired 21 days and to comment on the seven days. If I understand it correctly, I have heard the witness, Mr. Hall, say that they are prepared to do that.

The Chairman: Perhaps we had better let him speak for himself. You are quite right, Senator Phillips, about leaving it until the minister, or someone on his behalf, had an opportunity to consider the suggestion, and say whether or not he was prepared to accept the amendment. One of the reasons for calling the meeting tonight is because this is the only meeting we can have this week. We hoped the minister might find it possble to attend. However, he has not been able to do so—and that is no criticism of him. If you still feel that the matter should be dealt with by the minister, then it would not be helpful to try to deal with it now. If, on the other hand—

Senator Phillips: Mr. Chairman, I am sorry to interrupt you. I would much rather have the matter dealt with by the minister. I realize that the witness from the department can give me certain answers; but the answers that I really want should come from the minister. Could I please have the answers from the minister?

The Chairman: Subject to the wishes of the committee, we will make another effort to obtain the views of the minister on this and perhaps other subjects that he or the committee may wish to discuss. Perhaps we should leave that point regarding the amendment—

Senator Phillips: Subject to my right to question the minister.

The Chairman: Of course, we do not know exactly when the minister can be here. If you are not here, Senator Phillips, I am sure that Senator Grosart or someone else will ask the questions.

[*Traduction*]

législative incluse dans une loi du Parlement, je présume qu'on me répondra que toute mesure prise en vertu de cette modification sera considérée comme partie intégrante du concept de l'application régulière de la loi. Je ne tiens pas compte de la grande question de principe du sénateur Phillips.

L'autre point soulevé par le sénateur Phillips est que le délai de séquestre de 21 jours devrait être restreint à 7 jours. M. Phillips a déjà très bien défendu son idée au cours d'une audition précédente en soutenant qu'un délai de 21 jours impose des contraintes injustes à un pêcheur, surtout durant une saison de pêche courte comme celle du homard. Je ne sais pas si nous devrions étudier immédiatement cette modification ou encore la laisser de côté jusqu'à ce que l'on ait pris une décision sur l'autre question.

Le président: Je laisse cela à la discrétion du Comité. Mais j'opterais cependant pour qu'on laisse la modification de côté, à moins que le sénateur Phillips tienne absolument à ce que l'on règle la question tout de suite.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, puis-je me permettre de vous souligner que d'après ce que j'ai compris à la dernière réunion du Comité, les fonctionnaires, et surtout le ministre, devaient nous expliquer pourquoi ils préfèrent le délai de 21 jours et faire des commentaires le 7e jour. Si je comprends bien, j'ai entendu le témoin M. Hall dire qu'on était prêt à nous donner des explications.

Le président: Nous devrions peut-être le laisser s'expliquer lui-même. Vous avez tout à fait raison, sénateur Phillips, quand vous dites que vous préférez attendre que le ministre, ou son représentant, ait l'occasion d'étudier la question et de nous dire si oui ou non on accepte la modification. La raison pour laquelle nous avons convoqué la réunion ce soir, c'est que c'est la seule réunion que nous pourrons tenir cette semaine. Nous espérions que le ministre pourrait se libérer pour être avec nous, cependant il a été dans l'impossibilité de le faire, et ce n'est pas un reproche. Si vous estimez toujours que c'est le ministre qui doit s'occuper de la question, ce n'est pas alors la peine d'étudier la modification maintenant. Si, par contre . . .

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, excusez-moi de vous interrompre. Je préfère que ce soit le ministre qui règle la question. Je me rends compte que le témoin du ministère peut nous donner certaines réponses, mais les réponses que je tiens réellement à obtenir doivent venir du ministre. Est-ce possible?

Le président: Selon les désirs du Comité, nous tenterons une fois de plus d'obtenir l'opinion du ministre à ce sujet et peut-être à d'autres aussi, opinion dont le ministre ou le Comité voudra peut-être discuter. Nous pourrions peut-être laisser de côté cette question de modification . . .

Le sénateur Phillips: A condition que je puisse interroger le Ministre.

Le président: Évidemment, nous ne savons pas exactement quand le ministre pourra comparaître. Si vous n'êtes pas là, sénateur Phillips, je suis certain que le sénateur Grosart ou un autre posera des questions.

[*Text*]

Senator Phillips: Did it occur to you, Mr. Chairman, that I might not be here?

The Chairman: Exactly. That is what I am trying to point out.

Senator Bourget: Mr. Chairman, I was wondering whether Mr. Hall has had an opportunity, since our last meeting, to discuss this question with the minister. On a question like this, I think the minister would rely on the advice of his officials. If we delay it, I do not know when the committee will be able to sit again. If Mr. Hall is in a position to answer the question, I think he should do so.

Senator Phillips: Mr. Chairman, my intention was not to question Mr. Hall but to question the minister. I appreciate Senator Bourget's point, but, with all due respect to Mr. Hall, I would prefer to question the minister.

Senator Smith (Queens-Shelburne): Mr. Chairman, I was about to make the same point as Senator Bourget. It seems to me that there are many occasions in committee when we do not have the opportunity of questioning the minister because he may have other commitments, and he is the one who has to make the choice—whether he must stay home from New York, where he is trying to make a better deal with another country, and so on. I would prefer that we not risk delaying this measure unduly when we have an opportunity to obtain an answer from the minister through Mr. Hall. He may have already had an answer from the minister, which can go on to the record. If not, he could provide an answer next week.

The Chairman: I think Senator Marchand has been indicating for a while that he wishes to speak.

Senator Marchand: It might be a very serious suggestion. I have not discussed it before, but we also complain here that there is a lack of communication between departments involved in the same problems for different reasons. For example, DREE may decide to develop the Moncton region in New Brunswick and the Department of Transport may decide to have the airport in Campbellton. This would be nonsense. That does not mean, of course, that DREE should run Transport and so forth, but I think we should provide somewhere for some discussion. Take, for example, Fisheries, which is very important to all the Atlantic provinces. Mr. LeBlanc knows about that. Also the recreational harbours are very important from the point of view of development. In clause 5 I see that the minister may undertake projects and so on, after discussion with a province. So we provide that he may decide after discussion with a province, but we do not provide that he may discuss with DREE, for example, questions involved with development. I do not say that he should be subject to what DREE says, but I think that there should be some discussion so that there may be more co-ordination between departments. It is quite frustrating when each department works on its own without taking into account all the needs of the region, and that is why I do not think anybody should be compelled. I do

[*Traduction*]

Le sénateur Phillips: Croyez-vous vraiment, monsieur le président, que je puisse m'absenter?

Le président: Certainement, c'est ce que j'essaie de dire.

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, je me demandais si M. Hall a eu depuis notre dernière réunion, l'occasion de s'entretenir de cette question avec le ministre. Dans ce cas, il s'agit d'une période de sept ou de vingt-et-un jours, et je pense que le ministre s'inspirait des conseils de ses hauts fonctionnaires. Nous ne devrions pas retarder l'adoption d'une solution car j'ignore quand le Comité pourra siéger à nouveau. Si M. Hall est en mesure de répondre, je crois qu'il doit le faire.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, je n'adressais pas ma question à M. Hall, mais bien au ministre. J'apprécie l'intervention du sénateur Bourget, mais sauf le respect que je dois à M. Hall, je préférerais que le ministre réponde lui-même à ma question.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Monsieur le président, je m'apprêtais à exposer le même point de vue que le sénateur Bourget. Il me semble qu'il arrive souvent au cours des délibérations du Comité que nous ne puissions poser de questions au ministre parce qu'il a d'autres engagements, qu'il lui faut décider s'il doit ou non se rendre à New-York lorsqu'il tente de conclure une meilleure transaction avec un autre pays. Je préférerais que nous ne risquions pas de retarder indûment l'adoption de cette mesure puisque nous avons peut-être maintenant l'occasion d'obtenir de M. Hall une réponse ministérielle que nous pourrions faire inscrire au compte rendu. Dans le cas contraire, il pourrait nous fournir une réponse la semaine prochaine.

Le président: Je pense que le sénateur Marchand attend de prendre la parole depuis un bon moment déjà.

Le sénateur Marchand: Il peut s'agir d'une proposition très sérieuse. Je n'en ai pas parlé auparavant. D'autre part, vous savez que nous déplorons le manque de communication entre les ministères qui s'intéressent aux mêmes problèmes pour des raisons différentes. Par exemple, le MEER peut vouloir mettre en valeur la région de Moncton au Nouveau-Brunswick et le ministère des Transports, décider d'installer un aéroport à Campbellton. Ce serait ridicule. Mais cela ne signifie pas que le MEER doive gérer les Transports et ainsi de suite. Je pense néanmoins que nous devons prévoir des échanges d'idées. Prenons par exemple le cas de la pêche, qui revêt une si grande importance dans toutes les provinces maritimes. M. LeBlanc le sait très bien. D'autre part, les ports de plaisance sont aussi importants du point de vue de la mise en valeur. Je constate que l'article 5 prévoit que le ministre peut établir des programmes après s'être entendu avec les provinces. Nous prévoyons donc qu'il peut prendre une décision après avoir consulté une province, mais non pas qu'il puisse s'entretenir avec le MEER, par exemple, de questions de mise en valeur. Je ne prétends pas que le ministre doive être tenu d'obéir au MEER, mais je pense qu'il doit quand même y avoir un certain échange d'idées et qu'il faudrait sans doute accroître la collaboration entre les ministères. Il me semble très frustrant que chaque ministère

[*Text*]

not think it would be wise to say, "You have to do that!" but if we find that it is wise to say that a minister "may" discuss with a province, then why should not the minister discuss with different federal government departments?

Tourism is one of the elements we want to develop in all of the eastern provinces, including Quebec. It may solve some of the budgetary problems, in that DREE could perhaps bring in some money that the officials or Environment cannot supply.

The Chairman: Mr. Hall has indicated he would agree to answer, and I think some of the other gentlemen would like to answer it also.

Mr. Hall: Mr. Chairman, I think it is probably adequately covered under clause 6 of the bill.

Senator Grosart: It is covered by the fact we have a cabinet system, so let's not get off on to that.

Senator Marchand: For the realization, not for the conception nor for the planning.

Mr. Hall: It reads:

> The Minister shall, in carrying out any project or study under this Act, make use, wherever possible, of the services and facilities of other departments of the Government of Canada or of any agencies or branches thereof.

Senator Marchand: You understand it as I do. The minister initiates the project and the study, and then he can ask the department to help him implement his own project.

The Chairman: I am not sure which of the witnesses is going to answer.

Senator Marchand: I don't know what it means in English, but in French it is clear.

The Chairman: Is Mr. Birtz or Mr. Shaffer prepared to answer that?

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I think the point Senator Marchand put his finger on is the difference between the way the French expresses it and the way the English expresses it in clause 6. In French it is:

> Pour la réalisation des programmes . . .

and in English it is:

> . . . shall, in carrying out any project or study . . .

I think his point is well taken. There may be an answer to that in clause 5(4), where it talks about undertaking studies for assisting the formulation and assessment of projects. Under that clause the minister can act with another branch of his own government. It was taken for granted. I think it is implied there that not only can he act with the agencies of the provinces—

[*Traduction*]

travaille de son côté sans tenir compte des besoins de la région, et c'est pourquoi je ne crois pas que quiconque doive être asservi. Il ne me semblerait pas sage de dire à quelqu'un: «Voici ce que vous devez faire». Mais si nous croyons qu'il est sage d'affirmer qu'un ministre peut s'entendre avec une province, ne le serait-il pas aussi de dire qu'un ministre doit consulter divers ministères fédéraux?

Le tourisme est une industrie que nous voulons favoriser dans toutes les provinces de l'Est, y compris au Québec. Il pourrait contribuer au règlement de certains problèmes budgétaires, le MEER pouvant peut-être fournir certains fonds que les hauts fonctionnaires ou simplement le milieu ne peuvent assurer.

Le président: M. Hall a fait savoir qu'il était disposé à répondre, et je pense que certains autres aimeraient aussi se prononcer.

M. Hall: Monsieur le président, je pense que cette collaboration est bien prévue à l'article 6 du projet de loi.

Le sénateur Grosart: Elle l'est du fait que nous avons un système ministériel, aussi ne nous éloignons pas du sujet.

Le sénateur Marchand: La collaboration est prévue pour ce qui est de la réalisation des programmes, mais non pas de la conception, de la planification.

M. Hall: Je cite:

> Pour la réalisation des programmes et études prévus par la présente loi, le Ministre doit utiliser, dans la mesure du possible, les services et installations des autres ministères du gouvernement du Canada ou de leurs organismes ou directions.

Le sénateur Marchand: Vous voyez tout aussi bien que moi. Le ministre lance le projet de l'étude et ce n'est qu'ensuite qu'il demande au ministère de l'aider à appliquer son propre projet.

Le président: Je ne sais pas très bien lequel des témoins doit répondre.

Le sénateur Marchand: Je ne sais pas ce que cela signifie exactement en anglais, mais en français, c'est clair.

Le président: M. Birtz ou M. Shaffer est-il disposé à répondre?

M. Shaffer: Monsieur le président, je pense que la question que soulève le sénateur Marchand tient à la différence qu'il y a entre le libellé français et le libellé anglais de l'article 6. En français, ont prévoit:

> Pour la réalisation des programmes . . .

et en anglais:

> . . . shall, in carrying out any project or study . . .

Je pense qu'il expose clairement le problème. On peut toutefois trouver une réponse au paragraphe 5(4) où il est question d'entreprendre des études susceptibles de faciliter l'élaboration et l'évaluation des programmes. En vertu de cet article, le ministre peut travailler avec une autre direction de son propre gouvernement. C'était une chose admise. Je pense qu'il est sous-entendu qu'il peut non seulement travailler de concert avec les organismes de la province . . .

[*Text*]

Senator Marchand: Do you think it is taken for granted?

Mr. Shaffer: It was implied in that section that not only can he act jointly with a government or agency of the provincial government, but, of course, he can also act jointly with his colleagues.

Senator Phillips: Mr. Chairman, may I ask another question dealing with the problem? There is a difference between the provincial governments and the federal government in dealing with many things. Are you saying that here the federal government is supreme?

The Chairman: You are directing that to Mr. Shaffer, I presume?

Senator Philips: I am directing my question through you, sir.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I do not think we are enacting any supremacy clauses here. All we are saying is that the minister has the jurisdiction over certain small craft facilities and, in exercising his jurisdiction, he should, wherever possible, use the facilities and services of other agencies of the government.

Senator Phillips: Mr. Chairman, the witness says "wherever possible". Why should that terminology come in?

Mr. Shaffer: I am sorry, I correct that. In clause 5(4) it says that subject to the regulations—that is a facilitative provision. He may "subject to the regulations, undertake economic or other studies alone or jointly with the government . . . " and so on.

Senator Marchand: What strikes me, and I know it strikes you, also, is that clause 5(4) reads as follows:

> For the purpose of assisting the formulation and assessment of projects undertaken under subsection (1), the Minister may, subject to the regulations, undertake economic or other studies alone or jointly with the government of any province or agency thereof or with any person or educational institution.

So he may undertake studies with everyone except the other departments.

The Chairman: May I raise a point before we go much further? I notice that it is now getting fairly late in the evening. I am not suggesting that we should adjourn at the moment, but I simply point that out. There is the question of the urgency with which it is desired that the committee deal with this bill. There is also the question of when we might find it possible, due to the availability of space and staff and the large number of meetings planned by other committees, to be able to meet again. We should, therefore, now decide whether we will complete this study tonight, in which case I will be pretty ruthless with anyone who is not in order or is not brief. On the other hand, can we delay the matter for another time? I would like the views of members of the committee with respect to that point.

[*Traduction*]

Le sénateur Marchand: Vous pensez que c'est une chose admise?

M. Shaffer: Il est sous-entendu dans cet article qu'il peut non seulement travailler conjointement avec un gouvernement ou un organisme d'un gouvernement provincial, mais qu'il peut aussi travailler avec ses propres collègues.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, puis-je poser une autre question à ce sujet? Les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral ne s'y prennent pas de la même façon pour régler un grand nombre de questions. Affirmez-vous dans ce cas la suprématie du gouvernement fédéral?

Le président: Vous vous adressez à M. Shaffer, je présume?

Le sénateur Phillips: Je pose ma question par votre intermédiaire, monsieur.

M. Shaffer: Monsieur le président, je ne pense que nous adoptions ici des dispositions en matière de suprématie. Nous disons simplement que le ministre a juridiction sur certaines installations destinées aux embarcations légères et que, dans l'exercice de ses pouvoirs, il doit, dans la mesure du possible, recourir aux installations et aux services d'autres organismes gouvernementaux.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, le témoin a dit «dans la mesure du possible». Pourquoi cette expression?

M. Shaffer: Je suis désolé, j'y apporte une correction. Au paragraphe 5(4) on stipule que sous réserve des règlements—il s'agit d'une disposition visant à faciliter les choses. Le ministre peut «sous réserve des règlements . . . seul ou avec tout gouvernement . . . faire procéder aux études, notamment économiques . . . » etc

Le sénateur Marchand: Ce qui me frappe et je sais qu'il en va de même pour vous, c'est que le paragraphe 5(4) stipule que:

> (4) Sous réserve des règlements, le Ministre peut, seul ou avec tout gouvernement ou organisme provincial, personne ou établissement d'enseignement, faire procéder aux études, notamment économiques, susceptibles de faciliter l'élaboration, ainsi que l'évaluation du coût, des programmes établis conformément au paragraphe (1).

Il peut donc faire procéder à des études avec tout le monde, sauf les autres ministères.

Le président: Puis-je soulever un point avant que nous poursuivions? Je me rends compte qu'il est assez tard. Je ne prétends pas que nous devrions lever la séance, maintenant mais je vous le signale simplement. Il y a la question de la priorité que le comité doit accorder à ce bill. Il y a également la question de savoir quand nous pourrions nous rencontrer de nouveau, en raison de la disponibilité des locaux et du personnel ainsi que du grand nombre de séances prévues par d'autres comités. Nous devrions, par conséquent, décider dès maintenant si nous allons terminer l'étude de ce projet de loi, auquel cas je serai plutôt impitoyable avec quiconque ne se conforme pas au règlement ou s'éternise sur un sujet. D'autre part, pouvons-nous reporter cette question? J'aimerais connaître les opinions des membres du comité sur ce point.

[*Text*]

Senator Grosart: Mr. Chairman, it seems to me not normally feasible that we would conclude our discussion of this bill tonight, for several reasons. One is that some suggestions have been made of possible amendments. They involve policy matters, and I feel, as does Senator Phillips, that we should ask the minister himself for his answer to policy questions. These are major policy questions, not merely those that are now before us. Secondly, we have to decide whether we are now going to discuss the matter which has just been raised in connection with clause 5 and 6. It seems to me to be extraordinary if the suggestion is that we should incorporate in a statute the requirement that federal departments should speak to each other. I thought that was what the cabinet system was all about.

The Chairman: Perhaps we have got far enough down the road that that should be done. Have any other senators comments? Senator Cottreau is the sponsor of the bill and may have some views as to the urgency involved in this bill.

Senator Cottreau: Mr. Chairman, I would like to see the bill disposed of as soon as possible. However, I do not think that we could possibly conclude tonight, so I would, therefore, hope that we might be able to hold a second meeting this week.

The Chairman: Senator Bourget being the gentleman in charge of allocation of time and space, I might ask him for his comment.

Senator Bourget: With respect to that particular question, a number of committees will be sitting tomorrow and on Thursday. Unless we sit on Friday, which I would not mind personally, I do not know when we will be able to sit. Mr. Belzile will know more about it, but I cannot see where we can sit. I wonder what are really the policy questions to be asked of the minister that cannot be answered tonight by Mr. Hall or Mr. Shaffer. That is my point. Of course, I do not object to any suggestion, but that is the way I look at it. First, I do not believe that we will be able to sit again this week, and next week we have only three days. In addition, we have the special committee, which will be sitting for maybe two sittings a day. So, if possible, if the members will agree on it, in my opinion Mr. Hall could answer the questions. If not, fine, we will need the minister. Otherwise, if Mr. Hall can answer the questions, I believe he should and that we should complete our study of this bill tonight.

The Chairman: Does anyone else have a view with respect to this point?

Senator Phillips: Yes, Mr. Chairman. The suggestion of Senator Bourget is that we must pass this bill tonight, or else we will be in a quandary with regard to our committee schedule. This is something, sir, that I do not accept. There are times, perhaps, when it has seemed to me that Senator Bourget did not accept that viewpoint either. I am thinking of when final estimates come in, and they must be passed in a certain

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, il me semble impossible que nous puissions terminer l'étude de ce bill ce soir pour de multiples raisons. La première est que certaines propositions de modifications ont été faites. Elles impliquent des questions de politiques et j'estime, tout comme le sénateur Phillips, que nous devrions demander au Ministre lui-même de répondre aux questions se rapportant à la politique. Il s'agit de questions importantes, et non pas simplement de celles que nous avons à étudier. Deuxièmement, nous devons décider si nous allons continuer à discuter du point que nous venons tout juste de soulever en ce qui concerne les articles 5 et 6. Il me semble extraordinaire que nous devions proposer d'intégrer à un statut une exigence voulant que les ministères fédéraux communiquent entre eux. J'avais l'impression qu'il s'agissait de la raison d'être du Cabinet.

Le président: Peut-être en sommes-nous rendus au point où une telle mesure s'impose. Les sénateurs ont-ils d'autres commentaires? Le sénateur Cottreau, le parrain du bill aurait peut-être quelques commentaires à faire quant à l'urgence du bill.

Le sénateur Cottreau: Monsieur le président, j'aimerais bien qu'on en finisse le plus tôt possible avec ce bill. Je n'ai toutefois pas l'impression que nous pourrons terminer ce soir; j'oserais donc espérer que nous puissions tenir une autre séance cette semaine.

Le président: Comme le sénateur Bourget s'occupe de la répartition tant du temps que des locaux, je lui demanderai ce qu'il en est?

Le sénateur Bourget: En ce qui concerne cette question particulière, un certain nombre de comités siègeront demain et jeudi. À moins que nous ne siégions vendredi, ce qui ne me dérangerait pas personnellement, je ne vois pas quand nous pourrons siéger. M. Belzile en saurait peut-être davantage, mais je ne vois pas où nous pourrions siéger. Je me demande qu'elles sont vraiment les questions de politique que nous devons poser au ministre et auxquelles ne pourrait pas répondre ce soir M. Hall ou M. Shaffer? Voilà mon point de vue. Je ne m'oppose pas naturellement à aucune proposition, mais c'est de cette façon que je vois les choses. Premièrement, je ne crois pas que nous puissions siéger de nouveau cette semaine ni la semaine prochaine qui ne comporte que trois jours. De plus, nous avons le comité spécial qui tiendra peut-être deux séances par jour. Donc, si cela est possible et si les membres sont d'accord, je crois que M. Hall pourrait répondre aux questions. S'il en est incapable nous recourrons au Ministre. Dans le cas contraire, je crois que nous devrions terminer l'étude de ce bill ce soir.

Le président: Quelqu'un a-t-il une opinion à exprimer à ce sujet?

Le sénateur Phillips: Oui, monsieur le président, la proposition du sénateur Bourget est que nous devons adopter ce bill ce soir sinon nous nous trouverons dans l'embarras en ce qui concerne le calendrier de notre Comité. Il s'agit d'un point, monsieur, que je n'accepte pas. Il y a eu des moments peut-être où il m'a semblé que le sénateur Bourget ne partageait pas non plus ce point de vue. Je pense au moment où les prévisions

[*Text*]

time. If I recall, Senator Bourget and I both came into the Senate on the same day, and I think at some time in the course of those 15 years I have heard him express the idea that it is neither fair, logical nor sensible to pass something by a certain date. Here, today, I find that everyone is suggesting that this bill must be passed by a certain time. This I do not understand. When I asked that the bill go to committee I did so with the idea that consideration be given to certain aspects of it. I do not think this has been done, so far, and if you feel, Mr. Chairman, that these things must be passed simply because they have been referred to committee, then God help us. I would be the first to move abolishment.

Senator McElman: Mr. Chairman, I believe we have had an indication that one of the witnesses is prepared to give us some testimony on clause 18(1)(b). If that is so, why do we not listen to the witness testimony rather than waste our time discussing whether he should give it or not?

The Chairman: That is a very good suggestion. I want to know, however, what members of the committee want done. If nobody is going to tell me, then I shall use my own judgment as to what you want done regarding sitting indefinitely tonight or adjourning to some time in the future.

Am I right in feeling that certain members of the committee would prefer not to adjourn for the time being, and instead, continue to see what progress we can make?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Grosart: Just to speak to that, Mr. Chairman, there are two matters here. I am in full agreement with going ahead on clause 18(1)(b). On the other hand, there are other suggested amendments which were raised in the committee. We do not have the proceedings. I do not have them before me, at any rate.

The Chairman: I am not aware that any member has the printed proceedings before him.

Senator Grosart: I would suggest that we are in the position that it would be quite intolerable for us to proceed with our consideration of those other questions where we have specifically requested the minister to come before us.

The Chairman: All right.

Senator Grosart: With clause 18 (1)(b) I have no objection.

The Chairman: Whoever is prepared to deal with clause 18 (1)(b) will do so now and we will discuss it. Then we will see what time it is.

Mr. Hall: I would refer that question to Mr. Birtz, our legal adviser.

Mr. Birtz: Mr. Chairman, I was involved with the drafting of this bill and I can give you the reason for the 21 days being there. I would remind honourable senators that we had to use a figure, and I did not want to go back to antiquity and use the Fisheries Act. You may not realize that under the Fisheries

[*Traduction*]

budgétaires finales arrivent et doivent être votées à un moment déterminé. Si je me rappelle bien, le sénateur Bourget et moi-même sommes arrivés au Sénat le même jour et je crois que je l'ai entendu à plusieurs reprises pendant ces quinze années exprimer l'idée qu'il n'est ni juste, ni logique, ni sensé d'adopter quelque chose avant l'expiration d'un délai quelconque. Ici, aujourd'hui, je me rends compte que tout le monde prétend que ce bill doit être adopté avant telle date. Je ne le comprends pas. Lorsque j'ai demandé que ce bill soit déféré au comité, je l'ai fait dans l'espoir qu'on en étudierait certains aspects. Je ne crois pas qu'on l'ait fait jusqu'à maintenant. Et si vous croyez, monsieur le président, que ces projets doivent être adoptés simplement parce qu'ils ont été déférés au Comité, alors que Dieu nous vienne en aide! Je serai le premier à proposer l'abolition.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je crois qu'un des témoins est disposé à produire un témoignage sur l'alinéa 18(1)*b*). Le cas échéant, pourquoi ne pas écouter le témoignage du témoin plutôt que de perdre notre temps à discuter à savoir s'il devrait ou non faire entendre son témoignage?

Le président: C'est une très bonne suggestion. Je voudrais toutefois savoir ce que souhaitent les membres du Comité. Si personne ne me le dit, je devrai me servir de mon propre jugement et décider si nous siégerons jusqu'à épuisement du sujet ce soir ou si nous lèverons la séance jusqu'à une date ultérieure.

Ai-je raison de croire que certains membres du Comité préfereraient ne pas lever la séance et continuer plutôt pour voir jusqu'où nous en arriverons?

Des voix: Entendu.

Le sénateur Grosart: Puisqu'on en parle, monsieur le président, il y a ici deux choses à considérer. Je suis totalement d'accord pour qu'on continue avec l'alinéa 18(1)*b*). D'un autre côté, il faut tenir compte des propositions d'amendement présentées au Comité. Nous n'avons pas ici les délibérations du Comité. Du moins, je ne les ai pas.

Le président: Il me semble qu'aucun sénateur n'a par devers lui le fascicule des délibérations.

Le sénateur Grosart: A mon avis, dans une telle situation, il nous est tout à fait impossible d'étudier les autres questions pour lesquelles nous avions expressément demandé la présence du ministre.

Le président: C'est entendu.

Le sénateur Grosart: En ce qui concerne l'alinéa 18(1)*b*), je n'ai aucune objection à formuler.

Le président: Je vais céder la parole à la personne qui voudra intervenir sur cet alinéa, puis nous en discuterons. Nous verrons alors le temps qui nous reste.

M. Hall: Je vais laisser à M. Birtz, notre conseiller juridique, le soin de traiter cette question.

M. Birtz: Monsieur le président, j'ai participé à la rédaction de ce projet de loi et je peux vous dire pourquoi on y trouve ce délai de 21 jours. Je voudrais rappeler aux honorables sénateurs qu'il nous fallait fixer un chiffre, et je ne voulais pas en rester aux dispositions dépassées de la Loi sur les pêcheries.

[*Text*]

Act anything seized may be held and kept for three months without any decision being made. Under the new Maritime Code it will be 30 days. I can tell you that with only seven days it would be absolutely impossible for a lawyer to be able to become informed of a problem by a conservation officer and then refer back to his superiors to see whether or not he should proceed. He could not do that in seven days; it just could not be done across Canada.

Senator Phillips: Why not?

Mr. Birtz: We thought 21 days would be appropriate. It could have been 30, but we chose 21 days as sufficient and yet still just. I realize that "Justice delayed is justice denied," but you must have sufficient time to study a legal problem in order to give an opinion. That is the reason for the 21 days.

I am being as quick as I can, because I realize it is late.

The other answer, for Senator Marchand, is this: I still believe a minister is a person, if you may consult with "any person".

Senator Marchand: Well, I could say that the province is a person, too. If you specify province, why do you not include it in the general term?

Mr. Birtz: If I remember rightly, senator, I gave you my opinions on that personally.

Senator Marchand: I know. I am referring to the realities of government.

The Chairman: Are there any further questions on Mr. Birtz's comments?

Senator Phillips: Mr. Chairman, I have noted through the minister's remarks in the other place, and indeed through Senator Cottreau's remarks here, that this bill is deemed to be beneficial to fishermen. Mr. Birtz, would you kindly tell me, sir, how the 21 days can be beneficial to fishermen? I am not asking you about the minister. I am asking you how does this benefit the fishermen.

Mr. Birtz: It is the minimum possible time that something can be held without depriving him for too long of the use of something with which he earns his living. Ninety days is beyond imagination today, in 1978. It might have been good in 1878, but not today. Seven days is too short.

Senator Phillips: What benefit does the fisherman get out of the twenty-one days?

Mr. Birtz: He gets the benefit of not having his boat seized for three months.

Senator Phillips: So the only benefit the fisherman gets is three months as opposed to twenty-one days.

Mr. Birtz: That is a maximum.

[*Traduction*]

Peut-être savez-vous qu'aux termes de cette loi, les navires ou les marchandises mis sous séquestre ou confisqués peuvent être gardés pendant trois mois en l'absence de toute décision. D'apès le nouveau Code maritime, ils ne pourront l'être que pendant 30 jours. Je peux vous dire que si ce délai n'était que de sept jours, il serait totalement impossible qu'un avocat puisse être informé d'un problème par un agent chargé de la conservation du navire ou des marchandises, avant d'en référer à ses supérieurs pour les suites à donner. Une telle procédure ne peut être appliquée en sept jours. C'est impossible compte tenu de l'immensité du pays.

Le sénateur Phillips: Pourquoi?

M. Birtz: Nous avons pensé qu'une durée de 21 jours serait judicieuse. On aurait pu dire 30 jours, mais nous avons choisi 21 jours, qui semble une durée suffisante, quoique minimale. Je sais qu'une justice retardée est une justice refusée, mais il faut disposer de suffisamment de temps pour étudier un problème juridique avant de pouvoir donner un avis. Voilà pourquoi nous avons retenu 21 jours.

Je vais aussi vite que possible, car je sais qu'il est tard.

Mon autre réponse, pour le sénateur Marchand, est la suivante: je suis persuadé qu'un ministre est une personne, dans le sens où l'on peut consulter n'importe quelle personne.

Le sénateur Marchand: On pourrait également dire qu'une province est une personne. Si vous pensez expressément à une province, pourquoi ne pas l'inclure dans le libellé?

M. Birtz: Si je me souviens bien, sénateur, je vous ai donné mon opinion personnelle sur cette question.

Le sénateur Marchand: Je sais. Je veux parler de la réalité du gouvernement.

Le président: Y a-t-il d'autres questions concernant les commentaires de M. Birtz?

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, j'ai remarqué, dans les observations qu'a faites le ministre à l'autre endroit, et également dans celles du sénateur Cottreau, que ce projet de loi est censé apporter un avantage aux pêcheurs. Monsieur Birtz, pouvez-vous me dire comment ce délai de 21 jours pourrait être favorable aux pêcheurs? Je ne veux pas parler du ministre. Je vous demande comment cela peut être favorable aux pêcheurs.

M. Birtz: C'est le délai minimal qui permette malgré tout de retenir le navire sans priver trop longtemps le pêcheur de son gagne-pain. Un délai de quatre-vingt-dix jours serait inconcevable en 1978. C'était peut-être possible en 1878, mais ça ne l'est plus aujourd'hui. Par contre, un délai de sept jours serait trop court.

Le sénateur Phillips: Quel est l'avantage de votre délai de vingt et un jours pour un pêcheur?

M. Birtz: L'avantage, c'est que la mise sous séquestre de son navire ne dure pas trois mois.

Le sénateur Phillips: Le seul avantage pour le pêcheur est une mise sous séquestre de vingt et un jours au lieu de trois mois.

M. Birtz: C'est un maximum.

[*Text*]

Senator Phillips: Twenty-one days is a maximum?

Mr. Birtz: Twenty-one days is a maximum. Quite possibly the minister might decide, if it is very close or if the communications are quick, within three days not to proceed.

Senator Phillips: Mr. Chairman, without seven people talking to me I should just like to ask the witness a question.

The Chairman: Ask him.

Senator Phillips: You said that this was a minimum, that it was for his good, by which I mean the fisherman's good. Will you again tell me why the twenty-one days?

Mr. Birtz: First, I did not say it was a minimum. I said it was a maximum. In other words, the fisherman knows that he cannot lose his boat for more than twenty-one days. Anywhere under that, according to my legal opinion, the moment the decision is made not to proceed—I will have to check the policy on this—I think the boat is automatically released.

The Chairman: You have to make application to the court?

Senator Phillips: Yes, application has to be made to the court, and I am not so sure that the bill sets out that method. Suppose an individual fisherman is unable to pay the fee. Taking an arbitrary case out of the air, say it is $500 and the lobster fisherman—you are, I am sure, well aware of this; you must be or you would not have been involved in the drafting of the legislation—is unable to pay that $500 but the enforcement officer demands payment. The enforcement officer seizes the boat. Will you explain to me what procedure that fisherman has to go through to go out and fish?

Mr. Chairman, I don't like Mr. Hall giving advice here. Will you tell me what procedure that lobster fisherman, or that herring roe fisherman on the west coast—you name it—has to go about his livelihood?

Mr. Birtz: It is rather easy. All he has to do is apply to the court and have a bond set.

Senator Phillips: Apply to what court?

Mr. Birtz: The nearest possible court. In Quebec it would be the Superior Court, in Ontario the Supreme Court, and in British Columbia the Supreme Court. He applies to have the bond set and free his boat.

Senator Phillips: I am not so sure it is as simple as the witness says. Would you tell me the procedure which is followed by a fisherman in Prince Edward Island, which is the area I represent?

Mr. Birtz: If I remember correctly, there is a judge in Summerside who hears these applications. It has happened for lobsters.

Senator Phillips: What application does he hear?

[*Traduction*]

Le sénateur Phillips: Est-ce vingt et un jours qui constituent un maximum?

M. Birtz: Oui, le ministre peut décider en trois jours qu'il n'y aura pas de poursuites, par exemple, s'il est sur place ou si les communications sont très rapides.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, si je ne suis pas interrompu par six ou sept personnes, j'aimerais poser une question au témoin.

Le président: Allez-y.

Le sénateur Phillips: Vous avez dit que c'était un minimum, et que cela constituait un avantage pour le pêcheur. Pouvez-vous encore me dire pourquoi vous avez retenu un délai de vingt et un jours?

M. Birtz: Tout d'abord je n'ai pas dit que cela constituait un minimum. J'ai dit que c'était un maximum. Autrement dit, le pêcheur sait qu'il ne sera pas privé de son bateau pendant plus de vingt et un jours. Selon moi, avant que ces vingt et un jours ne soient écoulés, je pense que le bateau peut être automatiquement rendu dès que le ministre prend la décision de ne pas poursuivre. Il faudra que je vérifie la politique arrêtée sur ce point.

Le président: Le tribunal doit être saisi d'une demande.

Le sénateur Phillips: Oui, le tribunal doit être saisi d'une demande et je ne suis pas certain que le bill indique la procédure à suivre. Supposons qu'un pêcheur ne puisse pas payer les frais de justice. Dans l'hypothèse où les frais imposés à un pêcheur de homard sont de $500—je suis sûr que vous imaginez cette situation, sinon, vous n'auriez pas pu participer à la rédaction de ce projet de loi—le pêcheur est incapable de payer les $500 alors que l'agent d'exécution en exige le versement. Le navire est mis sous sequestres. Pouvez-vous m'expliquer quelle procédure le pêcheur devra observer pour pouvoir reprendre la pêche?

Monsieur le président, je n'aime pas que M. Hall nous donne ici des conseils. Pouvez-vous me dire quelle procédure devrait observer un pêcheur de homard ou un pêcheur de hareng de la côte ouest pour pouvoir continuer à gagner sa vie?

M. Birtz: C'est assez facile. Il lui siffira de s'adresser au tribunal et de se faire délivrer une caution.

Le sénateur Phillips: A quel tribunal devra-t-il s'adresser?

M. Birtz: Au tribunal le plus proche. Au Québec, ce sera la Cour supérieure, en Ontario, la Cour sûpreme, et en Colombie-Britannique, la cour sûpreme également. Il lui suffit de demander l'établissement d'une caution pour pouvoir libérer son navire.

Le sénateur Phillips: Je ne suis pas sûr que ce soit aussi simple que le dit le témoin. Pourriez-vous me dire la procédure à suivre pour un pêcheur de l'Île-du-Prince-Édouard, qui est la région que je représente?

M. Birtz: Si mes souvenirs sont exacts, à Summerside un juge se charge de l'audition de ces demandes. C'est arrivé pour des pêcheurs de homards.

Le sénateur Phillips: De quelles demandes s'agit-il?

[*Text*]

Mr. Birtz: To have a bond set.

Senator Phillips: What bond?

Mr. Birtz: To free his boat.

Senator Phillips: Mr. Chairman, I apologize if I am sort of beating around the bush, but I do not feel I am getting a lot of information from the witness.

May I again start out simply and procedurally.

An individual fisherman cannot pay his $500 as demanded by the department. The lobster season begins in May and he has about 40 days to fish. His boat has been seized because he has not paid the $500. Could you tell me how that individual fisherman proceeds under this act to get his boat back so he can proceed with his fishing?

Mr. Birtz: It is a little more involved than that. For one thing, the department does not ask for money. The department charges the individual and seizes the boat that has been involved in an infraction or violation. Either the court orders the return of the boat, discharges the accused or finds him guilty.

Once the man has been found guilty, if it is under the Fisheries Act, the judge has the discretion to order the article be forfeited to the Crown or returned to the accused. Even beyond this, Mr. Chairman, if the court orders, under the Fisheries Act, that the fishing vessel be returned, the minister may forfeit the vessel to the Crown. This is not under this act but under the Fisheries Act.

Senator Phillips: Mr. Chairman,—

The Chairman: Just a moment, Senator Phillips. I wish to get something straightened out. Which clause are you referring to?

Senator Grosart: It is 18(1)(a) and (b).

The Chairman: We have strayed somewhat from that. Perhaps we can come back to that.

Senator Phillips: I will come back to clause 18(1)(a), Mr. Chairman. I am not so sure whether we are dealing with that section after hearing the reply from the witness, on the advice from Mr. Hall, which, by the way, I had objected to. I had asked that the witness give his answer without Mr. Hall's advice.

The Chairman: I suppose he thought that two heads were better than one.

Senator Phillips: I am not so sure about that, Mr. Chairman.

Again I repeat my question, and I will repeat it very simply, because there is no use beating around the bush. A fisherman has had his boat seized. How does he proceed to have it recovered?

The Chairman: May I just—

Senator Phillips: No, Mr. Chairman. I want the answer from the witness.

[*Traduction*]

M. Birtz: Des demandes de versement de cautions.

Le sénateur Phillips: Quelles cautions?

M. Birtz: Pour libérer un navire.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, je regrette de sembler tourner en rond, mais je n'ai pas l'impression que le témoin me donne beaucoup de renseignements.

Permettez-moi de recommencer clairement et de manière logique.

Un pêcheur seul ne peut verser les $500 que demande le ministère. La saison de la pêche au homard commence en mai et il a 40 jours pour pêcher. Son navire a été mis sous séquestre, parce qu'il n'a pas payé les $500. Pouvez-vous me dire comment en vertu de cette loi, il procédera pour reprendre son bateau afin de pouvoir aller pêcher?

M. Birtz: Les choses sont un peu plus compliquées que cela. Tout d'abord, le ministère ne demande pas d'argent. Il impose des droits et met sous séquestre les navires qui ont fait l'objet d'une infraction ou d'une violation. Les tribunaux peuvent ordonner la remise du navire et renvoyer l'accusé ou le trouver coupable.

Si le juge décide que le pêcheur est coupable en vertu de la Loi sur les pêcheries, il peut ordonner que l'article soit confisqué au profit de la Couronne ou remis à l'accusé. En outre, monsieur le président, si, en vertu de la Loi sur les pêcheries, les tribunaux ordonnent que le bateau de pêche soit rendu, le ministre peut confisquer le bateau au profit de la couronne. Ce n'est pas en vertu de cette loi-ci, mais de la Loi sur les pêcheries.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président . . .

Le président: Un moment, sénateur Phillips. Je voudrais éclaircir un point. De quel article parlez-vous?

Le sénateur Grosart: Il s'agit des alinéas 18(1)*a*) et *c*).

Le président: Nous en sommes assez loin déjà. Nous pourrions peut-être y revenir.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, je reviendrai à l'alinéa 18(1)*a*). Je ne suis pas sûr que nous parlions de cet alinéa quand j'entends la réponse que le témoin a donnée sur le conseil de M. Hall, ce à quoi, soit dit en passant, j'avais soulevé des objections. J'avais demandé que le témoin réponde, sans être conseillé par M. Hall.

Le président: Je suppose qu'il pensait que deux cerveaux valeient mieux qu'un.

Le sénateur Phillips: Je n'en suis pas si sûr, monsieur le président.

Je répète encore une fois ma question; je la poserai en termes simples, car rien sert de tourner autour du pot. Le bateau d'un pêcheur a été mis sur séquestre. Que doit-il faire pour le récupérer?

Le président: Puis-je simplement . . .

Le sénateur Phillips: Non, monsieur le président. Je tiens à avoir la réponse du témoin.

[*Text*]

The Chairman: You will get an answer from the witness if he is able to give it. I just want to draw your attention, and the witnesses' attention, to the fact that at the moment reference to clause 18(1)(a) confines itself to the further reference to clause 17, and those are the two clauses we should ask him to deal with in order to deal with your question.

Senator Phillips: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Birtz: It is almost impossible to answer a hypothetical question. This is exactly why a legal officer needs the 21 days, or seven days, in order to study a particular set of circumstances and to give an opinion.

Senator Phillips: Mr. Chairman,—

The Chairman: Senator Phillips, I think the witness has answered in the best way that he can. If it is not suitable to any senator—

Senator Phillips: It is not suitable to me. It is not a hypothetical question; it is a very practical question. I want to know how a fisherman gets his boat back. It cannot by hypothetical to say the fisherman wants his boat back; it is very practical. Even you, Mr. Chairman, as a lawyer, must realize that a fisherman would like his boat back.

The Chairman: Even a lawyer is able to realize things, but that is not what I am saying. I am saying that you have asked this question. You have asked it clearly. It is a good question. It is in order. The witness has twice given an answer to it, and I do not know whether it is the right or satisfactory answer. All I am saying is that you have got the best out of him that he is able to give. If that is not good enough, then we must look to someone else.

Senator Phillips: Mr. Chairman, I can only say that his answers are not satisfactory to me.

The Chairman: I did not think they were. We are on all fours there. Do you want to say anything further, Mr. Birtz, on this point, other than what you have already said?

Mr. Birtz: Where the fisherman might get his boat is when the minister has, during that period of time, to make an application by way of motion to a court. Either the court maintains it or the court denies it. If the court denies it, automatically the fisherman gets the boat. If the court maintains it, automatically the boat is sold. That is in clause 19, which is related to 18.

Senator Phillips: Mr. Chairman, I agreed not to ask any further questions—

The Chairman: Please go ahead.

Senator Phillips: May I ask what the witness is referring to when he says "the court". There are various courts. What level?

Mr. Shaffer: Any court of common jurisdiction.

Mr. Birtz: A court of common jurisdiction.

The Chairman: The general answer does not help the senator very much. What he wants you to do is to translate that

[*Traduction*]

Le président: Il vous répondra s'il est en mesure de le faire. Je tiens simplement à attirer votre attention et celle du témoin sur le fait que pour le moment l'alinéa 18(1)*a*) mentionne l'article 17, et nous devrions donc lui demander d'examiner si les deux articles, pour être en mesure de répondre à votre question.

Le sénateur Phillips: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Birtz: Il est pratiquement impossible de répondre à une question hypothétique. C'est précisément pourquoi il faut entre 7 et 21 jours à un agent d'exécution pour étudier certaines circonstances et se prononcer.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président . . .

Le président: Sénateur Phillips, je pense que le témoin a répondu de son mieux. Si cela ne convient pas à l'un des sénateurs . . .

Le sénateur Phillips: Cela ne me convient pas. Il ne s'agit pas de question hypothétique, mais d'un cas bien précis: je voudrais savoir comment un pécheur récupère son bateau. Il n'y a rien d'hypothétique à dire que un pêcheur veut récupérer son bateau. C'est concret. Vous-même, en tant qu'avocat, monsieur le président, vous devriez comprendre qu'un pêcheur veuille récupérer son bateau.

Le président: Un avocat peut, lui aussi, comprendre certaines choses, mais ce n'est pas de cela que je parle. Je veux dire que vous avez posé cette question clairement, que c'est une bonne question, qu'elle est acceptable. Le témoin y a répondu à deux reprises et je ne sais pas si sa réponse est valable ou satisfaisante. Je veux simplememt dire qu'il vous a répondu du mieux qu'il pouvait. Si cette réponse n'est pas suffisante, il nous faut alors nous adresser à quelqu'un d'autre.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, je peux seulement dire que sa réponse ne me satisfait pas.

Le président: Je suis d'accord avec vous. Nous sommes du même avis à ce sujet. Voudriez-vous ajouter autre chose à ce que vous avez déjà dit à ce sujet, monsieur Birtz?

M. Birtz: Le pêcheur a la possibilité de récupérer son navire lorsque pendant le délai prévu le ministre fait une demande en adressant une motion à un tribunal. Celui-ci maintient ou refuse la vente; dans ce dernier cas, le pêcheur récupère automatiquement son navire. Si le tribunal maintient l'ordonnance, le navire est automatiquement vendu. C'est ce qui est à l'article 19, qui se rattache à l'article 18.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, j'ai convenu de ne pas poser d'autres questions . . .

Le président: Je vous en prie.

Le sénateur Phillips: Puis-je demander au témoin de nous préciser ce qu'il dit au sujet des «tribunaux». Il y en a toute une diversité. De quelle instance s'agit-il?

M. Shaffer: De n'importe quel tribunal de compétence ordinaire.

M. Birtz: Un tribunal de juridiction ordinaire.

Le président: Une réponse en général n'est pas très utile au sénateur. Il voudrait que vous appliquiez cette définition aux

[*Text*]

description into the courts that are available to someone in Prince Edward Island. What is the court of common jurisdiction in relation to this particular clause?

Mr. Birtz: I would have to refer to the Interpretation Act.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I do not know whether the honourable senator would entertain any answer from me, but I could attempt to provide one if he wishes.

The Chairman: I think the senator would accept an answer from anyone who can provide one.

Senator Phillips: That has been my problem: I have not been able to get an answer.

Mr. Shaffer: I would say, Mr. Chairman, one would have to read the rules of court of Prince Edward Island to determine which court has the competent jurisdiction in the matter of seizure of a vessel. I would say, off the cuff, that it would be a superior district or county court, in the first instance; but I would have to read the rules of court of Prince Edward Island. He has the right to go to a local lawyer who would have those rules of court and would read them. That would be my answer.

The Chairman: Mr. Birtz has a further answer.

Mr. Birtz: Mr. Chairman, in the Interpretation Act it says:

> (a) in the Province of Ontario, Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island, Alberta or Newfoundland, the Supreme Court of the Province,

That is the court.

The Chairman: That answers that, I guess.

Senator Phillips: No, it doesn't. Mr. Chairman, he said it was the superior court.

The Chairman: I rule, Senator Phillips, that the answer as given from the Interpretation Act is the best we can expect and is the best I could give you in respect of the Province of Nova Scotia.

Senator Phillips: Well our rule there differs, Mr. Chairman.

Senator McElman: Mr. Chairman, could I remind you and the witnesses that by legislative changes made, I believe within the past two years, the county courts of Prince Edward Island became part of the trial division of the Supreme Court of Prince Edward Island?

The Chairman: Yes, and they are now referred to as the Supreme Court.

Senator McElman: So it is the Supreme Court—period.

The Chairman: Senator Grosart, you mentioned the possibility that there was more than one point having to do with questions of policy which you wished to explore.

Senator Grosart: I have not the faintest idea what they are, Mr. Chairman, because I do not have the proceedings. I just object to going ahead under these circumstances, particularly

[*Traduction*]

tribunaux qui existent dans l'Île-du-Prince-Édouard. Quel est, par rapport à cet article, le tribunal de juridiction ordinaire?

M. Birtz: Je vous renverrais à la Loi d'interprétation.

M. Shaffer: Monsieur le président, je ne sais pas si l'honorable sénateur appréciera que je réponde à sa question, mais je pourrais tenter de le faire, s'il le désire.

Le président: Je crois que le sénateur est prêt à accepter une réponse de quiconque pourrait lui en donner.

Le sénateur Phillips: Voilà justement: je n'ai pas pu en obtenir.

M. Shaffer: Je voudrais dire, monsieur le président, que pour être en mesure de déterminer quel tribunal a compétence juridique en ce qui concerne la saisie d'un vaisseau, il faudrait lire les règlements des tribunaux de l'Île-du-Prince-Édouard. Je pourrais dire, comme cela, au pied levé, que ce devrait être une cour supérieure de district ou une cour de comté de première instance, mais il me faudrait lire les règlements des tribunaux de l'Île-du-Prince-Édouard. Il a le choix de consulter un avocat local qui aurait ces règlements et il pourrait les lire. C'est ma réponse.

Le président: M. Birtz a une autre réponse.

M. Birtz: Monsieur le président, la Loi d'interprétation stipule:

> *a*) dans les provinces d'Ontario, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Bruswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, d'Alberta ou de Terre-Neuve, la Cour suprême de la province,

«Cour supérieure» signifie,

Le président: Cela répond je crois à la question.

Le sénateur Phillips: Non, car monsieur le président a dit que c'était la Cour Supérieure.

Le président: Ma décision, sénateur Phillips, c'est que la réponse trouvée dans la Loi d'interprétation est la meilleure que l'on puisse avoir et la meilleure que je puisse vous donner, en ce qui concerne la province de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Phillips: Nos règlements diffèrent sur ce rapport, monsieur le président.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, puis-je vous rappeler à vous-mêmes ainsi qu'aux témoins que, selon les modifications apportées à la loi, au cours des deux dernières années, les tribunaux de comté de l'Île-du-Prince-Édouard font maintenant partie de la division des procès de la Cour Suprême de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le président: Oui, et on l'appelle maintenant la Cour Suprême.

Le sénateur McElman: Donc, c'est la période de la Cour Suprême.

Le président: Sénateur Grosart, vous avez mentionné qu'il était possible qu'il y ait plus d'un point, faisant l'objet de questions de politiques que vous désiriez explorer.

Le sénateur Grosart: Je n'ai aucune idée de ce qu'elles peuvent être, monsieur le président, parce que je n'ai pas une copie des délibération. Je m'oppose tout simplement à ce que

[*Text*]

where, in my view, we have one major issue, and that is the one involving clauses 12, 20 and 25 where, in my view, the record will show that we have received contradictory answers. I am not satisfied that you have yet had the view of the Department of Justice, as such, on that matter which is, in my view, a very important point.

Senator Langlois: Mr. Chairman, in these circumstances I move the adjournment of this meeting.

The Chairman: I declare the meeting adjourned to the call of the Chair.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

nous poursuivions, dans les circonstances, particulièrement lorsque, à mon avis, nous discutons d'un problème important que celui qui traite des articles 12, 20, et 25 où, je crois que nous avons eu des réponses contradictoires. Je ne suis pas satisfait de ce que vous n'ayiez pas encore obtenu l'opinion du ministère de la Justice sur cette question qui, à mon avis, est très importante.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, dans les circonstances, je propose que le Comité s'ajourne.

Le président: Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La séance est levée.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Tuesday, April 11, 1978

Issue No. 10

Fourth Proceedings on:

Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

WITNESSES—TÉMOINS

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

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

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

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Fisheries and the Environment:

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch;

Mr. P. F. Russell, Chief, Policy and Planning, Small Craft Harbours Branch;

Mr. G.Birtz, Legal Adviser.

From the Department of Justice:

Mr. B. Shaffer, Legislation Section.

From the Yacht Club de Québec:

Mr. Paul-André Michaud.

Du ministère des Pêches et de l'Environnement:

M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations;

M. P. F. Russell, chef, Politique et Planification, Direction des ports pour petites embarcations;

M. G. Birtz, conseiller juridique.

Du ministère de la Justice:

M. B. Shaffer, Section de la législation.

Du Yacht Club de Québec:

M. Paul-André Michaud.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Hounourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Tuesday, April 11, 1978

Le mardi 11 avril 1978

Issue No. 10

Fascicule nº 10

Fourth Proceedings on:

Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

Quatrième fascicule concernant:

Le Bill C-2 intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

26206—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith (*Queens-Shelburne*)
Langlois	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith (*Queens-Shelburne*)
Langlois	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, February 22, 1978.

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cottreau, seconded by the Honourable Senator Austin, for the second reading of the Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

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

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 22 février, 1978.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cottreau, appuyé par l'honorable sénateur Austin, tendant à la deuxième lecture du Bill C-2, intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada.»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cottreau propose, appuyé par l'honorable sénateur van Roggen, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 11, 1978
(13)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 8:00 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*), presiding.

Present: The Honourable Senators Bonnell, Bourget, P.C., Cottreau, Flynn, P.C., Grosart, Langlois, McElman, Petten, Phillips, Smith (*Colchester*) and Smith (*Queens-Shelburne*). (11).

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Bell, Frith, Rizzuto, Roblin and van Roggen. (5).

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

Appearing: The Honourable Roméo LeBlanc, P.C., Minister of Fisheries and the Environment.

Witnesses:

From the Department of Fisheries and the Environment:

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch;

Mr. P. F. Russell, Chief, Policy & Planning, Small Craft Harbours Branch;

Mr. G. Birtz, Legal Adviser.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

The Minister made a short opening statement.

The Minister, and the witnesses, answered questions.

At 10:10 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 11 AVRIL 1978
(13)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Bourget, c.p., Cottreau, Flynn, c.p., Grosart, Langlois, McElman, Petten, Phillips, Smith (*Colchester*) et Smith (*Queens-Shelburne*). (11).

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Bell, Frith, Rizzuto, Roblin et van Roggen. (5).

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, c.r., Légiste et conseiller parlementaire.

Comparaît: L'honorable Roméo LeBlanc, c.p., ministre des Pêches et de l'Environnement.

Témoins:

Du ministère des Pêches et de l'Environnement:

M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations;

M. P. F. Russell, chef, Politique et planification, Direction des ports pour petites embarcations;

M. G. Birtz, Conseiller juridique.

Le Comité reprend l'étude du bill C-2, intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada.»

Le ministre fait une brève déclaration préliminaire.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 22 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, April 11, 1978

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-2, respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada, met this day at 8.00 p.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have with us this evening the Minister of Fisheries and the Environment, the Honourable Roméo LeBlanc, who has been with us before, and Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch, Department of Fisheries and the Environment, whom we have also had the pleasure of having with us on previous occasions. Also present is Mr. P. F. Russell, Chief, Policy and Planing, Small Craft Harbours Branch.

I understand that the minister does not wish to make an opening statement and that he is now prepared to answer any relevant questions, and therefore I invite them. I also invite appropriate discussion.

Senator Bonnell: Why is this act so important that we should pass it at all?

Honourable Roméo LeBlanc, Minister of Fisheries and the Environment: Mr. Chairman, we have over 2,300 facilities which have no management regime. Some have a wharfinger who receives no revenue and does not act as a wharfinger. So there is no management regime, and I am worried about it. I was in Cape Breton yesterday and I was looking at lobster traps piled on the wharves, and there is no way we can stop an idiot going around with a gasoline can. There is no administrative framework for what are really places of business but which are also, in fact, public places, almost as public as the street. In some cases they are even more public, because they are not patrolled, so in fact I think that fishermen find that their livelihood can be and indeed is threatened. There are cases of fires and acts of vandalism and pollution within harbours which we do not have the power to prevent, and if an act of vandalism is started we do not even have the power to stop it.

It is very much with this in mind that we seek the passage of this legislation. The other point is this. As we are spending a fair amount of money to improve the harbours and the facilities, and as fishermen buy more and more expensive equipment, the need of fishermen on the wharves grows for electricity and quick boat repair. For example, I know of one case where a boat was jacked up on a slip, and some youngsters came in at night and knocked the props away and the boat slid into the water, filled up with water and sank because the shaft had been taken out. That type of incident we have no way of controlling.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 11 avril 1978

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill C-2 concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada se réunit aujourd'hui à 20 heures pour étudier le bill en question.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons avec nous ce soir le ministre des Pêches et de l'Environnement, M. Roméo LeBlanc, qui a déjà assisté à nos séances, ainsi que M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations, ministère des Pêches et de l'Environnement Canada, que nous avons également eu déjà le plaisir d'avoir avec nous. Il y a ensuite M. P. F. Russell, chef, Politique et planification, Direction des ports pour petites embarcations.

D'après ce que je comprends, le ministre ne désire pas faire de déclaration d'ouverture. Il est maintenant prêt à répondre à toutes les questions pertinentes que je vous invite donc à formuler. Toutes les discussions appropriées sont également les bienvenues.

Le sénateur Bonnell: Pourquoi cette loi a-t-elle une telle importance que nous devrions l'adopter?

L'honorable Roméo LeBlanc, ministre des Pêches et de l'Environnement: Monsieur le président, nous avons plus de 2,300 installations qui ne jouissent d'aucun régime de gestion. Certaines possèdent un gardien de quai qui n'a aucun revenu et qui ne remplit pas ses fonctions. Il n'existe donc pas de régime de gestion et cela m'inquiète. Je me trouvais hier à Cap Breton et je regardais les casiers à homards empilés sur les quais. Nous n'avons aucun moyen d'empêcher un imbécile de venir avec un bidon d'essence et d'y mettre le feu. Il n'existe aucun cadre administratif pour ce qui constituent, en fait, des lieux d'affaire, en plus d'être des lieux publics, presque tout autant que la rue. Dans certains cas ces lieux sont même plus que publics parce qu'il n'y a pas de patrouilles de police de sorte que je pense que les pêcheurs sont d'avis que leur gagne-pain peut être menacé s'il ne l'est pas déjà en réalité. Nous avons eu à l'intérieur du port des cas d'incendie et des actes de vandalisme et de pollution que nous n'avons pas le pouvoir de prévenir et, si un acte de vandalisme devait être commis, nous ne pourrions même pas l'empêcher.

C'est en songeant à tout cela que nous recherchons l'adoption de ce projet de loi. L'autre aspect de la question est le suivant: au fur et à mesure que nous dépensons des sommes importantes pour améliorer les ports et les installations, et que les pêcheurs achètent du matériel de plus en plus coûteux, ils ont de plus en plus besoin d'installations électriques et de réparation rapide des bateaux sur les quais. Qu'il me suffise de vous citer le cas d'un bateau qui était soulevé sur des cales. Quelques jeunes sont venus pendant la nuit et ont enlevé ces cales. Le bateau a glissé à l'eau et a coulé parce que l'arbre avait été enlevé et que l'embarcation s'est remplie d'eau. Nous n'avons aucun moyen de contrôler ce genre d'incident.

[*Text*]

Of course, the small craft harbours, as I said, are places of business, but there is no management framework, and in some cases, worse than that, there are no managers because they do not bring in enough revenue under the wharfinger system which is operational in some cases and not in others. This is a source of irritation for groups of fishermen when they find that they are charged while their counterparts down the river are not, and they cannot really protect their property.

This is now a $30-million-plus program, and the facilities are improving, I think. We should manage them properly and have the power to prevent acts of vandalism and pollution within the harbour, and the destruction of property belonging to fishermen.

Senator Phillips: Mr. Chairman, further to the reply of the minister to Senator Bonnell, many of these harbours have been in existence for at least 110 years under Confederation, and some of them date prior to Confederation and originally were managed by the old Marine and Fisheries. I was rather surprised that these harbours have lasted 110 years without the management that you envisage. You mentioned vandalism and so on, Mr. Minister, and I take it that the so-called manager of the facility will be on duty at night.

Hon. Mr. LeBlanc: No, but it may be that we would take the approach that the gates should be closed and access to the harbour cut off at certain times. Certain responsible people would have a key, and if a fisherman had a legitimate reason for going on to the wharf, then he would be able to do so. Here I am thinking particularly of places where there are lobster traps where some person who wanted to do so could put a match to them and blow up the whole place.

Senator Phillips: So, at the moment they belong to everyone and they belong to no one.

Senator Grosart: How many facilities are in that category, and to how many would the situation you describe apply? Of the total number of harbours, how many would you say "Belong to no one", Mr. Minister?

Hon. Mr. LeBlanc: Over 2,000. The ones that are under our responsibility.

Senator Grosart: These will all come under your responsibility, if this bill is passed?

Hon. Mr. LeBlanc: Yes.

Senator Phillips: I should like to ask the minister a question concerning the future of his department and the relationship of this bill to the new administrative form his department is taking.

We have had the chairman of the Anti-Inflation Board take over the Fisheries Research Board. It is not a bad position for an accountant, by the way. Then he is also an associate deputy minister of the new department, Oceans Environment, as I believe it is being referred to. Could the minister tell us something about the new administration and how his department will administer the provisions of Bill C-2?

[*Traduction*]

Bien entendu, comme je l'ai déclaré, les ports pour petites embarcations sont des lieux d'affaires, mais il n'existe aucun cadre de gestion et, dans certains cas, ce qui est pire, il n'y a pas de gestionnaire parce que ces ports ne sont pas suffisamment rentables dans le système de gardiens de quai, qui est opérationnel dans certains cas et ne l'est pas dans d'autres. Cela est une source d'irritation pour les groupes de pêcheurs lorsqu'ils s'aperçoivent qu'ils sont imposés alors que leurs collègues en aval de la rivière ne le sont pas et qu'en outre, ils ne peuvent pas, vraiment protéger leurs biens.

Cette situation bénéficie actuellement d'un programme de plus de $30 milllions qu'entraînera, je pense l'amélioration des installations. Je suis d'avis que nous devrions les exploiter convenablement et être en mesure d'empêcher les actes de vandalisme et de pollution à l'intérieur du port, ainsi que la destruction des biens des pêcheurs.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, comme suite à la réponse du ministre au sénateur Bonnell, un grand nombre de ces ports existent depuis au moins 110 ans dans le cadre de la Confédération et certains d'entre eux datent même d'avant la Confédération. Ces ports étaient, au tout début, administrés par l'ancien organisme Marine et pêcheries. J'ai été plutôt surpris que ces ports existent depuis 110 ans sans la gestion que vous envisagez. Monsieur le ministre, vous avez fait mention du vandalisme etc., et je présume que le prétendu gestionnaire de l'installation sera de service de nuit.

L'honorable M. LeBlanc: Non, mais il se pourrait qu'il décide de fermer les grilles et d'interdire l'accès au port à certains moments. Certais responsables auraient une clé et si un pêcheur avait une raison valable de se rendre au quai, il pourrait alors le faire. Je songe ici particulièrement aux endroits où se trouvent les casiers à homards, où une personne mal intentionnée pourrait mettre une allumette et tout faire partir en fumée.

Le sénateur Phillips: En ce moment ils appartiennent donc à tout le monde et à personne.

Le sénateur Grosart: Combien d'installations entrent dans cette catégorie et à combien s'applique la situation que vous décrivez? Sur le nombre total de ports, combien, à votre avis, monsieur le ministre, n'appartiennent à personne?

L'honorable M. LeBlanc: Plus de 2,000, c'est-à-dire ceux qui relèvent de notre ministère.

Le sénateur Grosart: Ceux-ci relèveront tous de votre mministère si le projet de loi est adopté.

L'honorable M. LeBlanc: En effet.

Le sénateur Phillips: J'aimerais poser une question au ministre concernant l'avenir de son ministère et les relations entre ce projet de loi et la nouvelle forme administrative que prend son ministère.

Le président de la Commission de lutte contre l'inflation a pris en main le Conseil de recherches sur les pêcheries, fonctions fort intéressantes pour un comptable soit dit en passant. Il est également sous-ministre adjoint du nouveau ministère qu'on appelle si je ne m'abuse le ministère de l'Environnement et des Océans. Le ministre pourrait-il nous dire quelques mots au sujet de la nouvelle administration et de la façon dont son ministère entend appliquer le projet de loi C-2?

[*Text*]

Hon. Mr. LeBlanc: Mr. Chairman, the new department will be known as the Department of Fisheries and Oceans. The oceans are generally under my responsibility now in the Fisheries and Marine Service, and we have an ADM, assistant deputy minister, for ocean and aquatic sciences.

The reality is that the Department of Fisheries in the area of biology, chemistry and physical oceanography is intimately involved with the whole study and the whole scientific research and management of the oceans.

There are other departments which have ocean interest—I am thinking of Transport, and Energy, Mines and Resources—but the one department that deals with the living resources, and therefore would have the biology, chemistry and a good part or at least some of the physical oceanography, is the Department of Fisheries. That is why the department was called, or will be called, Fisheries and Oceans.

The Prime Minister has designated the deputy minister to be, and has appointed him temporarily as chairman of the Fisheries Research Board. The Fisheries Research Board Act will be, or would normally be, amended to fit in and become the Fisheries and Oceans Research Board.

The fact is that our concern, and the science dealing with the oceans, is wider than just fisheries, although that is obviously the dominant factor.

The management of the fisheries obviously involves a large component of our activities dealing with services to fishermen and services required by fishermen. We must have reasonable wharfs in reasonable condition, and I think I might say that we have improved very considerably in this area.

My predecessor started this. I do not take the credit for it. He took the budget from $8 million to $11 million, on average, to our present which is over $30 million in the last six years. In fact, this year with Canada Works and many other programs which we have plugged into, we will be spending some $50 million. These facilities are therefore becoming more and more valuable. In our view, this bill is required to put an administrative framework on these facilities. I consider this to be a most important branch of the department. In fact, it is a branch which reports directly to the assistant deputy minister responsible for fisheries.

The Chairman: Mr. Minister, what do you envisage will be encompassed by that part of the title which is "Oceans"? I realize you say it will be wider than fisheries, but what will it cover? What will be the scope of that part of it which is properly referred to as "Oceans"? I do not mean the geographical area.

Hon. Mr. LeBlanc: That is a difficult question, sir. The fact is, as I said earlier, that the management of the oceans really affects three main activities: the living resources, which are the fish; the transportation—and for that reason the Department of Transport obviously has an important role to play in the area of oceans; and last, but also important, the ocean floor,

[*Traduction*]

L'honorable M. LeBlanc: Monsieur le président, le nouveau ministère sera connu sous le nom de ministère des Pêches et des Océans. Actuellement, les océans tombent habituellement sous ma juridiction par l'entremise du service des pêches et de la mer; nous avons aussi un sous-ministre adjoint chargé des sciences océaniques et aquatiques.

En fait, le ministère des Pêches collabore étroitement aux études de gestion et aux recherches scientifiques portant sur les océans dans le domaine de la biologie, de la chimie et de l'océanographie physique.

Il y a aussi d'autres ministères qui s'intéressent aux océans. Je songe au ministère des Transports et au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Mais le seul ministère qui s'occupe des ressources vivantes et qui serait, en conséquence, chargé des recherches dans le domaine de la biologie, de la chimie et de l'océanographie physique est le ministère des Pêches. C'est pourquoi le ministère a été appelé ou sera appelé le ministère des Pêches et des Océans.

Le premier ministre a choisi le sous-ministre du ministère et l'a nommé temporairement président du Conseil de recherches sur les pêcheries. La Loi sur le Conseil de recherches sur les pêcheries modifiera probablement l'appellation du Conseil qui deviendra le Conseil des recherches sur les pêcheries et les océans.

Le fait est que notre champs d'activité ainsi que la science océanographique dépassent le cadre des pêcheries, bien que ce soit là le facteur dominant.

La gestion des pêches représente évidemment une large part de nos activités se rapportant à la prestation de services aux pêcheurs. Nous devons pouvoir leur offrir des quais raisonnablement bien entretenus et je crois que la situation s'est nettement améliorée dans ce domaine.

C'est à mon prédécesseur que revient ce mérite. Je n'y suis pour rien. Le budget qui était de $8 millions à $11 millions à cette époque est passé à $30 millions au cours des six dernières années. En fait, nous dépenserons quelque $50 millions cette année en participant à certains programmes comme Canada au travail. Ces installations deviennent donc de plus en plus importantes. A notre avis, ce projet de loi vise à créer un cadre administratif qui s'appliquerait à ces installations. Je crois que c'est une direction très importante du ministère. En fait, cette direction fait directement rapport au sous-ministre adjoint responsable des pêches.

Le président: Monsieur le ministre, à votre avis le terme «océans» dans le titre qu'est-il censé englober? Vous avez dit qu'il est censé dépasser le cadre des pêches, mais quels seront ces domaines au juste? Quelle sera la portée de cette partie que l'on appelle «océans»? Je ne songe pas à la connotation géographique du terme.

L'honorable M. LeBlanc: C'est une question difficile, monsieur. Comme je l'ai dit plutôt, la gestion des océans comprend réellement trois activités principales. Les ressources vivantes, c'est-à-dire le poisson, les transports, et c'est pourquoi le ministère des transports a un rôle important à jouer dans le domaine de l'étude des océans, et enfin les marins qui intéres-

[*Text*]

which is of great interest to the Department of Energy, Mines and Resources.

The department in the area of oceans will be responsible for most, in fact, practically all, of the scientific research in the area of biology, which affects fish and fish food chains. It will be involved in the area of the chemistry of the oceans. Again, here you have an extremely dramatic situation in which a lot of the fish in the whole area of Toronto cannot be eaten because the chemistry in fact has permeated the species. Mercury, for example, PCBs and many other examples exist. You cannot protect the fisheries if you do not protect the habitat, the water in which the fish not only multiply but feed.

Finally, the physical oceanography is important. This will deal with water currents and water temperatures. To give you an example, Mr. Chairman, since you are familiar with it as a Nova Scotian, if we knew the water currents and water temperatures all along the whole Scotian shelf and the Gulf of Maine, we would probably be able to decide on the opening of the lobster season and the management of the lobster season according to the time when the water temperature goes up and the lobster move in. If you have noticed in the last few years, we have had slow beginnings in the lobster season, the winter season, because we have had very unusual water temperatures.

With respect to tuna and mackerel, which are of interest to Senator Phillips, we will be able to establish the migration patterns of the mackerel and tuna by water temperatures.

If we had had for over 100 years accumulated and documented carefully the water temperatures along the whole Canadian coast, it is probable that the fishing map and the fishing timetable would be much influenced by our knowledge, and that given certain conditions you would be able to fish herring at a certain place, mackerel at a certain place, you would know that the crab would move in or out. I am sorry, if I am going on a bit too long, but it is my enthusiasm for the science.

The Chairman: Not at all, Mr. Minister. I asked you the question and I am happy you answered it in the way you did.

Hon. Mr. LeBlanc: It is a broad responsibility.

The Chairman: What relation is it envisaged that the Oceans portion of the new department will bear to the other two main departments you have mentioned, Transport, and Energy, Mines and Resources?

Hon. Mr. LeBlanc: In the case of Transport, as you know, Transport coastguards are responsible for navigational aids. They are responsible for what I would call, I suppose, the traffic policing and the regulation of traffic through the approaches to Canada by sea.

[*Traduction*]

sent plus particulièrement le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Dans le domaine des océans, le ministère sera responsable de presque toutes les recherches scientifiques dans le secteur de la biologie touchant le poisson ainsi que l'industrie alimentaire piscicole. Le ministère s'occupera également de la chimie des océans. Vous remarquerez une fois de plus que la situation dans ce domaine est dramatique parce qu'une bonne partie du poisson pris dans la région de Toronto ne peut être consommé parce que des substances chimiques comme le mercure, par exemple, et les PCB ont touché les espèces. Il est impossible de protéger les pêches si on ne protège pas l'eau, c'est-à-dire le milieu naturel dans lequel les poissons se reproduisent et se nourrissent.

Finalement, l'océanographie physique est un secteur important. Cette science porte sur l'étude des courants maritimes et des températures aquatiques. Permettez-moi de vous donner un exemple, monsieur le président. Comme vous venez de la Nouvelle-Écosse, vous savez sans doute que si nous connaissions les courants maritimes et les températures de l'eau tout le long de la côte de la Nouvelle-Écosse et du golfe du Maine nous pourrions probablement fixer le début de la saison de pêche au homard et la durée de cette saison en fonction du moment où la température de l'eau s'élève, facteur qui détermine l'arrivée des homards. Vous avez sans doute remarqué qu'au cours des dernières années la saison de pêche au homard, qui est l'hiver, a débuté lentement parce que nous avons eu des températures inhabituelles.

En ce qui concerne la pêche au thon et au maquereau, qui intéresse tout particulièrement le sénateur Philips, les températures aquatiques nous permettront de déterminer les modèles migratoires du maquereau et du thon.

Si nous avions accumulé des données pendant 100 ans sur les températures aquatiques enregistrées le long de la côte canadienne, il est probable que nos connaissances auraient influé considérablement sur la carte de la pêche et la saison de la pêche, et que dans certaines conditions nous aurions pu pêcher le hareng à un certain endroit, le maquereau à un autre endroit et nous aurions pu suivre le déplacement du crabe. Je m'excuse de m'étendre sur le sujet, mais cette science m'enthousiasme.

Le président: Je vous en prie, monsieur le ministre. Je vous ai posé la question et je vous sais gré d'y avoir répondu de façon si détaillée.

L'honorable M. LeBlanc: C'est une assez vaste responsabilité.

Le président: Quels liens entrevoyez-vous entre le service des océans du nouveau ministère et les deux autres principaux ministères que vous avez mentionnés, en l'occurence, le ministère des Transports et celui de l'Énergie, des Mines et des Ressources?

L'honorable M. LeBlanc: En ce qui concerne le ministère des Transports, la Garde côtière est, comme vous le savez, responsable de l'aide en matière de navigation. Elle est chargée d'assurer ce que j'appellerais, peut-être le respect des règlements de la circulation et de réglementer les directives de la

[*Text*]

In the case of Energy, Mines and Resources, they will be interested in our telling them, for example, the water currents and so forth. An interesting case in point is the Beaufort Sea. We know that the Beaufort Sea is given to sudden flash storms. For that reason drilling rigs have to be designed so that they will not topple easily. We also know that the Beaufort Sea has other peculiarities. Well, the Energy, Mines and Resources people, and those in industry who will want to undertake drilling and do it safely, will obviously consult the oceanographers and will try to find out as much as possible about these matters, and, of course, it is in our interest to tell them as much as we know.

I could go on for a long time, but these are illustrations that the concept of "Oceans" is wider than that of "Fisheries".

Obviously, the living species are most affected. Transportation will not be affected by the quality of the water. But the movement of the water and the temperature of the water will have a great deal to do with drilling in the Beaufort Sea, for example, as I have said, or drilling off Labrador, because you may find that, if you drill beyond a certain date and the water temperature is almost at the freezing point, you may box yourself in and not be able safely to close the well or cap it for the next season. It is this type of preoccupation. Canada has three oceans and great wealth in all of them. In fact, I foresee for that part of the department a very important role and considerable growth down the road.

The Chairman: Will that part of your department have anything to do with maintaining the sovereignty of Canada, over the Arctic in particular?

Hon. Mr. LeBlanc: You are asking me a question which I do not think I can answer competently.

Senator Grosart: Mr. Chairman, are we not going considerably beyond the scope of the bill before us?

The Chairman: We are indulging in a little educational time.

Senator Phillips: Mr. Chairman, the separation of Environment and Fisheries raises one particular point. The Fisheries Act contains a number of penalties, and so on, dealing with pollution. It is my understanding that the environmental people prefer to act under that Act. Bill C-2 also has reference to pollution. Who will administer the pollution aspects of it, Environment or Fisheries?

[*Traduction*]

navigation en ce qui concerne les voies maritimes d'accès au Canada.

Dans le cas du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, notre ministère leur fournira notamment les prévisions concernant les courants et autres questions du genre. Un cas d'espèce fort intéressant à étudier est celui de la mer de Beauport. Comme vous le savez, cette mer est sujette à des températures subites. Par conséquent, les installations de forages doivent être conçues de façon à ce qu'elles ne se renversent pas facilement. Nous savons également que la mer de Beaufort a d'autres traits distinctifs. Les responsables du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et du secteur industriel, qui désireront procéder à des travaux de forages en toute sécurité, consulteront de toute évidence les océanographes et essaieront d'obtenir le plus de renseignements possible sur ces questions; en outre, il est bien sûr de notre intérêt de leur fournir tout les renseignement que nous connaissons.

Je pourrais continuer ainsi pendant longtemps, mais ces propos prouvent que le terme «océans» a une connotation plus large que le terme «pêcheries.»

Il est évident que les espèces vivantes seront les plus touchées. Le transport ne sera pas touché par les modifications de la qualité de l'eau. Comme je l'ai mentionné, les mouvements et la température de l'eau auront notamment, beaucoup d'influence sur le forage dans la mer de Beaufort ou au large des côtes du Labrador; en effet, les installations pourraient être enserrées par les glaces ce qui rendrait peut-être impossible toute tentative de boucher sans risque le puit jusqu'à la prochaine saison si le forage s'effectuait après une certaine date et si la température de l'eau atteingnait presque le point de congélation. C'est ce genre de questions qui nous préoccupe. Le Canada est baigné par trois océans qui recèlent beaucoup de richesses. En fait, je prédis pour cette partie du ministère a un rôle très important, ainsi qu'une expansion considérable dans les années à venir.

Le président: Cette section du ministère aura-t-elle à assurer, en quelque sorte, la souveraineté du Canada dans la région arctique en particulier?

L'honorable M. LeBlanc: Vous me posez une question à laquelle je ne pense pas pouvoir répondre convenablement.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, ne nous éloignons-nous pas considérablement du projet de loi dont nous sommes saisis?

Le président: Nous nous octroyons quelques instants pour nous instruire.

Le sénateur Phillips: Monsieur le président, la séparation des services de l'environnement et de celui des pêcheries soulève une question bien évidente. La Loi sur les pêcheries contient de nombreuses dispositions prévoyant des peines et autres sanctions concernant la pollution. Je crois comprendre que les fonctionnaires du service de l'environnement préfèrent s'en tenir à cette loi. Le bill C-2 contient également des dispositions concernant la pollution. Qui sera censé s'occuper des aspects portant sur la pollution, le service de l'environnement ou celui des pêcheries?

[*Text*]

Hon. Mr. LeBlanc: It would be Fisheries, because this is pollution of the water in which fish live. You will recall that it is under that clause of the Fisheries Act that much of the anti-pollution regulations have been drawn up. In fact, it is one of the continuing concerns that provinces, as they develop their own environmental legislation, are challenging the use of the clauses in the Fisheries Act. We are very vigilant. It is only for the protection of fish that these clauses should be used. For example, we would not be able to use them, and we would not use them, for the protection of bathers. If there is evidence that it is deleterious to fish, we would normally prosecute. In the harbours, the type of situation that I envisage is the cleaning out of engines, the dumping overboard of oil and other substances which might be carried into the harbour, perhaps in the form of chemicals which, of course, we would want to regulate.

Senator Grosart: Mr. Chairman, I understand that the minister has been advised that there are a number of clauses and subclauses in the bill which have given some concern to the committee. While we have been waiting so anxiously for his appearance, for which we thank him, we have been wondering whether he has had an opportunity to look at the suggestions which I believe have been put before him, and whether he is prepared to go along with some of the suggestions that have been made, as possible improvements to the bill as it is now before us. If it is the wish of the minister, I will specify some of them. I believe the minister has them. We have several alternatives before us. One is to suggest amendments and hope that the minister will accept them. There are other alternatives which we might discuss later when we have some concept of the minister's reaction to the concerns that have been raised in previous meetings of the committee.

Hon. Mr. LeBlanc: Mr. Chairman, if I may respond to Senator Grosart's points, I hope that I will cover most of them. I will deal first with those points in the name of Senator Grosart. With regard to the item dealing with leasing, I believe the suggestion was made that subclause 8(*a*) be amended to ensure that no lease shall inhibit normal access to or use of a harbour. In reply, I would say that it is provided for by a special clause in all leases. It would also be included in the regulations made pursuant to subclause 9(*k*). It is obvious that we would not want to inhibit access to a harbour which other users would wish to utilize. We would do this through a special clause in the leases and in the regulations.

Senator Grosart: My recollection is that the concern—it was not raised by me—is that there might be leases made to individuals or individual companies which would give them exclusive authority over access to the harbour and its facilities. I believe that was the concern that was raised.

Hon. Mr. Leblanc: I certainly would not delegate that sort of power lightly. I would want to ensure that leases would be subject to ministerial clearance. I cannot visualize a situation

[*Traduction*]

L'honorable M. LeBlanc: Le service des pêcheries, parce qu'il s'agit de la pollution du milieu dans lequel vivent les poissons, en l'occurence l'eau. Vous vous souviendrez que, c'est en vertu d'une disposition de la Loi sur les Pêcheries que la plupart des règlements interdisant la pollution ont été édictés. En fait, un de nos problèmes est que les provinces défient l'application des dispositions de la Loi sur les pêcheries puisqu'elles adoptent leur propre législation sur l'environnement. Nous veillons cependant au grain. Ces dispositions ne devraient être appliquées que dans le but de protéger la faune aquatique. Par exemple, nous ne pourrions pas les appliquer et nous ne les appliquerions pas dans le but de protéger les baigneurs. S'il est prouvé que certaines activités sont nuisibles pour les poissons, nous prendrions les mesures habituelles. Voici la situation que j'envisage à l'intérieur des ports. Nous désirerions bien sûr réglementer le nettoyage des moteurs, le déversement de carburant, et d'autres substances qui pourraient être transportées à l'intérieur d'un port, sous la forme de substances chimiques.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, je crois comprendre que le ministre a été avisé que bon nombre de dispositions de ce projet de loi ont posé certains problèmes au comité. En attendant impatiemment sa comparution, dont nous lui sommes gré nous nous demandions s'il avait eu l'occasion d'étudier les propositions qui lui ont été présentées et s'il était disposé a entériner certaines proposition, ce qui améliorerait éventuellement le projet de loi dont nous sommes saisis. Si le ministre le désire, je lui énoncerai certaines de ces propositions. Je crois que le ministre les a en sa possession. Nous sommes saisis de plusieurs solutions de rechange. Une solution serait de proposer des amendements et espérer que le ministre les entérinera. D'autre part, il existe d'autres solutions que nous pourrions étudier plus tard lorsque nous connaîtront l'attitude du ministre face aux inquiétudes soulevées lors des séances précédentes du Comité.

L'honorable M. LeBlanc: Monsieur le président, si vous le permettez, je répondrai d'abord à l'intervention de M. Grosart. J'espère ainsi pouvoir répondre à l'ensemble des questions posées. En ce qui a trait à la location, je crois qu'il a été proposé que le paragraphe 8*a*) soit modifié afin qu'aucun bail n'interdise l'accès ou l'utilisation d'un port. En réponse, j'aimerais préciser que ceci est déjà prévu dans une clause spéciale contenue dans tous les baux. Cette mesure serait aussi incluse dans le règlement établi en conformité du paragraphe 9*k*). Il est évident que nous ne voudrions pas interdire l'accès à un port que d'autres usagers aimeraient utiliser. Nous le ferions par une disposition spéciale contenue dans les baux et le règlement.

Le sénateur Grosart: Si je me souviens bien, ce qui nous inquiète, ce n'est d'ailleurs pas moi qui l'ai souligné, c'est que des baux consentis à des particuliers ou à des sociétés privées pourraient leur accorder un pouvoir exclusif sur l'accès aux ports et à ses installations. Je crois que c'est de cette préoccupation qu'il avait été question.

L'honorable M. LeBlanc: Je ne déléguerais certainement pas ces pouvoirs à la légère. Je m'assurerais que les baux sont assujettis à l'approbation ministérielle. Je ne peux imaginer

[*Text*]

which could arise in which this would be suggested, but perhaps it is because I have a strong sense of the common property of fishermen. Perhaps the honourable senator is right that we should certainly make it clear in our regulations that no lease shall permit this exclusiveness.

Senator Grosart: Going to clause 8(*c*)—

Hon. Mr. LeBlanc: I apologize for interrupting, Senator Grosart, but I would like to say that we always make it clear in the leases we sign that they must operate within the terms of our regulations.

Senator Grosart: Can we take it, then, that it is not the intention generally—there might be an exception—to give any person—because the word "person" is used in clause 8(*a*)—the exclusive right of access, or to control access, to a harbour? Can we take that as—

Hon. Mr. LeBlanc: That would be contrary to our whole philosophy.

Senator Grosart: Then we can take it that you do not intend that the provisions of clause 8(*a*) be used for that purpose?

Hon. Mr. LeBlanc: No, sir.

Senator Grosart: Clause 8(*c*) has been the subject of some discussion. That is the entering into an agreement with a province for the occupancy. What is contemplated there, Mr. Minister?

Hon. Mr. LeBlanc: With your permission, Senator Grosart, I would ask Mr. Hall to reply to that question.

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch, Department of Fisheries and the Environment: I believe that was discussed at the last meeting, namely, the difference between a lease and an agreement. It is only to show that we do not lease to a province. We enter into an agreement with a province rather than a lease, because we cannot lease to a province.

Senator Grosart: What would be the nature of an agreement that was not a lease?

Mr. Hall: It could be to manage one of these facilities on our behalf under our regulations; but it would be called an agreement rather than a lease. It could be an agreement that we would allow provincial boats to tie up at our facilities.

Senator Grosart: They would have that right anyway, would they not?

Mr. Hall: Not without charging them.

Senator Grosart: It would then be an agreement to allow them to use the facilities without charge?

Mr. Hall: In the case of the provinces, I believe we always agreed to that. It is a reciprocal type of deal.

[*Traduction*]

une situation d'où cela pourrait être déduit, mais peut-être est-ce parce que j'ai un sens profond du bien commun des pêcheurs. Peut-être que l'honorable sénateur a raison quand il dit que nous devrions préciser dans notre règlement qu'aucun bail ne doit permettre cette exclusivité.

Le sénateur Grosart: Passons au paragraphe 8*c*) . . .

L'honorable M. LeBlanc: Je vous prie de m'excuser, monsieur le sénateur, mais j'aimerais souligner que nous précisons toujours dans les baux que nous concluons que les installations en question doivent être exploitées conformément aux modalités du règlement.

Le sénateur Grosart: Pouvons-nous alors dire que l'objectif global, il pourrait cependant y avoir une exception, n'est pas d'accorder à toute personne, le terme «person» figurant dans la version anglaise du paragraphe 8*a*), le droit d'accès exclusif ou le droit de contrôler l'accès à un port? Pouvons-nous dire que . . .

L'honorable M. LeBlanc: Cela irait à l'encontre de toute notre politique.

Le sénateur Grosart: Pouvons-nous alors dire que vous ne voulez pas que le paragraphe 8*a*) soit utilisé à cette fin?

L'honorable M. LeBlanc: Certainement pas.

Le sénateur Grosart: Le paragraphe 8*c*) a déjà donné lieu à quelques débats. Il porte sur la conclusion d'un accord d'occupation avec une province. Qu'entend-on par là, monsieur le ministre?

L'honorable M. LeBlanc: Avec votre permission, monsieur le sénateur, je demanderai à M. Hall de répondre à cette question.

M. Jack Hall, directeur adjoint, direction des ports pour petites embarcations, ministère des pêches et de l'environnement: Je crois qu'on a déjà étudié à la dernière réunion la différence qui existe entre un bail et un accord, simplement pour montrer que nous ne concluons pas un bail avec une province. Nous concluons un accord plutôt qu'un bail, parce que nous ne pouvons conclure de bail avec une province.

Le sénateur Grosart: Qu'est-ce qui distingue un accord d'un bail?

M. Hall: C'est qu'il permettrait de gérer une de ces installations en notre nom et conformément à notre règlement; mais on parlerait d'un accord et non d'un bail. Il pourrait s'agir d'un accord qui permettrait aux embarcations provinciales d'amarrer à nos installations.

Le sénateur Grosart: Elles auraient ce droit de toute façon, n'est-ce pas?

M. Hall: Pas si on ne perçoit pas de droits.

Le sénateur Grosart: Il s'agirait alors d'un accord leur permettant d'utiliser les installations sans qu'elles aient à payer de droits?

M. Hall: Dans le cas des provinces, je pense que nous l'avons toujours admis. Il s'agit d'un accord réciproque.

[*Text*]

Senator Grosart: I take it, then, there is no suggestion that there is any intention of giving any province, by agreement, what would in effect be an exclusive lease of the use of a harbour.

Mr. Hall: Not really, Mr. Chairman. Other types of agreements I can think of with the provinces are those, for example, where we would agree that they could install facilities for the benefit of fishermen on federal facilities in a particular province.

Senator Grosart: Can the committee take it that it is not the intention to give a province, or anybody, the exclusive right of access to a harbour?

Mr. Hall: No. Public access would always be protected, sir.

Senator Langlois: Would these agreements or leases be governed by the regulations as to their scope, and so on?

Mr. Hall: They would be subject to the same type of agreement that we would have with any other group or company.

Senator Grosart: Is there a particular reason why the act should provide that you have the right to enter into agreements with provinces? If this were not there, would you not still have the right? I am seeking a rationale for clause 8(*c*).

Mr. Hall: We might have, under other legislation, Mr. Chairman. I am not sure. But this is, in any case, encompassed in this act.

Senator Grosart: Do we take it, then, that it is more descriptive than anything else?

Mr. Hall: That would be my understanding, yes.

Senator Grosart: That is all I have on that point, Mr. Chairman.

Senator Bonnell: Who is going to police this act?

Hon. Mr. LeBlanc: You mean the Fisheries Department?

Senator Bonnell: It will be your department, but are you going to have wharfingers do this, or fisheries officers, or who is actually going to be policing it?

Hon. Mr. LeBlanc: One problem with wharfingers under the system that has existed until now is that in many cases they were not getting revenue and their salary was based on the revenue they were getting. One wharf might bring in very little return, but we are looking at the possibility of putting a series, say, of eight or 10 wharves under the jurisdiction of someone who would get some income either from the department, if we go for a system of fees taken with the licence—in other words, the money would go to the Receiver General, and then the department would pay the manager for running these wharves—Or we could go to a system of payment of users, and I do not like the concept of user-pay any more than other members of this committee, I suspect, whereby the revenue from charges that could be levied eventually under the author-

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: J'en conclus donc qu'il n'est pas question de conclure avec une province un accord qui serait en réalité un accord exclusif en matière d'utilisation d'un port.

M. Hall: Pas vraiment, monsieur le président. Je pense à d'autres accords possibles avec des provinces, par exemple un accord par lequel nous conviendrions qu'elles peuvent ériger quelque chose à l'intention des pêcheurs d'une province en particulier sur des installations fédérales.

Le sénateur Grosart: Le Comité peut-il en conclure qu'on ne vise pas à accorder à une province, ni à qui que ce soit, le droit d'accès exclusif à un port?

M. Hall: Non. L'accès du public serait toujours garanti, monsieur.

Le sénateur Grosart: Est-ce que ces accords ou ces baux seraient assujettis au règlement quant à leur portée, et autres aspects?

M. Hall: Ils seraient du même genre que ceux que nous conclurions avec tout autre groupe ou société.

Le sénateur Grosart: Y a-t-il une raison particulière pour laquelle la loi devrait vous donner le droit de conclure des accords avec les provinces? Si elle ne le prévoyait pas, n'auriez-vous quand même pas ce droit? Je cherche à comprendre le raisonnement qui sous-tend le paragraphe 8*c*).

M. Hall: On nous le donne peut-être dans d'autres lois, monsieur le Président, je n'en suis pas sûr. Mais c'est, de toute façon, compris dans cette loi.

Le sénateur Grosart: Faut-il conclure alors qu'il s'agit plutôt d'une description?

M. Hall: C'est ce que je pense, oui.

Le sénateur Grosart: C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Le sénateur Bonnell: Qui va veiller à l'application de cette loi?

L'honorable M. LeBlanc: Vous voulez dire le ministère des Pêches?

Le sénateur Bonnell: Ce sera votre ministère, mais allez-vous nommer à cette fin des gardiens de quai ou des agents des pêches; en fait qui va faire observer la loi?

L'honorable M. LeBlanc: Le problème, avec les gardiens de quai, en vertu du système actuel, c'est que dans bien des cas ils n'obtiennent aucun revenu, or leur rémunération est fondée sur ces revenus. Il arrive que certains quais soient très peu lucratifs. Nous songeons donc à confier la garde d'une série d'environ 8 à 10 quais à une personne qui retirerait certains revenus du ministère, comme première possibilité, si nous fixons un système de droits associés au permis; en d'autres termes, l'argent irait au Receveur général, et ensuite le ministère paierait le responsable de ces quais. Comme autre possibilité, nous pourrions adopter un système de paiement par l'usager, et je n'aime pas ce principe, pas plus que les autres membres du comité j'imagine, car les revenus qui seraient éventuellement perçus en vertu de cette loi serviraient de paiements. Il est

[*Text*]

ity of this act would serve as the payment. It is obvious that, for example, in the case of recreational harbours—and they are growing in number—which could be a source of considerable revenue, this revenue could be used to pay the manager and to improve the facilities. We are trying to separate the construction, or capital works budget, from the management or supervision aspect, because we do not think we should encourage the gradual cannibalization, or erosion, of the capital budget in order to pay for managers or supervisors.

Senator Bonnell: Is there any method under this legislation, or resulting from arrangements in your department, whereby these managers or supervisors or wharfingers will be guaranteed a living wage? I can think of some wharfingers today, and the pittance they are getting is a disgrace. They are doing a really good job in environment protection, tourism promotion, and so on, yet there are not enough people using the wharf to pay them.

Hon. Mr. LeBlanc: The problem we have had is that in some areas—I am thinking of some villages in my own riding, for example—there is a wharfinger to every wharf. Obviously, there is no way you can give him more than a symbolic return for his work. Some of them do the job out of personal zeal, and pride in keeping their wharf clean and well managed; others lose interest. It is because of that that in some cases you may have one person responsible for ten or more wharves. The responsibility can be fairly light, but it is useful to have someone there to do a small repair, in a case where the winch is out, or the key to the winch has been lost, for example, rather than waiting for the fishermen's organization to let our fisheries officer know. This kind of thing can be handled very quickly by such a person.

Senator Grosart: Mr. Minister, how many employees of the department—part-time employees, presumably—would be, in effect, on commission?

Hon. Mr. LeBlanc: I will ask Mr. Hall to give us the projection that he has.

Mr. Hall: Are you asking how many wharfingers there are?

Senator Grosart: Yes.

Mr. Hall: There are about 216, I believe. That was at the last count. There may be a few more or less now.

Senator Grosart: On what basis is their commission calculated?

Mr. Hall: On the basis of the fees that they collect at the harbours. They would receive a certain amount. I believe it is 100 per cent of the first $300, then 90 per cent, and so on, graduated down to 15 per cent.

Senator Langlois: Even to nothing, at the end.

Mr. Hall: It never gets down to nothing, Mr. Chairman, but it does get low.

Senator Langlois: It gets pretty close to nothing.

[*Traduction*]

évident que dans le cas de ports de plaisance, par exemple—et leur nombre va croissant—qui pourraient être une source de revenus considérables, ces deniers pourraient être utilisés pour payer le responsable et améliorer les installations. Nous essayons d'établir une distinction entre la construction, ou le budget pour les travaux d'équipement et l'aspect gestion ou surveillance, car nous ne croyons pas devoir encourager l'érosion progressive du budget en capital par la rémunération des responsables ou surveillants de quai.

Le sénateur Bonnell: Existe-t-il une méthode prévue dans cette loi, ou résultat d'accords avec votre ministère, qui assure un gagne-pain à ces responsables, surveillants ou gardiens de quai? Je songe à certains gardiens de quai dont la pitance est plutôt maigre. Ils font un très bon travail de protection de l'environnement, de promotion du tourisme etc. et pourtant il n'y a pas suffisamment de personnes qui utilisent les quais pour que ce soit rémunérateur.

L'honorable M. LeBlanc: Malheureusement dans certaines régions—et je songe à certains villages de ma propre circonscription, par exemple—il y a un gardien de quai pour chaque quai. De toute évidence, il est impossible de lui donner plus qu'un revenu symbolique en retour de son travail. Certains d'entre eux font ce travail par zèle personnel, et sont fiers de garder leur quai propre et bien entretenu; d'autres perdent intérêt. C'est ce qui explique pourquoi, dans certains cas, une seule personne peut se retrouver responsable de 10 quais ou même davantage. La responsabilité peut être assez légère mais il est utile d'avoir quelqu'un là pour faire les petits travaux de réparation, au cas où un treuil serait défectueux, ou au cas où on en perdrait la clé, par exemple, au lieu d'attendre que l'organisation des pêcheurs contacte l'agent des pêches. Ce genre de problème peut être réglé très rapidement par une telle personne.

Le sénateur Grosart: Monsieur le ministre, combien d'employés du ministère—d'employés à temps partiel je présume—recevraient effectivement une commission?

L'honorable M. LeBlanc: Je demanderai à M. Hall de nous renseigner là-dessus.

M. Hall: Voulez-vous connaître le nombre de gardiens de quai?

Le sénateur Grosart: Oui.

M. Hall: Il y en avait environ 216, je crois, au dernier dénombrement. Il peut y en avoir un peu plus ou un peu moins maintenant.

Le sénateur Grosart: Comment calcule-t-on leur commission?

M. Hall: En se fondant sur les cotisations qu'ils recueillent au port. Ils reçoivent un certain montant. Je crois qu'il s'agit de 100% des 300 premiers dollars puis de 90%, etc., de façon progressive jusqu'à 15%.

Le sénateur Langlois: Et même jusqu'à rien, à la fin.

M. Hall: Ce pourcentage n'atteint jamais zéro, monsieur le président, mais il peut descendre très bas.

Le sénateur Langlois: Il descend presque à zéro.

[*Text*]

Senator Grosart: Does this apply to penalties under the act, or regulations?

Mr. Hall: No, it does not. Our administrative instructions would exclude that kind of thing. In fact, if I could just continue on, it is our intention to continue with commissions only at recreational facilities, not at fishing harbours.

The Chairman: Honourable senators, could I just interrupt for a moment? When I was introducing the gentlemen we have with us, I did not introduce Mr. G. Birtz, the legal adviser. I thought you might wish to know there is a legal adviser with the gentlemen who are attending the minister.

Senator Grosart: Mr. Birtz, then, is the legal adviser to the department, not to Justice.

Mr. G. Birtz, Legal Adviser, Department of Fisheries and the Environment: I am from the Department of Justice, seconded to the Department of Fisheries and the Environment.

Senator Phillips: I am interested in the concept announced this evening by the minister, in terms of which you may have one person in charge of eight to 10 wharves. The distance between wharves would probably average 25 to 30 miles, and a considerable distance could be covered by just one individual. What would be the extremities of the area covered?

Hon. Mr. LeBlanc: I may make a general comment, and Mr. Hall will give you the details. The fact is that I do not want to be pinned down on the number of wharves per man because, in some cases, the point raised by Senator Phillips is quite valid. The distance could be quite considerable in some places. However, in other places, and I am thinking of my own coast, the Northumberland Straits, you have a distance of 25 miles where there are probably six facilities being utilized. Therefore, the situation would obviously vary. I know Mr. Hall has done a fair amount of work in looking ahead at this problem.

Mr. Hall: That could arise if there was one person looking after eight or ten wharves over a reasonable distance, but we certainly do not expect one person to drive 300 miles and cover that distance. In fact, we may have one person at one wharf depending on the activity there, or it could be more, depending on the level of activity. It has not been completely determined yet. We see a need for roughly 350 or 360 of these across the country. Some of them will be little supervised and some of them will be very much supervised, depending on the activities at those facilities.

Senator Phillips: How many of those harbour managers would be under contract?

Mr. Hall: All of those harbour managers would be appointed. They would be paid commission at the recreational facilities for a certain number of months per year. Others would be appointed, but not necessarily for 12 months. There are very few who would be appointed for a 12-month period.

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Cela s'applique-t-il aux sanctions prévues par la loi ou le règlement?

M. Hall: Non. Nos directives administratives ne prévoient pas ce genre de choses. En fait, si je peux poursuivre, nous avons l'intention de maintenir le système de commissions uniquement pour les ports de plaisance et non pour les ports de pêche.

Le président: Honorables sénateurs, pourrais-je vous interrompre un moment? Lorsque j'ai fait les présentations, je n'ai pas présenté M. G. Birtz, conseiller juridique. J'ai pensé qu'il serait peut-être intéressant pour vous de savoir qu'il y avait un conseiller juridique parmi les collaborateurs du ministre.

Le sénateur Grosart: M. Birtz est donc conseiller juridique auprès du ministère et non auprès du ministère de la Justice.

M. G. Birtz, conseiller juridique, ministère des Pêches et de l'Environnement: Je travaille au ministère de la Justice et j'ai été détaché au ministère des Pêches et de l'Environnement.

Le sénateur Phillips: Le principe que le ministre a mentionné ce soir m'intéresse, à savoir qu'une seule personne pourrait s'occuper d'une dizaine de quais. La distance entre les quais serait probablement en moyenne de vingt-cinq à trente milles; il se peut alors qu'une seule personne ait à parcourir une distance considérable. Quelles seraient les limites de la région considérée?

L'honorable M. LeBlanc: Je vais faire une remarque d'ordre général et M. Hall vous donnera les détails. Je ne veux pas qu'on me reprenne au sujet du nombre de quais par personne, car, dans certains cas, le point soulevé par le sénateur Phillips est pertinent. La distance pourait être assez considérable dans certains cas. Mais dans d'autres, comme sur la côte du détroit de Northumberland, il y a peut-être six installations en service sur une distance de vingt-cinq milles. Par conséquent, il est évident que la situation serait variable. Je sais que M. Hall a auparavant approfondi ce sujet.

M. Hall: Il serait possible d'adopter cette pratique dans le cas où la personne aurait à surveiller huit ou dix quais situés à une distance raisonnable l'un de l'autre, mais nous ne demanderons certainement pas à une personne de parcourir trois cents milles. En fait, nous pourrions assigner une ou plusieurs personnes à un quai, en fonction du trafic local. Cela n'a pas encore été déterminé. A notre avis, nous aurons besoin de trois-cent-cinquante à trois-cent-soixante installations dans tout le pays. Certaines d'entre elles ne seront pas très surveillées alors que d'autres le seront beaucoup plus, en fonction du trafic.

Le sénateur Phillips: Combien de ces responsables de quai travailleront sous contrat?

M. Hall: Ils seront tous nommés. Dans les ports de plaisance, ils recevront une commission pendant un certain nombre de mois par an. Les autres seraient également nommés, mais pas nécessairement pour douze mois. Il y en a très peu qui seraient nommés pour douze mois.

[*Text*]

Senator Phillips: Did I not understand you to say that under clause 8(c) an agreement could be a contract to manage a harbour?

Mr. Hall: I believe that refers to a lease, in which case we would not have to manage that harbour. That would probably be a lease with a municipality to manage the harbour on our behalf and carry out our regulations.

The Chairman: Just to keep our understanding of the terminology correct, I thought it was said by someone that under clause 8(c) the word "agreement" was intentionally used to distinguish it from a lease.

Mr. Hall: We cannot enter into leases with provinces.

The Chairman: So you are now making a further distinction between provinces, on the one hand, and agents and others, whoever they may be, on the other hand, are you?

Mr. Hall: I am not sure I understand the question.

The Chairman: I just want to keep the record straight. I believe you said that the reason for the use of the word "agreement" under clause 8(c) was because of some reason which I do not quite follow: It was not proper to use the word "lease" with reference to provinces or agencies of a province which I think you have expanded to include municipalities.

Mr. Hall: Agencies of a province?

The Chairman: Yes.

Mr. Hall: No, I did not.

The Chairman: If "agreement" refers to provinces and agencies, then something else must refer to people who do not come within that descriction.

Mr. Hall: That could include any of those we enter into a lease with, whether it be a municipality or a fisherman.

Senator Langlois: I would like to know what would be, in the main, the functions of these so-called port managers or whatever they are called.

Mr. Hall: The main function would be the supervision of the wharf; maintenance, safety and security at the wharf site or numbers of wharves, whatever they were assigned to; collection of berthage; administration of the property; keeping order at the wharf; and enforcement of the regulations.

Senator Frith: And collecting dues or fees?

Senator Langlois: When you mention security, do you include seaworthiness and security at sea?

Mr. Hall: No, I am referring to the security of the harbour.

Senator Langlois: Of the harbour itself?

Mr. Hall: Yes.

Senator Langlois: And its operations?

Mr. Hall: That is correct.

Senator Grosart: Mr. Minister, I believe our problem here is that it does not seem to be a very efficient way to enforce a statute of Canada—having people on commission, relying on a

[*Traduction*]

Le sénateur Phillips: N'avez-vous pas dit qu'aux termes de l'alinéa 8*c*) un accord pouvait constituer un contrat de gestion d'un port?

M. Hall: Je pense qu'il s'agit d'un bail; dans ce cas, nous n'aurions pas à gérer le port en question. Il s'agirait probablement d'un bail conclu avec une municipalité pour gérer le port en notre nom et faire appliquer notre règlement.

Le président: Pour nous mettre d'accord sur la terminologie, je pensais que quelqu'un avait dit qu'on avait utilisé intentionnellement le mot «accord» à l'alinéa 8*c*) pour faire une distinction avec le bail.

M. Hall: Nous ne pouvons pas signer de baux avec les provinces.

Le président: Vous faites donc maintenant une autre distinction entre les provinces d'une part et les agents et autres responsables, d'autre part, n'est-ce pas?

M. Hall: Je ne comprends pas très bien votre question.

Le président: Je veux simplement apporter une précision. Je crois que vous avez dit qu'on a utilisé le mot «accord» à l'alinéa 8*c*) pour une raison que je ne comprends pas très bien. Le mot «bail» est impropre quand il s'agit des provinces ou de leurs organismes auquels, je pense, vous avez donné un sens large incluant les municipalités.

M. Hall: Les organismes d'une province?

Le président: Oui.

M. Hall: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le président: Si le mot «accord» s'applique aux provinces et organismes, il faut donc trouver un autre terme pour les personnes qui n'entrent pas dans cette catégorie.

M. Hall: Ce mot pourrait s'appliquer à toute personne avec qui nous concluons un bail, qu'il s'agisse d'une municipalité ou d'un pêcheur.

Le sénateur Langlois: Pourriez-vous me dire quel sera l'essentiel des fonctions des directeurs de port?

M. Hall: Leur fonction principale sera le contrôle du port, son entretien, la sûreté et la sécurité sur le quai ou les quais dont ils auront la charge, la perception des droits d'amarrage, l'administration du port, le maintien de l'ordre dans le port et l'application des règlements.

Le sénateur Frith: Et la perception des droits?

Le sénateur Langlois: Lorsque vous parlez de sécurité, est-ce que cela comprend la sécurité en mer et les normes sécuritaires des navires?

M. Hall: Non, je voulais parler de la sécurité dans le port.

Le sénateur Langlois: Uniquement dans le port?

M. Hall: Oui.

Le sénateur Langlois: Et l'exploitation du port?

M. Hall: Oui.

Le sénateur Grosart: Monsieur le ministre, il ne semble pas que ce soit une façon très efficace d'appliquer une loi canadienne que de rétribuer certaines personnes à la commission, et

[*Text*]

percentage of the fees they are able to collect for whatever remuneration they are to receive from their duties. It seems to be a case where something that does not appear to work does, in fact, work. Would you say, in your experience, that this is working well?

Hon. Mr. LeBlanc: Yes. I am thinking of cases where a harbour produces enough revenue to occupy enough time for it to be well managed and to give the fishermen the services that they would get and that they do, in fact, get in a private marina. I am thinking mainly of the west coast where the fees are quite high and they will get some services which we would hope to provide. There is certainly an artisan quality about some of these arrangements.

I might say that I would hope the fishermen themselves would have a voice in the appointment of these people. I think that the co-operation of the fishermen is important. Frankly, it will not be possible to manage harbours and fishing wharves properly unless the fishermen co-operate. It will not be realistic. That is one of the reasons why I would like to see fishermen participating in this election.

Senator Grosart: If it is working, it is very difficult to say it should not be working. If you say, Mr. Minister, that it is working, that satisfies me.

Could I ask this? Has any consideration ever been given to putting this on a more operational basis where you would require so many hours of supervision at a harbour or wharf, at a stated fee?

Mr. Hall: Mr. Chairman, that is exactly what we are trying to do now because the wharfage system based on commission has not always worked well, and we are attempting to remunerate these people properly for a certain number of hours' work. In many cases they are not being properly remunerated now. We have some zealous wharfingers who do the work and do not get paid, but we intend to train them properly and to pay them properly.

Senator Grosart: The policy of the department, then, is to move away from the commission basis and to pay the harbour managers on a more normal basis of remuneration?

Mr. Hall: Yes.

Senator Grosart: You are on the way there?

Mr. Hall: Yes.

Senator Grosart: That satisfies me.

Senator Bonnell: Is it true that they will also receive travelling expenses for travelling from wharf to wharf?

Mr. Hall: Yes, normally that would be covered.

Senator Grosart: I think you are moving on to those areas where you might agree with some of the suggestions made by the committee.

Hon. Mr. LeBlanc: I think there was a problem with the duration of seizures. I think it was Senator Phillips who raised that issue.

Senator Phillips: A number of times.

[*Traduction*]

d'assujettir à un pourcentage sur les droits qu'ils pourront percevoir de la rémunération de leur travail. On dirait qu'il s'agit là d'un cas où quelque chose qui semble ne pas fonctionner va fonctionner en réalité. D'après votre expérience, est-ce que cela fonctionne bien?

L'honorable M. LeBlanc: Oui. Je peux citer des cas où un port produit suffisamment de revenus pour qu'on s'en occupe et qu'on le gère convenablement pour donner aux pêcheurs les services qu'ils pourraient obtenir ou qu'ils obtiennent effectivement dans un port privé. Je pense principalement à la côte ouest où les droits sont très élevés et où les pêcheurs obtiennent des services que nous souhaitons fournir. Certaines de ces dispositions évoquent manifestement une forme d'artisanat.

Je souhaite que les pêcheurs eux-mêmes participent personnellement au processus de sélection de ces personnes. Il me semble que leur coopération est essentielle. De toute évidence, il est impossible de gérer convenablement des ports de pêche sans la coopération des pêcheurs. Ce ne serait pas réaliste. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'aimerais que des pêcheurs participent à cette élection.

Le sénateur Grosart: Si la formule fonctionne bien, il serait difficile de prétendre le contraire. Si vous dites, monsieur le Ministre, qu'elle fonctionne bien, cela me semble suffisant.

Je voudrais poser une question. N'a-t-on jamais envisagé d'adopter une formule plus fonctionnelle qui obligerait ces personnes à effectuer un certain nombre d'heures de surveillance du port ou du quai pour une rémunération fixe?

M. Hall: Monsieur le président, c'est exactement ce que nous essayons de faire actuellement, car le système de droits de quai fondé sur une commission n'a pas toujours donné satisfaction, et nous essayons de rémunérer ces employés convenablement pour un certain nombre d'heures de travail. Bien souvent, ils ne sont pas rémunérés convenablement. Il y a certains directeurs zélés qui s'acquittent de leur tâche et qui ne sont pas bien rémunérés; nous essayons donc de leur assurer une formation adéquate et de les rémunérer de façon satisfaisante.

Le sénateur Grosart: La politique du ministère consiste donc à s'éloigner du système de la rémunération à la commission et de rémunérer les directeurs de port de façon plus normale.

M. Hall: Oui.

Le sénateur Grosart: Êtes-vous avancé dans cette voie?

M. Hall: Oui.

Le sénateur Grosart: C'est parfait.

Le sénateur Bonnell: Est-il vrai que ces employés auront également droit à des frais de voyage pour se déplacer d'un port à l'autre?

M. Hall: Oui, normalement, c'est ce qui se passera.

Le sénateur Grosart: Il me semble que votre attitude est de plus en plus conforme à certaines suggestions formulées par le Comité.

L'honorable M. LeBlanc: Je crois qu'il y avait un problème au niveau de la durée des saisies. Il me semble que c'est le sénateur Phillips qui a soulevé cette question.

Le sénateur Phillips: Oui, à plusieurs reprises.

[*Text*]

Hon. Mr. LeBlanc: The use of a vessel can be withheld for 21 days. We felt this could be a hardship on the fishermen.

Senator Grosart: That is clause 18.

Hon. Mr. LeBlanc: I should have identified that. It is clauses 18(1)(*b*) and 19(1). The seizure in respect to vessels usually relates to abandoned vessels. The more usual application, of course, is in respect to goods which are, in most cases, returned to the owner immediately upon compliance with the regulations. In all cases other than emergencies the seizure is only resorted to after repeated warnings and other procedures have failed. In those cases where it is determined to resort to seizure of a vessel an application is made to a court for an order authorizing sale and a maximum period of 21 days is considered to be reasonable.

I would like to put this matter in perspective by reminding the committee that the Fisheries Act allows for a period of 90 days, the Explosives Act and Hazardous Products Act allow 90 and 60 days, respectively, and the new Maritime Code is proposing 30. We feel that 21 days could be a reasonable compromise between the rights of the person owning the vessel and the ability of the department to effectively enforce the act. We feel that reducing it from 21 to 7 days would, in fact, emasculate or weaken this provision of the bill very considerably.

Senator Langlois: Was there not provision for a notice of the seizure to the owner?

Mr. Hall: There certainly would be notice to the owner.

Senator Langlois: Is it provided in the bill?

Mr. Hall: It is not provided in the bill specifically.

Senator Langlois: It should be provided there.

Mr. Hall: Seizure would be a last step and not taken lightly, as we mentioned earlier.

Senator Langlois: The Maritime Code provides for notice for filing with the Federal Court, but there is nothing such as that contained in this bill.

Mr. Hall: I could only say from experience that in any seizures we have undertaken we have attempted numerous times to contact the owner, even advertising it in the newspapers. Usually these are derelict vessels that are blocking the harbour for other fishermen who wish to use it.

Senator Langlois: If we may refer, Mr. Chairman, to section BI-21(1.1) of the Maritime Code, which reads as follows:

> A seizure is made by serving upon a ship, the ship and cargo, or the cargo, the person in charge thereof and the person empowered to give a clearance in respect thereof a notice of seizure describing the offence alleged to have been committed, which notice of seizure shall also be filed

[*Traduction*]

L'honorable M. LeBlanc: L'utilisation d'un navire peut être suspendue pour 21 jours. Il nous semble que cela pourrait causer de sérieuses difficultés aux pêcheurs.

Le sénateur Grosart: C'est ce que stipule l'article 18.

L'honorable M. LeBlanc: J'aurais dû les repérer. C'est l'alinéa 18(1)*b*) et le paragraphe 19(1). En matière de mise sous séquestre de navires, la mesure concerne généralement des navires abandonnés. Naturellement, dans les cas les plus courants, elle concerne des biens qui, le plus souvent, sont renvoyés à leurs propriétaires dès que les dispositions de la loi ont été observées. Dans tous les cas autres que les cas d'urgence, on ne recourt à la mise sous séquestre qu'après que des mises en garde réitérées et d'autres procédures ont échoué. Dans les cas où l'on décide de recourir à la mise sous séquestre d'un navire, on demande à un tribunal d'émettre une ordonnance autorisant la vente, auquel cas une période maximale de 21 jours est considérée comme raisonnable.

Je voudrais replacer cette question dans son contexte en rappelant au comité que la Loi sur les pêcheries prévoit un délai de 90 jours, la Loi sur les explosifs et la Loi sur les produits dangereux prévoient des délais de 90 et 60 jours respectivement, et le nouveau Code maritime propose un délai de 30 jours. Nous estimons qu'un délai de 21 jours constituerait un compromis raisonnable entre les droits du propriétaire du navire et la possibilité, pour le Ministère, d'appliquer efficacement la loi. Il nous semble qu'une réduction de 21 à 7 jours affaiblirait considérablement cette disposition du projet de loi.

Le sénateur Langlois: N'a-t-on pas prévu de prévenir le propriétaire de la mise sous séquestre?

M. Hall: Un avis sera certainement adressé au propriétaire.

Le sénateur Langlois: Est-ce que le bill le prévoit?

M. Hall: Non, pas expressément.

Le sénateur Langlois: Pourtant, on devrait le stipuler.

M. Hall: La mise sous séquestre devrait constituer un dernier recours; c'est une mesure qui ne doit pas être prise à la légère, comme nous l'avons dit plus tôt.

Le sénateur Langlois: Le Code maritime prévoit un avis qui doit être déposé à la Cour fédérale, mais le projet de loi n'inclut rien de tel.

M. Hall: Tout ce que je peux dire, de par mon expérience, c'est que dans toutes les mises sous séquestre que nous avons entreprises, nous avons essayé à de nombreuses reprises de communiquer avec le propriétaire, parfois même en insérant des annonces dans les journaux. Habituellement, il s'agit de bateaux abandonnés qui gênent l'utilisation du port.

Le sénateur Langlois: Si nous pouvons nous reporter, monsieur le président, à l'article BJ-21(1.1) du Code maritime, qui se lit comme suit:

> La mise sous séquestre s'effectue par la signification au navire, au navire et à la cargaison ou à la cargaison, à la personne qui en a la charge et à la personne chargée de donner le congé au navire, d'un avis de séquestre exposant l'infraction dont la perpétration est invoquée; ledit avis de

[*Text*]

in the Admiralty Court within ten days of the serving thereof.

That is the Maritime Code.

Hon. Mr. LeBlanc: We certainly could cover that in the regulations and impose the obligation that notice should be served.

Senator Langlois: It would be an improvement, but I would rather see it in the act itself.

Senator Phillips: I would rather see something in the act. I wish to explain, Mr. Minister, that my objection is not based on any particular distrust of you, but I am anticipating a new minister very shortly and I might have more trouble with him than I would with you.

Hon. Mr. LeBlanc: You do not trust him?

Senator Langlois: Another wild dream, my friend.

The Chairman: To take care of that short interim, Senator Phillips, have you any further suggestions to make with respect to this bill?

Senator Phillips: I would find Senator Langlois' suggestion quite acceptable, that there be a warning, not in the regulations but in the act; and with the warning I believe that the officials of the department and the individual concerned could negotiate and eliminate my fear, which is that of an individual losing his lobster boat for 20 days of a 40-day season. I would like the committee to consider the suggestion of Senator Langlois. However, I still have not obtained an adequate explanation as to why 21 days are required in these days of rapid communication. I asked at an earlier meeting, Mr. Chairman, if the department was still using the Post Office.

The Chairman: Were you suggesting that that would expedite matters?

Senator Phillips: No, but it is the only reason I can see for 21 days.

Senator Bonnell: That is a good reason.

Hon. Mr. LeBlanc: As I said earlier, if it is determined that we have to resort to seizure of a vessel and make application to a court for an order authorizing sale, for example, it seems that a period of 21 days is reasonable. That is also the maximum.

Senator Bourget: What has been the practice in the past with regard to Senator Phillips' question with respect to seven days or 21 days?

Mr. Hall: The practice of seizure?

Senator Bourget: Yes?

Mr. Hall: I do not believe we have ever seized an operational vessel.

Senator Grosart: Or goods?

Mr. Hall: I could not swear to that, but our seizures are of those vessels for which we cannot locate the owners. Those vessels, generally speaking, have been abandoned.

[*Traduction*]

séquestre doit également être déposé à la Cour d'Amirauté dans les dix jours de sa signification.

C'est le Code maritime.

L'honorable M. LeBlanc: Nous pourrions certainement traiter cette question dans les règlements et rendre la signification de l'avis obligatoire.

Le sénateur Langlois: Ce serait déjà une amélioration, mais je préférerais voir cette disposition dans la loi elle-même.

Le sénateur Phillips: Je verrais également cela dans la loi elle-même. Je désire vous expliquer, monsieur le ministre, que mon objection ne se fonde pas sur une méfiance particulière à votre égard, mais je m'attends à devoir transiger avec un nouveau ministre dans un avenir très rapproché, et j'aurai peut-être plus de difficultés avec lui, qu'avec vous.

L'honorable M. LeBlanc: Vous ne lui faites pas confiance?

Le sénateur Langlois: Un autre rêve, mon ami.

Le président: Pour profiter de ce court intermède, sénateur Phillips, avez-vous d'autres suggestions à faire concernant ce projet de loi?

Le sénateur Phillips: J'approuve la suggestion du sénateur Langlois. La loi devrait prévoir la signification d'un avertissement et ainsi les représentants du Ministère et la personne concernée pourraient négocier. On ferait disparaître ainsi une de mes craintes, celle de voir un pêcheur perdre son homarolier pendant 20 jours alors que la saison de pêche n'en dure que 40. J'aimerais donc que le Comité examine la suggestion du sénateur Langlois. Toutefois, je n'ai toujours pas compris pourquoi il fallait sept jours à une époque où les communications sont tellement rapides. J'ai demandé à une réunion précédente, monsieur le président, si le Ministère avait toujours recours aux services de la poste.

Le président: Vous vouliez dire que cela accélèrerait les choses?

Le sénateur Phillips: Non, mais c'est la seule raison que je puisse voir pour imposer les 21 jours.

Le sénateur Bonnell: C'est une bonne raison.

L'honorable M. LeBlanc: Comme je l'ai dit auparavant, s'il est stipulé que nous devons procéder à la mise sous séquestre d'un bateau, et faire une demande à un tribunal pour obtenir l'autorisation de vente (par exemple), il me semble qu'une période de 21 jours soit raisonnable. C'est également le maximum.

Le sénateur Bourget: Quelle a été la pratique dans le passé en ce qui concerne la question du sénateur Phillips au sujet des sept jours ou des 21 jours?

M. Hall: La pratique en matière de mise sous séquestre?

Le sénateur Bourget: Oui.

M. Hall: Je ne pense pas que nous ayons déjà mis sous séquestre un bateau opérationnel.

Le sénateur Grosart: Ou des marchandises?

M. Hall: Je ne pourrais pas le jurer, mais les saisies que nous effectuons concernant des bateaux dont nous ne pouvons

[*Text*]

The Chairman: Are you saying that up to date you have not had occasion to seize an abandoned vessel?

Mr. Hall: No, I am not saying that, Mr. Chairman. I am saying that we have not seized one where it mattered whether it was held 21 days or two years.

The Chairman: I see. Mattered to whom, I wonder.

Mr. Hall: We have been unable to locate the owner and it has been causing interference in the harbour and is apparently abandoned.

Senator Langlois: Also because you had no enforcement officers, for which you are now providing.

Mr. Hall: Mr. Chairman, we still have the wharfinger, who has enforcement powers under the harbours and piers legislation and the government wharf regulations. Yes, we do have these enforcement officers, not under the same name. They are wharfingers, but they do have powers under the government wharf regulations.

Senator Grosart: Mr. Chairman, we are dealing with a number of clauses here under the general heading of "Removal, Seizure, Detention and Sale," which starts at clause 14 and runs nearly all the way through to clause 19, so this is apparently an important part of the bill. I wonder if the minister could suggest to us whether he would find it acceptable if clause 15 were amended to provide for notice. Perhaps I should say at this point, Mr. Chairman, as we are discussing suggested amendments, that we are all in the position of not knowing how long we may have, or the department may have, to obtain passage of an amended bill through the House of Commons.

The Chairman: Are you expecting the minister to tell us?

Senator Grosart: No, I am not expecting the minister to tell us.

Senator Langlois: Ask your question of the Opposition.

Senator Grosart: No; I am raising the point because if we intend to ask the minister if he would accept amendments, we have to realize that he wants the bill through, obviously. He may know some things that we do not, and I would, therefore, suggest to him that it could be done by means of an alternative which has been used by our committees at times, for the minister to say that he agrees with the principle and that he will undertake in due course to bring in amendments.

Hon. Mr. LeBlanc: Yes.

[*Traduction*]

pas retracer les propriétaires. Ces bateaux, en règle générale, ont été abandonnés.

Le président: Voulez-vous dire que, jusqu'à maintenant, vous n'avez pas eu l'occasion de saisir un bateau abandonné?

M. Hall: Non, je ne dis pas cela, monsieur le président. Je dis que nous n'en n'avons mis aucun sous séquestre dans des cas où il importait que le navire ait été retenu vingt et un jours ou deux ans.

Le président: Je vois; je me demande qui cela intéressait?

M. Hall: Nous n'avons pas pu trouver le propriétaire du navire, qui gênait le trafic portuaire et est apparemment abandonné.

Le sénateur Langlois: Notamment parce que vous ne disposiez pas non plus d'agent d'exécution, dont vous prévoyez maintenant la nomination.

M. Hall: Monsieur le président, nous avons toujours le gardien de quai, qui a des pouvoirs d'exécution dans le cadre de la loi qui régit les ports et les jetées et des règlements établis par le gouvernement relativement aux quais. Oui, nous avons ces agents d'exécution, mais ils sont désignés sous un autre nom. Ce sont des gardiens de quais, mais ils sont certainement investis de pouvoirs aux termes des règlements établis par le gouvernement relativement aux quais.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, nous étudions ici un certain nombre d'articles du bill sous la rubrique générale de: «Déplacement, mise sous séquestre, rétention et vente», laquelle groupe presque intégralement les articles 14 à 19 du bill; il semble donc s'agir d'une partie importante du bill. Je me demande si le ministre pourrait nous indiquer s'il trouve acceptable de modifier l'article 15 afin de prévoir une motification? Je devrais peut-être dire avant de poursuivre, monsieur le président, puisque nous discutons des projets de modification, que ni nous ni le ministère ne savons combien de temps il nous faudra attendre avant d'obtenir l'adoption par la Chambre des communes d'un bill auquel on aurait apportée des modifications.

Le président: Vous attendez-vous à ce que le ministre nous le dise?

Le sénateur Grosart: Non.

Le sénateur Langlois: Posez votre question aux membres de l'opposition.

Le sénateur Grosart: Non; je soulève ce point parce que si nous avons l'intention de demander au ministre s'il accepterait des modifications, nous devons tenir compte du contexte actuel et, évidemment, il veut faire adopter le bill. Il est peut-être au courant de certaines décisions que nous ignorons, et par conséquent, je lui ferai observer que l'objectif pourrait être atteint en employant un moyen qui a été utilisé par nos comités occasionnellement; le ministre n'a qu'à dire qu'il souscrit au principe et qu'il prend l'engagement d'introduire les modifications en temps voulu.

L'honorable M. LeBlanc: En effet.

[*Text*]

Senator Grosart: I say that because under the circumstances I feel it wold not be fair to say to you, Mr. Minister, "Will you accept an amendment in committee tonight?"

Hon. Mr. LeBlanc: I can tell you that I appreciate your suggestion very much. I think that as a minister I have tried to operate in a commonsense sort of way. I agree that legislation is always improved by the sort of discussion we are having tonight. I have no particular knowledge, but I have the experience of having been in the Press Gallery between 1959 and 1962, and I know that decisions are made and moved swiftly, and one never knows. I can certainly undertake to look at this, and in practice to see if we can improve it. I am sure that we will by experience want to. This is a new piece of legislation. It is a new administrative framework that we are trying to pull together. I can certainly give the undertaking that we will consider that. I will make sure that it is in the form of regulations and advise the committee.

Senator Grosart: You are saying that in connection with the seizure, and one or two other matters, you would give consideration to providing for this in the regulations, and will give consideration in due course to introducing an amendment to the bill, or the act as it would be then, to provide for notice. You will give consideration to that?

Hon. Mr. LeBlanc: Yes, I give that undertaking.

Senator Langlois: This is acceptable.

Senator Phillips: May I have clarification on the commitment given by the minister? Do I understand the minister is giving a commitment that the regulations will contain some form of notification?

Hon. Mr. LeBlanc: Yes.

Senator Phillips: Prior to seizure?

Hon. Mr. LeBlanc: Yes.

Senator van Roggen: I apologize for having arrived late; I have not had the time I should have had to study the bill, but being familiar with the types of problems the minister and his department are dealing with, where boats may be left at a wharf and nobody comes back to claim them, so that they are blocking other people's passage and use of the wharf—later I will possibly have comment to make of a general nature—I am aware of the need of the authorities to be able to move the boats and get them out of people's way; they are a great nuisance. As to giving notice, I do not quite know how you give notice. The fellow's name might be on the boat. I am thinking of an 18-foot runabout with an outboard that is not working any more. I suppose a notice could be plastered on the boat, but that will not do much good; it is not like arresting an ocean liner. Notice may be very difficult.

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Je fais cette remarque, Monsieur le ministre, parce qu'en l'occurrence, j'estime qu'il ne serait pas raisonnable de vous demander si vous accepteriez une modification proposée ce soir à la séance du Comité.

L'honorable M. LeBlanc: Je peux vous dire que je reconnais l'intérêt de votre proposition. Je pense qu'à titre de ministre, j'ai essayé d'agir en faisant preuve de bon sens. J'admets que le genre de discussion que nous avons ce soir permet toujours d'améliorer une mesure législative. Je ne suis au courant d'aucune décision particulière, mais à la suite de mon expérience à la tribune de la presse entre 1959 et 1962, je sais que des décisions sont prises et appliquées rapidement, et que personne n'en est jamais informé. Je peux certainement promettre d'étudier cette proposition, et voir si nous pouvons apporter des améliorations au bill; je suis certain que lorsqu'il aura été appliqué, nous voudrons le faire. Il s'agit d'un nouveau texte législatif, d'un nouveau cadre administratif que nous essayons d'instituer. Je peux certainement vous donner l'engagement que nous étudierons ces modifications. Je m'assurerai qu'elles seront apportées sous la forme de règlements et j'en aviserai le Comité.

Le sénateur Grosart: Vous dites qu'en ce qui concerne la mise sous séquestre et une ou deux autres mesures, vous étudierez la possibilité d'insérer des dispositions à ce sujet dans les règlements, et qu'en temps voulu, vous étudierez la possibilité d'apporter une modification au bill ou à la loi, quel que soit le statut du texte législatif à ce moment-là, pour prévoir une notification. Vous étudierez cette possibilité?

L'honorable M. LeBlanc: Oui, j'en prends l'engagement.

Le sénateur Langlois: Voilà qui est satisfaisant.

Le sénateur Phillips: Puis-je obtenir des éclaircissements sur l'engagement pris par le ministre? Si j'ai bien compris, le ministre a-t-il promis que les règlements renfermeront une certaine forme de notification?

L'honorable M. LeBlanc: Oui.

Le sénateur Phillips: Avant la mise sous séquestre?

L'honorable M. LeBlanc: Oui.

Le sénateur van Roggen: Je m'excuse d'être arrivé en retard, je n'ai pas eu suffisamment de temps pour étudier le bill, mais connaissant le genre de difficultés que le ministre et son ministère cherchent à résoudre lorsque des bateaux peuvent être laissés amarrés à un quai, que personne ne revient les récupérer, et que d'autres navires ne peuvent aussi utiliser le quai, je formulerai d'ailleurs ultérieurement des observations sur un autre point d'ordre général, je me rends compte que les autorités ont besoin de pouvoir déplacer des navires de façon qu'ils n'en gênent pas d'autres. Quant à notifier le propriétaire, je ne sais pas exactement comment on peut le faire. Il est possible que le nom de celui-ci soit inscrit sur le navire; je pense à un hors-bord de 18 pieds dont le moteur ne fonctionne plus. Je suppose qu'on pourrait coler un avis sur le bateau, mais cela ne donnerait pas de résultat. Ce n'est pas comme si on arrêtait un courrier. Il peut être très difficile d'aviser l'intéressé.

[*Text*]

As I read clause 16, the boat having been seized, it can then be sold by order of the court. I suppose the forfeiture of the vessel would include the sale of the vessel, and the proceeds of such sale would revert to Her Majesty. I should like to ask whether or not there is provision in the bill that the owner, having come back the following spring from his winter holiday and wondering where his boat is, can apply to the Crown for reimbursement of that money.

Senator Grosart: It is all dealt with in the bill.

Mr. Hall: That is in clause 16(3). Section 59 of the Fisheries Act applies, which allows the owner to register his interest.

Senator van Roggen: Perhaps I could make this comment. The minister has undertaken to look into this question of notice, and we should recognize the fact that giving such notice might be very difficult in the practical circumstances that I know of, at least on the west coast.

Senator Grosart: It is always difficult.

Senator Phillips: It must be remembered that under these clauses a boat can be seized if a fishermen has not been able to pay his licence fee. Those are the types of things I am really interested in, rather than the derelict. People do not use derelicts to earn their living.

The Chairman: There certainly is a difference, and I am sure the minister appreciates that.

Senator Frith: Looking at clause 14, when we are talking about the question of notice various interests arise in a factual situation described in clause 14. The factual situation that is described in clause 14 is the leaving of a vessel or goods abandoned at a scheduled harbour:

> ... in a manner that, in the opinion of an enforcement officer, impedes, interferes with or renders difficult or dangerous the use of the harbour.

It is not just the wharf but the harbour. If I understand the bill, it seeks to accomplish use and claims for use of both wharves and harbours. When that factual situation exists a number of rights arise. I agree with Senators Phillips and Langlois that the rights of an owner are important, and that therefore notice is important.

However, in looking at the fulfilment of the undertaking the minister has given, we should not overlook the fact that the factual situation there also raises a number of rights for perhaps 15, 20 or hundreds or other people. When we are talking about an undertaking, we are not talking about the kind of undertaking that is going to inflate the rights of the owner to such an extent that it will interfere with and inhibit the rights of all these other persons, and some balance will be taken into account.

That clause itself seems to realize that notice is necessary, balances it against the needs of a lot of other persons who want to use the harbour for recreation or fishery purposes, and does talk in terms of a person appearing to be in charge. It is not as if the whole idea of the rights of the owner or someone in

[*Traduction*]

D'après l'article 16, le bateau mis sous séquestre peut être vendu en vertu d'une ordonnance du tribunal. Je suppose que la confiscation du navire en incluerait la vente et que le produit de cette dernière reviendrait à Sa Majesté. J'aimerais savoir s'il existe une disposition dans le bill voulant que le propriétaire qui revient le printemps après son congé d'hiver et se demande ce qui est advenu de son bateau peut s'adresser à la Couronne afin d'être remboursé?

Le sénateur Grosart: Le bill traite de cette question.

M. Hall: Elle est prévue au paragraphe 16(3). L'article 59 de la Loi sur les pêcheries s'applique, ce qui permet au propriétaire de déclarer son intérêt.

Le sénateur van Roggen: Je pourrais peut-être faire le commentaire suivant. Le ministre s'est engagé à étudier cette question d'avis et nous devrions reconnaître le fait qu'il pourrait être très difficile, dans les circonstances pratiques que je connais, du moins sur la côte ouest, de signifier cet avis.

Le sénateur Grosart: Il est toujours difficile de le faire.

Le sénateur Phillips: Il faut se rappeler qu'en vertu de ces articles, une embarcation peut être mise sous séquestre si un pêcheur n'a pu acquitter les droits du permis. Ce sont là des éléments qui m'intéressent vraiment plus que la question d'abandon du navire. Personne ne se sert d'un navire abandonné pour gagner sa vie.

Le président: Il y a certes une différence et je suis convaincu que le ministre en convient.

Le sénateur Frith: En ce qui concerne l'article 14, lorsque nous parlons de la question de l'avis, divers intérêts entrent en jeu dans la situation réelle décrite à l'article 14. Il s'agit d'un navire ou de marchandises laissées ou abandonnées dans un port inscrit et qui, de l'avis de l'agent d'exécution:

> ... gênent, entravent ou rendent difficile ou dangereuse l'utilisation de celui-ci.

Il ne s'agit pas seulement du quai mais du port. Si je comprends bien le bill, on cherche à déterminer l'utilisation et les revendications en ce qui concerne l'utilisation tant des quais que des ports. Lorsque cette situation se présente, un certain nombre de droits surgissent. Je conviens avec les sénateurs phillips et Langlois que les droits d'un propriétaire sont importants et qu'il en va de même pour l'avis.

Si l'on considère toutefois le respect de la promesse faite par le ministre, il ne faudrait pas oublier que cette situation réelle soulève également un certain nombre de droits pour peut-être des dizaines ou des centaines d'autres personnes. Lorsque nous parlons de promesse, nous n'entendons pas le genre d'engagement qui étendra les droits d'un propriétaire de façon à entraver et à annuler les droits de toutes ces autres personnes; on cherchera un certain équilibre.

Il est évident que l'article semble reconnaître l'importance de l'avis, mais il faut en contre-partie tenir compte des besoins de beaucoup d'autres personnes qui veulent utiliser le port à des fins de pêche ou de plaisance; aussi s'intéresse-t-on à la personne apparemment responsable du navire. Il ne s'agit pas,

[*Text*]

charge of the vessel are to be ignored in clause 14. I think what Senators Phillips and Langlois have raised is important, but I just hope that when the minister is considering this he, and all of us, will realize that the rights that arise have to be balanced in terms of the number of people whose interests are at stake.

Senator Grosart: Of course, a more thorough reading of the bill would indicate that clause14(1) describes a situation quite different from clause 14(2). In subclause (1) the person in charge of the harbour merely has a right to say, "Move it." I would have some doubts about the last phrase:

. . . to such place as the officer deems suitable.

I would suggest that the minister might want to take that out, because it would be enough to say, "Get it out of here. Move it." It might cause some problems if the officer were to say, "I'll tell you where to move it to." The old army one was, "Move it over." Perhaps the minister would take that into consideration.

In subsection (2), of course, we are now dealing with a situation where the person is difficult. This is a case where the officer has the right to seize the vessel. This brings up another suggestion to amend which was made by the chairman. The amendment would be to delete the word "deems". I am quite sure you are familiar with the argument that it should be a place that is suitable, so that were there a subsequent damage action a complete defence would not be that the officer thought this was a suitable place. Can we ask you to consider an amendment that would merely change the word "deems" to "is suitable"?

Senator Frith: "to a suitable place." That leaves it up to the court to decide.

Senator Grosart: Or the words "such place as is suitable"?

The Chairman: The same phrase appears in clause 14(1) and clause 14(2). I think it is open to the same argument in either case.

Senator Frith: The point Senator Grosart is raising is the fact that, if you project this all the way into a court case for damages, as he suggests, all one need do, if you are appearing on behalf of the ministry, is call the officer and ask him whether he deemed it suitable.

Senator Grosart: That is what it says.

The Chairman: He is agreeing with you.

Senator Frith: The minute he says that, the court is liable to say that is an absolute defence, because he deemed it suitable, and that is what the act says. Whereas, if the wording were "to a suitable place", it would be left to the court to decide whether or not it was suitable. Is that not your point, Senator Grosart?

Senator Grosart: Yes. This is on the record of our proceedings. We have gone through this before.

[*Traduction*]

aux termes de l'article 14, de faire fi de toute l'idée des droits du propriétaire ou d'une personne responsable du navire. Je crois que les sénateurs Phillips et Langlois ont soulevé un point important, mais j'ose espérer que lorsque le ministre étudiera cette question, il se rendra compte, comme nous tous, que les droits qui surgissent doivent être équilibrés selon le nombre de personnes dont les intérêts sont en jeu.

Le sénateur Grosart: Une lecture plus approfondie du bill révélerait naturellement que le paragraphe 14(1) décrit une situation assez différente de celle qui fait l'objet du paragraphe 14(2). Au paragraphe (1), le responsable du port a simplement le droit de dire: «Déplacez votre embarcation.» J'aurais quelques doutes au sujet du dernier nombre de phrase:

. . . vers l'endroit qu'il juge indiqué.

Je dirais que le ministre désirerait peut-être l'éliminer parce qu'il suffirait de dire: «Débarrassez-nous-en, déplacez-la.» Certains problèmes pourraient surgir si l'agent d'exécution devait dire: «Je vous dirai où la déplacer.» On avait l'habitude de dire: «Déplacez-la.» Le ministre tiendra peut-être compte de cet aspect.

Le paragraphe (2), vise naturellement les situations impliquant des personnes peu commodes. C'est un cas où l'agent a le droit de mettre le navire sous séquestre. Cela soulève une autre proposition de modification, qui a été faite par le président. Il a proposé de supprimer le terme «juge». Je suis convaincu que vous connaissez bien l'argument voulant qu'on parle d'un endroit approprié, car s'il y a ultérieurement procès en dommages-intérêts, la défense ne peut simplement alléguer que l'agent avait jugé l'endroit indiqué. Pouvons-nous vous demander d'examiner une modification qui aurait simlement pour effet de remplacer «juge» par «approprié»?

Le sénateur Frith: «Vers un endroit approprié». On laisse au tribunal le soin d'en décider.

Le sénateur Grosart: On pourrait effectivement dire «Vers un endroit approprié».

Le président: La même expression figure aux paragraphe 14(1) et (2). Je pense qu'on peut avancer le même argument dans les deux cas.

Le sénateur Frith: Le sénateur Grosart veut dire que dans le cas d'un procès en dommages-intérêts, tout ce qu'on doit faire si on comparaît au nom du ministre, c'est appeler l'agent et lui demander s'il a jugé l'endroit indiqué.

Le sénateur Grosart: C'est ce que dit la loi.

Le président: Il est d'accord avec vous.

Le sénateur Frith: Dès que l'agent dit cela, le tribunal est tenu de considérer que c'est une défense absolue, car il a jugé l'endroit indiqué, et c'est ce que dit la loi. Mais si elle disait «vers un endroit approprié», c'est le tribunal qui devrait déterminer s'il était approprié ou non. N'est-ce pas votre point de vue, sénateur Grosart?

Le sénateur Grosart: Oui. C'est d'ailleurs inscrit au compte rendu de nos délibérations. Nous en avons déjà parlé.

[*Text*]

Hon. Mr. LeBlanc: I am not a lawyer, and for that reason I am at a disadvantage.

If I might refer back to clause 14(1), while preparing this, we thought very much of the situation arising where the officer in charge would find leaking gasoline. In this case he would have to remove the boat. If there were an argument as to where it should be moved, I find it difficult to imagine that the danger be allowed to persist, because the whole fleet would be in danger. In many cases, these are wooden boats. I think that was the intention, but perhaps the wording is not the best choice.

The Chairman: The argument, if I might use that word, was really to use some phrase that would not remove it from the eventual supervision of the courts, if the question arose whether the officer acted properly or not, and not to interfere with the officer's ability to move quickly and get rid of the danger.

There are decisions which hold that if a phrase such as that were used, and as Senator Frith has expressed quite properly, all the officer need do is swear that he deemed that place suitable, and that is the end of it.

Senator Frith: If I understand Senator Grosart's point, and if he is talking about clause 14(2), it is different. If he is making that distinction he is on good ground. He says in clause 14(1), to deal with the situation to which the minister referred, it is up to the officer to tell the person in charge of the vessel what he deems to be a suitable place. He can say to him "I deem it to be suitable. Move it there." That is up to the officer. In clause 14(2), where the officer seizes it and moves it himself, that is another question. Is that the distinction you are making, senator?

Senator Grosart: I would not go quite that far. In clause 14(1) the officer may decide that, in his opinion, the situation impedes, interferes or renders difficult. I would agree with that. He would then say that is his opinion and ask the person in charge to move the vessel.

The same problem appears in clause 14(2). Let us suppose the officer tells the person in charge to move the vessel and a collision occurs. Again, let us suppose that the owner of the vessel says, "If you think I am going to move it there, you are crazy. You are a landlubber; I am a sailor." What happens, then, if damages arise? That is why I object to the word "deems" in both cases. Surely it should be "such place as is suitable", then the responsibility is on the officer if he has made the wrong decision.

The Chairman: Except that in clause 14(1) the danger to which the minister referred does, in fact, exist, and he has to find some authority which would enable the officer to enforce his decision.

Senator Grosart: I do not disagree with that, Mr. Chairman. As long as he says, "You move it. Get it out of here." If the person in charge of the vessel moves it to a place which the officer still believes to be dangerous, he will tell him to move it

[*Traduction*]

L'honorable M. LeBlanc: Je ne suis pas avocat, et me trouve de ce fait désavantagé.

J'aimerais revenir au paragraphe 14(1). Au moment de le rédiger, nous pensions beaucoup aux situations qui se posent lorsque l'agent responsable se rend compte que l'essence d'un navire coule. Dans ce cas, il devrait déplacer le navire. S'il y avait un argument quant à la question de savoir où le navire devrait être déplacé, je vois difficilement qu'on puisse laisser le danger persister, car c'est toute la flotte qui serait en danger. Dans bien des cas, ces bateaux sont en bois. Je pense que telle était l'intention du paragraphe, mais sa formulation n'était peut-être pas la meilleure.

Le président: L'argument, si je puis utiliser ce terme, était vraiment d'utiliser une expression qui n'empêcherait pas l'intervention éventuelle des tribunaux quant à la question de savoir si l'agent a bien ou mal agi, sans entraver la possibilité pour ce dernier d'agir rapidement et d'écarter le danger.

Il y a des décisions qui le soutiennent. Si une expression comme celle-là était utilisée, et le sénateur Frith l'a exprimé clairement, l'agent n'aurait qu'à jurer qu'il a jugé l'endroit indiqué, et l'affaire s'arrêterait là.

Le sénateur Frith: Si je comprends bien le point de vue du sénateur Grosart, s'il parle du paragraphe 14(2), il y a là une différence. S'il établit cette distinction, il a de bonnes bases. En ce qui concerne le paragraphe 14(1), se rapportant à la situation décrite par le ministre, il dit qu'il appartient à l'agent de dire à la personne responsable du navire ce qu'il juge être un endroit approprié. Il peut lui dire: «C'est un endroit que je juge approprié. Déplacez-le là». Il n'en tient qu'à l'agent. Mais en ce qui concerne le paragraphe 14(2), les cas où l'agent met un navire sous séquestre et se charge lui-même de le faire déplacer, c'est autre chose. Est-ce la distinction que vous établissez, sénateur?

Le sénateur Grosart: Je n'irais pas aussi loin. Dans le paragraphe 14(1), l'agent peut juger que la situation gêne, entrave ou rend plus difficile, etc. Je serais d'accord avec cela. Il dirait que c'est son avis et demanderait à la personne responsable du navire de le déplacer.

Le même problème se pose au paragraphe 14(2). Supposons que l'agent dise à la personne responsable du navire de déplacer celui-ci et qu'une collision se produise. Supposons encore une fois que le propriétaire du navire dise: «Si vous pensez que je dois déplacer le navire là, vous êtes fou. Vous êtes un amant de la terre et moi un navigateur». Mais que se passe-t-il si des dommages surviennent? C'est la raison pour laquelle je m'oppose au terme «jugé», dans les deux cas. On devrait à coup sûr dire «un endroit approprié», de sorte que l'agent soit tenu responsable s'il a pris une mauvaise décision.

Le président: Sauf qu'au paragraphe 14(1), le danger auquel le ministre a fit allusion existe vraiment et ce dernier doit conférer des pouvoirs permettant à l'agent de faire respecter sa décision.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, je suis d'accord avec vous sur ce point dans la mesure où l'agent ordonne à la personne responsable du navire de le déplacer. Si l'intéressé l'amène à un endroit que l'agent considère également dange-

[*Text*]

again. My point is, by the officer deciding that this is an unsafe place and requesting the person in charge to remove it, that would remove any action for damages against the officer as a result of putting that vessel in a place which was dangerous.

Senator Langlois: I fail to see how the officer would be limited or impeded in any way in exercising his duty in moving a ship to a suitable place, using his best judgment. Of course, we must suppose that the minister will appoint qualified enforcement officers.

Senator Grosart: Which he won't do. That is the problem.

Senator Langlois: He will not appoint a farmer as a port manager.

Senator Frith: Mr. Chairman, one has to put oneself in the position of the enforcement officer. Let us take the situation to which the minister referred. I assume the officer is going to be instructed as to what the law is. He will be told that he cannot deem what a suitable place is. He cannot even tell them what a suitable place is. I think there is a big difference between an officer in that situation saying, "I think you should move it there," and, "I tell you to move it there because I deem it." In that case, I do not believe there should be any action against the officer. But, if the person in charge of the vessel refuses to move it and the officer decides to take it upon himself to move it and decides on whether it is a suitable place, then I think that is reasonable. To put it in clause 14(1) that he cannot even deem it, he is going to be so paralyzed and emasculated that we will say, "I am not going to get myself in trouble with the minister. I am not going to have any law suits launched against me over this business," and nothing will happen and the port will blow up.

Senator Grosart: Utter nonsense.

Senator Frith: It is not utter nonsense. If the honourable senator were in that position, he would not think it was utter nonsense.

The Chairman: We have had an extended discussion of this. I think we have explored the various aspects of it. The minister has been made well aware of all the problems involved. He is also aware that some members of the committee think it is well within the ingenuity of his legal advisers to take care of the various problems raised.

If the minister is satisfied with the discussion so far, we can perhaps move on to another point.

Senator McElman: If I may be permitted, Mr. Chairman, there is one comment I would like to make with respect to the point raised.

It seems to me that the circumstance referred to is only where there is a danger involved to the physical harbour or to other vessels in the harbour, in which case there is a fairly heavy responsibility lying upon the protection officer. Those of us, like yourself, who know something of the east coast in a storm can imagine circumstances under which it would be imperative for the protection officer, in the event there was no

[*Traduction*]

reux, ce dernier lui ordonnera de le déplacer de nouveau. Je veux montrer que si l'agent décide que l'endroit n'est pas sûr et s'il demande à la personne responsable du navire de le déplacer, on ne pourra intenter des poursuites en dommages-intérêts contre l'agent en alléguant que le navire a été transféré à un endroit qui n'est pas sûr.

Le sénateur Langlois: Je ne vois pas comment on pourrait empêcher l'agent d'exercer ses fonctions de faire transférer un navire à un endroit qu'il juge indiqué. Évidemment, nous devons supposer que le ministre nommera des agents d'exécution qualifiés.

Le sénateur Grosart: Il ne le fera pas et c'est là le problème.

Le sénateur Langlois: Il ne confiera pas à un agriculteur le soin de surveiller le port.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, il faut se mettre à la place de l'agent d'exécution. Considérons par exemple la situation à laquelle le ministre a fait allusion. Je suppose qu'on expliquera à l'agent les dispositions de la loi. On lui dira qu'il ne peut juger si un endroit est indiqué ou non. Il ne peut même pas dire aux responsables de navires ce qu'est réellement un endroit indiqué. Si l'agent dit: «Je crois que vous devriez l'emmener à cet endroit», ce n'est absolument pas la même chose que s'il dit: «Je vous ordonne de transférer le navire à cet endroit parce que je le juge indiqué». Dans ce cas, je ne crois pas qu'on devrait pouvoir intenter des poursuites contre lui. Mais si la personne responable du navire refuse de le déplacer et si l'agent en prend l'initiative et choisit un endroit qu'il juge indiqué, alors je crois que la situation est raisonnable. Si l'on indiquait au paragraphe 14(1) que l'agent ne peut même pas choisir un endroit qu'il juge indiqué, ce dernier serait tellement paralysé et privé de pouvoirs qu'il se dirait: «Je ne m'attirerai pas les foudres du ministre. Je ne vais pas risquer de me faire poursuivre pour cela; je ne ferai rien et le port sera bloqué.»

Le sénateur Grosart: Complètement absurde.

Le sénateur Frith: Au contraire; si l'honorable sénateur se trouvait dans cette situation, il ne la jugerait pas complètement absurde.

Le président: Nous avons déjà eu une longue discussion à ce propos. Je crois que nous avons étudié les divers aspects de la question. On a exposé clairement au ministre tous les problèmes soulevés. Il sait également que certains membres du Comité jugent qu'il est du ressort de ses conseillers juridiques de les régler.

Si le ministre est satisfait des observations que nous venons de faire, nous pourrions peut-être passer à un autre point.

Le sénateur McElman: Si je puis me le permettre, monsieur le président, j'aimerais faire une remarque à propos du point soulevé.

Il me semble que les circonstances décrites ne sont réunies que lorsque les installations portuaires et d'autres navires dans le port sont en danger, auxquel cas l'agent chargé de la protection a des responsabilités assez lourdes. Ceux d'entre nous qui ont déjà vu des tempêtes s'abattrent sur la côte est peuvent imaginer que dans certaines circonstances, il est indispensable que l'agent chargé de la protection, s'il ne peut

[*Text*]

person to notify, to move the vessel and beach it, and that, of course, would likely result in damage to the vessel; or, in the other instance, where the owner is known to the protection officer, to instruct the owner to beach the vessel immediately, to take it out of danger to the harbour or other vessels in the harbour.

In that event, the owner of the vessel may agree to move it, but not to beach it, in which case it should be within the capacity of the protection officer to insist that the vessel be beached, and in fact carry out the beaching.

The Chairman: I have been in some drastic situations like that, but I would not like to think that they exist every day.

Senator McElman: It is only because it is an extraordinary circumstance.

The Chairman: I appreciate your comment, and I am sure the minister has taken note of it.

Perhaps we could now pass to Senator Grosart.

Senator Grosart: There is one other matter, Mr. Chairman, which I think you yourself raised in this connection, and that concerns the wording in clause 15, and I think elsewhere, which states:

> Where an enforcement officer believes on reasonable grounds that . . .

And I think you were very anxious to have the traditional phrase "reasonable and probable grounds" inserted at that point.

The Chairman: The point I raised at the previous meeting was that there is a well recognized legal phrase which fits into these circumstances, and that is "reasonable and probable grounds." It is a well-known phrase and one which has a well-known and significant meaning. It seemed to me that this would be an appropriate place to have such a phrase, as opposed to the one used.

Having made that clear, I trust myself to the minister, and now call on Senator Bonnell for his comment.

Senator Bonnell: We have the word "reasonable" again, Mr. Chairman, in clause 17, which states that any goods seized may be sold "for such price as is reasonable in the circumstances."

I am wondering what is meant by "reasonable in the circumstances". Is it reasonable in the opinion of the minister, or reasonable in the opinion of the enforcement officer, or what?

The Chairman: At great risk of being proven to be wrong, I would say that that, too, is probably a well-known phrase and one which is customarily interpreted by the courts. It means exactly what it says, or what the court feels it says.

Senator Bonnell: So, if the owner of the goods felt he did not receive a fair price, he would have to bring a court action?

The Chairman: Yes.

[*Traduction*]

communiquer avec le responsable du navire, déplace ce dernier et le tire à sec; évidemment, dans ce cas, le navire risque de subir des avaries; par contre, lorsque l'agent connaît le propriétaire, il doit immédiatement lui ordonner de tirer son navire à sec pour l'empêcher de causer des dommages aux installations portuaires ou à d'autres embarcations.

En pareils cas, il se peut que le propriétaire du navire accepte de le déplacer mais ne veuille pas le tirer à sec; l'agent devrait alors pouvoir l'y obliger et, en fait, se charger de cette opération.

Le président: Je me suis déjà trouvé dans des situations critiques de ce genre, mais j'ose croire qu'elles ne se présentent pas tous les jours.

Le sénateur McElman: Il s'agit évidemment de circonstances extraordinaires.

Le président: Je suis content d'entendre ce commentaire et je suis sûr que le ministre en prendra note.

Nous pourrions peut-être maintenant laisser la parole au sénateur Grosart.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, il reste à éclaircir un point que vous avez vous-même soulevé; je veux parler de la formule utilisée à l'article 15 et ailleurs, je crois, qui dit:

> L'agent d'exécution qui a des motifs raisonnables de croire . . .

Je crois que vous teniez mordicus à ce qu'on emploie l'expression traditionnelle «motifs raisonnables et plausibles».

Le président: Au cours de la dernière séance, j'ai déclaré que l'expression juridique bien connue «motifs raisonnables et plausibles» convenait parfaitement dans les circonstances. Elle est très usitée et sa signification est claire. A mon avis, il convenait de l'utiliser plutôt que celle qui figure actuellement.

Cela étant dit, je m'en remets à la décision du ministre et j'invite maintenant le sénateur Bonnell à nous faire part de ses observations.

Le sénateur Bonnell: Encore une fois, monsieur le président, nous rencontrons l'expression «justifiés» à l'article 17 qui dit que les marchandises peuvent être vendues «aux prix justifiés par les circonstances».

Je me demande ce que l'on entend par «justifiés par les circonstances». S'en remet-on à l'avis du ministre, de l'agent d'exécution, ou d'une autre personne?

Le président: Au grand risque d'être pris en défaut, je dis qu'il s'agit probablement d'une expression bien connue dont l'interprétation est courante pour les tribunaux. Son sens est littéral ou bien il peut correspondre à l'interprétation qu'en donnent les tribunaux.

Le sénateur Bonnell: Donc, si le propriétaire de marchandises estime qu'il n'a pas reçu un prix équitable, il lui faut intenter des poursuites?

Le président: Oui.

[*Text*]

Senator Grosart: Anyone offended would have the right to go to court and contend that the price received was not a reasonable price in the circumstances.

The Chairman: There is only one other matter on my list of unanswered questions from the previous meeting, and that is in connection with whether or not the employment of casual workers involves the approval of the Public Service Commission.

Mr. Hall: I believe I answered that at the previous meeting, Mr. Chairman, when I said we would certainly consult the Public Service Commission before hiring these people, to assure ourselves that we were following the appropriate regulations and in establishing the levels of pay within regions.

Senator Phillips: Would those positions be advertised, as is the case in Public Service competitions?

Mr. Hall: Not to my knowledge. If we are hiring a full-time public servant, the position would certainly be advertised, but not in the case of a part-time or casual employee.

Hon. Mr. LeBlanc: One of the problems faced by departments such as mine is the man-year limitation imposed on us. Because of that man-year limitation, we very often have recourse to short-term contracts or seasonal employment. In fact, many of our wardens are hired on that basis. It is not always the best course. Where we have a good man, we would much prefer to make him a full-fledged member of the department, and we will continue to press for that.

In those areas where we could occupy a competent individual full time, I would much prefer to have that man on strength. Such an individual could render many services.

Senator Phillips: Mr. Minister, are positions for wardens not advertised?

Hon. Mr. LeBlanc: I am afraid I will have to check into that. In the case of wardens hired under the Public Service Commission and whose employment is recurrent but not full time, certainly that is the case.

Senator Phillips: If you were looking for a harbour manager for a certain harbour, would it not be advantageous to advertise that position? The fishermen themselves would have a fairly good idea as to who would be a reasonable candidate and they would be able to make a recommendation. Would that not be a better method than the partisan practice now in place of going to the poll chairman?

Hon. Mr. LeBlanc: I have a good deal of sympathy for your suggestion, senator. By way of interest, I might point out that two years ago we initiated a new concept, which was the Fisheries Community Officer who was hired by the department to work with the fishermen. I put certain conditions on the hiring of people for the position of Fisheries Community Officer, one of which was that there would be no educational qualification requirement. I did not want to have college

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: Toute personne qui se sent lésée aurait le droit d'aller en justice en soutenant que le prix reçu n'était pas justifié par les circonstances.

Le président: Sur ma liste des questions restées sans réponse lors de la dernière séance, il n'en reste qu'une: il faut établir si l'emploi de travailleurs occasionnels nécessite l'approbation de la Commission ou de la Fonction publique.

M. Hall: Monsieur le président, je crois avoir répondu à cette question lors de la dernière séance en disant que nous demanderions certainement l'avis de la Commission de la Fonction publique avant d'embaucher ces travailleurs pour être bien sûrs de respecter le règlement et pour fixer les taux de rémunération dans les diverses régions.

Le sénateur Phillips: Ces postes seraient-ils annoncés comme ceux des concours dans la Fonction publique?

M. Hall: Je ne crois pas. Si nous employons un fonctionnaire à plein temps, le poste est certainement annonçé, mais ce n'est pas le cas lorsqu'il s'agit d'un travail à temps partiel ou occasionnel.

L'honorable M. LeBlanc: Nous sommes limités du point de vue des années-hommes dont nous disposons; c'est un des problèmes auxquels les ministères tel que le mien doivent faire face. C'est pourquoi nous avons très souvent recours à de la main-d'œuvre saisonnière ou contractuelle à court terme. De fait, bon nombre de nos gardes sont embauchés de cette façon. Ce n'est pas toujours le meilleur procédé. Lorsque nous avons un bon candidat, nous préférerions en faire un fonctionnaire permanent et nous continuerons à insister en ce sens.

Dans les domaines pour lesquels nous pourrions occuper une personne compétente à plein temps, je préférerais de beaucoup qu'elle fasse partie de l'effectif car elle pourrait nous rendre de grands services.

Le sénateur Phillips: Monsieur le ministre, les postes de garde ne sont-ils pas annonçés?

L'honorable M. LeBlanc: Il faudra que je me renseigne à ce sujet. Dans le cas des gardes embauchés par la Commission de la Fonction publique pour un travail périodique mais non à plein temps, c'est certainement le cas.

Le sénateur Phillips: Si vous cherchiez un directeur pour un port donné, ne serait-il pas avantageux d'annoncer le poste? Les pêcheurs eux-mêmes auraient une assez bonne idée du candidat qui conviendrait et ils pourraient faire une recommandation. Cette méthode ne serait-elle pas meilleure que la pratique actuelle qui insiste à s'en remettre au président du bureau de vote?

L'honorable M. LeBlanc: Je suis très favorable à votre suggestion, monsieur le sénateur. A titre d'information, je peux vous signaler qu'il y a deux ans, nous avons adopté un nouveau principe: c'est le fonctionnaire des pêcheries qui était embauché par le ministère pour travailler avec les pêcheurs. J'ai posé certaines conditions à l'emploi dans ce poste dont l'une était qu'il n'y aurait aucune exigence quant au niveau d'instruction. Je ne voulais pas de diplômés d'universités. Je cherchais des gens qui travailleraient avec les pêcheurs.

[*Text*]

graduates; I wanted to have people who would work with fishermen.

Another qualification was that the fishermen in the community be members of the poll; and that at least two fishermen would be added to the normal panel, and that in fact no candidate would be appointed unless the fishermen approved of the candidacy. It produced some rather interesting results. In fact I recommended this to the Public Service Commission, and they listened politely. I thought that in fact it would produce very good results, and I would like to see a system whereby the fishermen would have a hand in helping to select the wharf manager.

Senator Phillips: Well, Mr. Minister, you have very wide auhority under the act to make regulations. Could you not make that a regulation?

Hon. Mr. LeBlanc: I would certainly look at it very favourably, because it corresponds to my view that the wharf should not be managed, and will not be managed, by the manager against the fishermen.

Senator van Roggen: Mr. Chairman, I do not think that any of us would be opposed to the consideration of fishermen using the harbours and wharves, particularly in those areas where they are the principal users thereof, but to write into the act a hard and fast rule that they should have a voice in appointing wharf managers would be quite inappropriate in a large number of facilities and government wharf situations, particularly on the west coast with which I am familiar, where 90 per cent of the users of the facilities would be owners of pleasure craft. In fact, very few fishermen use the facilities. I think, furthermore, without any ill-will towards fishermen, that it should be kept in mind by members of the committee that private boat owners to the extent of 99 per cent moor their boats privately at consiserable cost, whereas fishermen tend to tie up at government wharves on a year-round basis at very little cost. So I think a good deal of flexibility has to be left with the minister in the area of appointing wharfingers because every situation is different in the several thousand docks we have all around the country.

I would only hope that the type of situation we have in the small cove on the mainland near my summer cottage would not apply. That is to say, it is a situation where people who are not fishermen but who are simply poachers, have scows tied up to the wharf with their living quarters on them. There was grass growing under the scows and they never moved them for three years and we could not get them out. There was no way we could do it, and the people in Vancouver would not do a thing about it because there was no wharfage involved. So I trust that this act will cure that situation.

Mr. LeBlanc: I think the point raised is well taken where there is a mixed group of users.

The Chairman: Well, honourable senators, I am not going to cut off any questions, but I do say that the minister has been very generous with his time. I have no doubt he has other commitments, and so I think it reasonable to ask if members

[*Traduction*]

Une autre condition reprise voulait que les pêcheurs de la collectivité soeint inscrits au bureau de vote, qu'au moins deux pêcheurs soient ajoutés au groupe normal et qu'aucun candidat ne soit nommé sans l'approbation des pêcheurs. Les résultats ont été très intéressants. En effet, j'ai recommandé cela à la Commission de la Fonction publique qui m'a écouté poliment. J'en attendais de très bons résultats et j'aimerais que l'on adopte un système selon lequel les pêcheurs participeraient au choix d'un responsable des quais.

Le sénateur Phillips: Et bien, monsieur le ministre, la loi vous donne des pouvoirs assez vastes pour faire des règlements. Ne pourrez-vous en établir un à ce sujet?

L'honorable M. LeBlanc: Je l'envisagerais d'un œil favorable car cela correspond à mon idée qu'un quai ne doit pas et ne sera pas dirigé par quelqu'un qui travaille contre les pêcheurs.

Le sénateur van Roggen: Monsieur le président, je ne crois pas qu'aucun d'entre nous ne s'opposerait à ce que les pêcheurs utilisent les ports et les quais surtout dans les régions où ils en sont les principaux utilisateurs, mais le fait d'introduire dans la loi une règle rigoureuse comme quoi ils doivent participer à la nomination des responsables des quais serait très mal venue dans un grand nombre d'installations et de quais relevant du gouvernement, particulièrement sur la côte ouest que je connais très bien et dont 90 p. 100 des utilisateurs sont des propriétaires de bateaux de plaisance. En réalité, très peu de pêcheurs utilisent ces installations. En outre, sans vouloir nuire aux pêcheurs, les membres du Comité doent se rappeler que les propriétaires de bateaux, dans une proportion de 99 p. 100, amarrent leurs embarcations dans des installations privées qui leur coûtent fort cher alors que les pêcheurs ont tendance à amarrer les leurs toute l'année, à peu de frais, aux quais gouvernementaux. Je crois donc qu'il faut laisser au ministère une grande marge de souplesse quant à la nomination des responsables des quais car la situation n'est pas la même dans les milliers de bassins que compte le pays.

J'espère au moins que ce ne serait pas le cas dans le petit crique qui se trouve près de mon chalet d'été. Tout cela pour dire qu'il s'agit d'une situation où les gens ne sont pas pêcheurs, mais simplement braconniers, qu'ils ont amarré des chalands dans lesquels ils vivent. L'herbe s'est mise à pouser dessous; les chalands n'ont pas bougé en trois ans et il est impossible de les déloger. Nous ne pouvions absolument pas agir ainsi et à Vancouver on ne pouvait rien faire non plus parce qu'il n'était pas question de droits d'accès aux quais. Je crois donc que la présente loi va remédier à la situation.

L'honorable M. LeBlanc: Je crois que la question soulevée est appropriée lorsqu'il s'agit d'utilisateurs différents.

Le président: Honorables sénateurs, je ne veux pas vous empêcher de poser des questions, mais monsieur le Ministre nous a accordé beaucoup de temps et je suis sûr qu'il a d'autres engagements; c'est pourquoi je pense qu'il est raisonnable de

[*Text*]

could quickly concentrate their remaining questions. I now invite them to do so.

Senator Grosart: Mr. Chairman, I would like to ask the minister, in view of the fact that the department will now handle this situation by the earlier system of net voting, if the manpower requirements under the bill before us will appear in the estimates as manpower requirements.

Hon. Mr. LeBlanc: No, these appointments would not appear under that.

Senator Grosart: May I ask, then, how you would get the authority to pay them, Mr. Minister? What kind of vote would you anticipate now that you do not have net voting? What kind of vote in the estimates would you anticipate having to authorize the payments to these people?

Mr. Hall: The authority for appointing and fixing the remuneration is in the act. We would intend to pay them from the offsetting amount that we get in our budget as a result of the cancellation of vote netting. That is the explanation Mr. Radburn gave in one of the earlier meetings here. Our budget would be increased by that amount by which the vote netting was reduced.

Senator Grosart: But you will still have to have an authorization to pay anybody one cent of money. You will have to have in the estimates a vote that says you can pay. What will that vote be? That is what I am asking. It was easy the other way. When you had the vote netting you did not have to have a vote.

Mr. Hall: This is included now in Vote 5 of the operating expenditures of the department.

Senator Grosart: What will Vote 5 say? Will it say that you need so many man-hours and that they are at such-and-such a price?

Mr. Hall: No, Mr. Chairman. It will simply give the operating expenditures. Those operating expenditures will be increased by the amount of revenue that has been generated.

Senator Grosart: Then you are back to vote netting, which Treasury Board has stated is a principle that is not to be carried on. If you merely say you have the money and therefore you will spend it any way you like, then you are back to vote netting.

The Chairman: I think we could leave that for the department, Treasury Board and the National Finance Committee. I am sure that between them they will bring these fellows to task, if they go astray.

Senator Cottreau: Mr. Chairman, we are discussing an act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours. Where I live there is a substantial industry following the close of the lobster season. That industry is called the Irish moss industry. Would the facilities of the harbours in question be extended to the people who are gathering Irish moss?

[*Traduction*]

vous demander de conceler le plus rapidement possible le reste de vos questions. Je vous invite donc à le faire.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, compte tenu du fait que le ministère ne règlera pas la situation en recourant au système précédent d'affectation nette de crédits, je voudrais savoir si les besoins en main-d'œuvre prévus dans le projet de loi que nous étudions figureront dans le budget comme tels?

L'honorable M. LeBlanc: Non, ils n'apparaîtront pas sous cette forme.

Le sénateur Grosart: Puis-je vous demander alors à quel titre les salaires pourront être versés, monsieur le ministre? Quel genre de crédit prévoyez-vous maintenant que vous ne pouvez plus recourir à l'affectation nette de crédits et dans le budget, que prévoit-on pour autoriser la rémunération des employés des ports?

M. Hall: Le pouvoir de fixer la rémunération se trouve dans la loi. Nous prévoyons payer ces employés sur la somme compensatoire que nous obtenons dans notre budget à la suite de l'annulation de l'affectation nette de crédits. C'est là l'explication qu'a donnée M. Radburn au cours d'une des séances précédentes de votre Comité. La somme correspondant à la réduction de l'affection nette des crédits sera ajoutée à notre budget.

Le sénateur Grosart: Mais vous devez quand même avoir une autorisation pour verser de l'argent à quelqu'un. Il faudra que dans le budget, un crédit prévoie que vous pouvez verser ces rémunérations. Quel sera-t-il? C'est là ce que je vous demande. C'était bien facile avec l'affectation nette de crédits. A ce moment-là, il n'était pas nécessaire d'avoir un crédit.

M. Hall: C'est maintenant inclus dans le crédit 5 des dépenses d'exploitation du ministère.

Le sénateur Grosart: Que prévoit le crédit 5? Qu'il vous faut tant d'heures/hommes à tel et tel prix?

M. Hall: Non, monsieur le président. Le crédit 5 fait simplement état des dépenses d'exploitation auxquelles on ajoutera le montant des recettes.

Le sénateur Grosart: C'est donc revenir à l'affectation nette de crédits, principe dont le Conseil du trésor refuse maintenant l'application. Si vous dites tout simplement que vous avez les crédits nécessaires et que par conséquent vous pouvez les affecter comme bon vous semble, cela équivaut donc à un retour à l'affectation nette de crédits.

Le président: Je crois qu'on peut laisser la question au ministère, au Conseil du trésor et au Comité des finances nationales. Je sais qu'à eux tous, ils vont ramener les intéressés à l'ordre s'ils font fausse route. Monsieur le sénateur Cottreau?

Le sénateur Cottreau: Monsieur le président, nous discutons actuellement la loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance. Chez moi, une autre activité importante vient tout de suite après la saison de pêche du homard. Il s'agit du ramassage de la mousse d'Irlande. Ceux qui ramassent cette mousse pourront-ils utiliser les installations portuaires en question?

[*Text*]

Hon. Mr. LeBlanc: Yes. In fact, Senator Cottreau, the gathering of moss is considered a legitimte fishing activity and is regulated nder the Fisheries Act.

Senator Cottreau: Thank you.

Senator Phillips: I believe there was an announcement last Friday concerning the ports policy, by which foreign trawlers will be able to use Canadian ports. What is the expenditure under the ports policy as compared with the small harbours?

Hon. Mr. LeBlanc: I am not sure I understand your question, Senator Phillips. When you mention ports policy, are you referring to the decision to allow the transfer of crews of foreign vessels?

Senator Phillips: No. There is to be a certain upgrading of ports for these foreign vessels.

Hon. Mr. LeBlanc: Those parts are under the Department of Transport or the National Harbours Board Act.

Senator Phillips: Can you tell me the amount of money that will be spent on them as compared to the small harbours?

Hon. Mr. LeBlanc: I am sorry, senator, I just do not know.

The Chairman: Senator Bonnell, did you have a question?

Senator Bonnell: No, I had a statement to make. I just wanted to say that I was pleased to note that my friend from Prince Edward Island, Senator Phillips, was so worried about poll chairmen. But first he told me he was worrying about Liberal poll chairmen being appointed to these jobs. That gave me great confidence that he thought that we would have a Liberal government for some time to come.

Senator Phillips: I was merely worried that they would be appointed before June 19.

Senator Bell: Mr. Chairman, I have a point of information. I am not familiar with section 59 of the Fisheries Act. I wondered if the minister could assure us in some way about cost recovery. For instance, if there is a wrongful seizure, and the fisherman has a small boat with very little of this world's goods, would the cost recovery of being out of action during the herring season include court costs as well as replacement value, and so on? It could be quite serious for fishermen.

Hon. Mr. LeBlanc: You have me stumped, senator, but I will see if I can obtain some advice from my advisers.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I wonder if we could pass on to clause 19—

Senator Grosart: We have not come to the most important amendment suggested.

The Chairman: Mr. Hall, are you prepared to answer Senator Bell's question?

[*Traduction*]

L'honorable M. LeBlanc: Certainement. En fait, monsieur le sénateur Cottreau, le ramassage de la mousse d'Irlande est considéré comme une activité légale de pêche régie par la Loi sur les pêcheries.

Le sénateur Cottreau: Merci.

Le sénateur Phillips: Je crois que vendredi dernier, dans le cadre de la politique portuaire on a annoncé que les chalutiers étrangers pourraient entrer dans les ports canadiens. Quelles sont les dépenses qui seront engagées à ce titre par rapport avec les ports pour petites embarcations?

L'honorable M. LeBlanc: Je saisis mal votre question, sénateur Phillips: Quand vous parlez de la politique portuaire, faites-vous allusion à la décision de permettre le transfert des équipages de navires étrangers?

Le sénateur Phillips: Non. Il faudra procéder à une certaine amélioration des ports pour ces navires.

L'honorable M. LeBlanc: Ces ports sont réglementés par le ministère des Transports ou par la Loi sur le Conseil des ports nationaux.

Le sénateur Phillips: Pouvez-vous me dire combien on va dépenser pour les ports nationaux par rapport aux ports pour petites embarcations?

L'honorable M. LeBlanc: Je suis désolé, sénateur, mais je ne sais pas.

Le président: Sénateur Bonnell, aviez-vous une question à poser?

Le sénateur Bonnell: Non, mais j'avais une déclaration à faire. Je voulais simplement dire que j'ai constaté avec plaisir que mon ami de l'Île-du-Prince-Édouard, le sénateur Phillips, se souciait tant des présidents de scrutin. Mais il m'a tout d'abord dit qu'il craignait que des libéraux ne soient nommés à ces postes. J'ai constaté avec plaisir qu'il pensait que nous aurions un gouvernement libéral pour quelque temps encore.

Le sénateur Phillips: Je craignais simplement qu'ils ne soient nommés avant le 19 juin.

Le sénateur Bell: Monsieur le président, j'aurais un renseignement à demander. Je ne connais pas très bien l'article 59 de la Loi sur les pêcheries. Je me demande si le ministre peut nous donner quelques assurances en matière de recouvrement des frais. Par exemple, si un navire a été mis à tort sous séquestre, et que le pêcheur ne dispose que d'un petit navire pas très rentable, le recouvrement des frais entraînés par l'inaction en pleine saison de la pêche au hareng inclurait-il les frais de justice ainsi que la valeur de remplacement, etc.? Cette question peut être primordiale pour les pêcheurs.

L'honorable M. Leblanc: Vous me coincez, sénateur, mais je verrai ce qu'en pensent mes conseillers.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je me demande si nous pouvons passer à l'article 19 . . .

Le sénateur Grosart: Nous n'en sommes pas encore arrivés à l'amendement le plus important qui ait été proposé.

Le président: M. Hall, pouvez-vous répondre à la question du sénateur Bell?

[*Text*]

Mr. Hall: Mr. Chairman, I can only read the application by a person claiming interest under section 59 of the Fisheries Act. It says:

> (2) Where any vessel, vehicle, article, goods or fish are forfeited to Her Majesty under subsection 58(5) or (6), any person (other than a person convicted of the offence that resulted in the forfeiture or a person in whose possession the vessel, vehicle, article, goods or fish were when seized) who claims an interest in the vessel, vehicle, article, goods or fish as owner, mortgagee, lien-holder or holder of any like interest may, within thirty days after such forfeiture, apply by notice in writing to a judge for an order pursuant to subsection (5).

Senator Bell: It does not say anything about recovery of court costs.

Mr. Hall: It may say that further on, but I have not yet come to it.

The Chairman: Senator Bell, may we leave that for a moment? The division bell is ringing in the other place, which may have some significance for the minister but perhaps not much for the rest of us.

Senator Langlois: My question has to do with clause 19(2) which deals with an order for redelivery and security to be given to the satisfaction of the minister. Further on in the same subclause it says:

> —a cash deposit, in an amount satisfactory to the Minister,

I cannot see how the minister can be a judge. It is up to the court to decide what is a satisfactory cash deposit or security. How can a minister, who is in Ottawa, judge whether or not a security is satisfactory? He would have to refer the matter to someone in his department who is not a judge. It should be up to the court to have the final say about the security and cash deposit.

Senator Phillips: It would take at least 21 days to notify the minister.

Senator van Roggen: Wasn't the same point raised under the Maritime Code?

Senator Langlois: Yes; it was very similar. This is a very important matter. I do not think the minister would wish to be saddled with this.

Senator van Roggen: A court may only function if the minister is in agreement with it.

Senator Langlois: Yes, so the judge is subject, in the exercise of his powers, to the judgment of the minister.

Hon. Mr. LeBlanc: I must confess that on this I do not have an answer.

Senator Langlois: It is a very important point. It was made before in connection with the Maritime Code.

[*Traduction*]

M. Hall: Monsieur le président, je ne peux que lire l'article portant sur la demande faite par la personne qui revendique un droit c'est-à-dire l'article 59 de la Loi sur les pêcheries. Voici ce qu'il dit:

> (2) Lorsqu'un vaisseau, véhicule, article, effet ou poisson sont confisqués au profit de Sa Majesté aux termes du paragraphe 58(5) ou (6), toute personne (autre qu'une personne déclarée coupable de l'infraction ayant entraîné la confiscation ou qu'une personne en la possession de qui le vaisseau, véhicule, article, effet ou poisson se trouvaient au moment où ils ont été saisis) qui prétend avoir un intérêt dans le vaisseau, véhicule, article, effet ou poisson, à titre de propriétaire, de créancier hypothécaire, de détenteur de privilège ou de détenteur de tout semblable droit, peut, dans les trente jours qui suivent cette confiscation, demander au moyen d'un avis écrit à un juge de rendre une ordonnance en conformité du paragraphe (5).

Le sénateur Bell: Il ne parle pas du tout du recouvrement des frais de justice.

M. Hall: Peut-être est-ce plus loin, mais je n'en suis pas encore arrivé là.

Le président: Sénateur Bell, si vous le permettez, nous devrions laisser cette question de côté un instant. La sonnerie retentit, ce qui peut avoir une signification pour le ministre, mais pas beaucoup pour nous.

Le sénateur Langlois: Ma question porte sur le paragraphe 19(2) qui traite de la remise du navire et de la caution à verser d'un montant que le ministre juge satisfaisant. Toutefois, le même paragraphe dit ceci:

> . . . un dépôt en espèces d'un montant que le Ministre juge satisfaisant.

Je ne vois pas comment un ministre peut devenir un juge. C'est au tribunal qu'il incombe de décider ce qui constitue une caution ou un dépôt en espèces satisfaisants. Comment un ministre peut-il, alors qu'il est à Ottawa, décider si une caution est satisfaisante ou pas? Il devra porter l'affaire à l'attention d'un de ses collaborateurs qui n'est pas juge. C'est le tribunal qui devrait décider de la caution et du dépôt en espèces.

Le sénateur Phillips: Il faudrait au moins 21 jours pour que le ministre en soit avisé.

Le sénateur van Roggen: Ce même point n'a t-il pas été soulevé en rapport avec le Code maritime?

Le sénateur Langlois: Oui, il était similaire. C'est une question très importante. Je ne pense pas que le ministre veuille s'en charger.

Le sénateur van Roggen: De toute façon, un tribunal ne peut rendre justice que si le ministre ne s'y oppose pas.

Le sénateur Langlois: Oui, donc, le juge est assujetti, dans l'exercice de ses pouvoirs, au jugement du ministre.

L'honorable M. LeBlanc: Je dois avouer que je n'ai pas de réponse à vous proposer.

Le sénateur Langlois: C'est un point très important qui a déjà été soulevé en rapport avec le Code maritime.

[*Text*]

The Chairman: I wonder if it would be asking too much of the minister to give the same sort of consideration to this question as he undertook to give in connection with certain others. It seems to me that the question of who is going to make decisions, the political persons or the courts, is fundamental.

Senator Langlois: If I were a judge I would refuse to handle such a case, if I had to seek the advice of a third person, whoever it was.

Hon. Mr. LeBlanc: Mr. Chairman, I would certainly undertake to ask the drafter to inform the committee about this matter. I am trying to think of the case we had in mind when this was discussed. I can certainly see that where a man's boat has been seized for some offence, and his boat is his means of livelihood, we would not want him to be prevented from earning his living, so that he may have to provide some sort of guarantee if the boat were returned to him; but I am afraid I cannot satisfy the committee beyond that at the moment.

Senator Langlois: But at this stage, Mr. Minister, he is already before the court, because you yourself have applied to the court, either for the sale of the ship or for the redelivery of it.

Senator Frith: He can make his representations as to what the security should be, but the judge should have the final decision as to what it will be.

Senator Langlois: And of course the best judge of this is the judge himself, not the minister.

Senator van Roggen: I find it impossible to accept that this be left for the minister to consider in the way of other questions that we have raised tonight, which do not necessarily require amendment of the bill, or on which, if necessary, amendments could be brought in. This is fundamental. I consider that the draftsmen of the crown and of the Department of Justice have got to be brought to heel on this type of rubbish that has been raised tonight, and that was raised in connection with the Maritime Code. We always are confronted with this business of nibbling away. They take a little more, and a little more, and a little more, and in the end they take over from the courts, they take over from Parliament and from everybody. It is perfectly clear that the clause should be worded as follows:

> "The court may order the redelivery of any vessel of goods seized under this Act to the person from whom the vessel or goods were seized or to any other person entitled to the possession thereof after security by bond, with two sureties, in such amount and form as is satisfactory to the court,"

—not, "as is satisfactory to the Minister." We are supposed to live under the rule of law in this country.

Senator Grosart: That is what we have been saying. Do you want to move an amendment?

Senator van Roggen: Yes.

[*Traduction*]

Le président: Je me demande si ce serait trop demander du ministre s'il pouvait accorder à cette affaire la même importance qu'il a accordé à certaines autres. Il me semble que la question de savoir qui va rendre les décisions, les hommes politiques ou les tribunaux, est fondamentale.

Le sénateur Langlois: Si j'étais juge, je refuserais cette affaire, si je devais demander l'avis d'une tierce personne, quelle qu'elle soit.

L'honorable M. LeBlanc: Monsieur le président, je demanderais certainement au rédacteur de ce projet de loi d'informer le comité à ce sujet. J'essaie de me rappeler le cas auquel nous pensions lorsque cette question a été abordée. Je peux certainement vous dire que si nous saisissons le bateau d'un particulier à la suite d'une infraction et qu'il s'en sert pour gagner sa vie, nous ne voulons pas l'empêcher de travailler; il devrait à ce moment-là nous fournir une garantie si nous lui rendons son bateau. Mais je regrette de ne pas pouvoir donner plus de précisions au Comité à l'heure actuelle.

Le sénateur Langlois: Mais Monsieur le ministre, s'il comparaît déjà devant les tribunaux parce que vous leur avez vous-mêmes demandé de rendre une décision concernant la vente ou la remise du bateau . . .

Le sénateur Frith: Il peut offrir des garanties mais seul le juge peut prendre une décision finale.

Le sénateur Langlois: Et bien sûr, c'est le juge et non pas le ministre qui est le plus compétent en pareil cas.

Le sénateur van Roggen: Il me semble impossible d'accepter que la décision soit laissé au ministre, comme dans tous les cas soulevés ce soir et qui ne requièrent pas nécessairement une modification au bill et qui n'excluent pas non plus la possibilité d'apporter des modifications ultérieures si elles s'avéraient nécessaires. C'est un point fondamental. Je crois que les rédacteurs de la Couronne et du ministère de la Justice doivent être tenus de justifier les abérrations qui ont été soulevées ce soir de même que celles qui ont trait au Code maritime. Nous devons toujours faire face au même problème d'ingérence progressive. Ils s'approprient graduellement le pouvoir et à la fin, ils remplacent les tribunaux, le Parlement et toutes les autres autorités compétentes. Il est parfaitement clair que l'article doit être libellé comme suit:

> "Le tribunal peut ordonner la remise du navire ou des marchandises mis sous séquestre en vertu de la présente loi à la personne en possession de laquelle ils se trouvaient lors de leur mise sous séquestre ou à toute personne habilitée à une telle possession si celle-ci s'engage, avec deux cautions, à verser . . . une somme dont le tribunal juge le montant et la forme satisfaisants» et non pas «dont le ministre juge le montant et la forme satisfaisants».

Nous sommes censés reconnaître la compétence des tribunaux de ce pays.

Le sénateur Grosart: C'est ce que nous disons. Voulez-vous que la modification soit mise aux voix?

Le sénateur van Roggen: Oui.

[*Text*]

Senator Grosart: All right. Move your amendment.

The Chairman: The chair is open to receiving such an amendment if it is the will of the committee. I will entertain it, and then we will see what the committee does with it.

Senator Langlois: Are we speaking of a formal amendment?

Senator Grosart: In spite of all we have said he wants an amendment. Let him make it.

The Chairman: That amendment would be in order. I cannot refuse it. I must accept it as something to put to the meeting. What the meeting will do with it remains to be seen.

Senator van Roggen: I would want a few minutes to write out an amendment. In fact, I would ask that the law officer prepare a proper amendment for tomorrow for our consideration.

The Chairman: Do you want to find out from the minister what his view would be?

Hon. Mr. LeBlanc: I would ask the drafter to come, but he is working on another bill that the Department of Justice has requested be finished quickly, and so we cannot detach him from that; but I would undertake to speak to him tomorow morning. If he could an explanation that would be satisfactory to the committee, perhaps the committee would accept it, I do not know; otherwise the committee is free to do as it sees fit, of course.

Senator van Roggen: Mr. Chairman, I do not wish to be misunderstood by my friends ont he committee who are of a different political persuasion than myself. I feel very strongly about this. I feel very strongly about the need of this act in order to administer these harbours this very summer. I would like to see the bill go through. I think this is a sufficiently important clause that I would be willing to consider a firm undertaking by the minister speaking on behalf of the government.

Senator Grosart: That is what we have been getting.

Senator van Roggen: I know that he will look into it. However, I wish a firm undertaking from the minister speaking on behalf of the government that this will be looked at at the first opportunity.

Hon. Mr. LeBlanc: If the interpretation is what I think it is, I would certainly agree. I would not have let it through if I had understood it that way.

Senator van Roggen: I think what Senator Langlois and myself are saying is that we see more and more of this. It is what those people in the Department of Justice are trying to put across more and more.

Senator Grosart: Mr. Chairman, this applies to all of the amendments that we have suggested. We took the position that because of the general situation in respect to the possible dissolution of Parliament we would not push for those other amendments. If this is going to be the situation, I want to go back and push for all of those amendments because we have not yet dealt with what some of us consider the most serious

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: D'accord. Présentez votre motion.

Le président: Le président est disposé à recevoir une telle modification si le comité est d'accord. Je vais la recevoir et nous verrons ensuite ce que le comité en fera.

Le sénateur Langlois: Parlez-vous d'une modification formelle?

Le sénateur Grosart: Malgré tout ce que nous avons dit, il veut apporter une modification. Qu'il le fasse.

Le président: La modification serait en règle. Je ne peux pas la refuser. Je dois l'accepter et la soumettre au comité. Nous verrons ensuite ce que le comité en fera.

Le sénateur van Roggen: Je voudrais quelques minutes pour rédiger la modification. En fait, j'aimerais demander au légiste de préparer pour demain une modification en bonne et due forme et de nous la soumettre.

Le président: Voulez-vous savoir ce que le ministre en pense?

L'honorable M. LeBlanc: Je demanderais bien au rédacteur de venir mais il travaille à un autre bill que le ministère de la Justice veut terminer dans les meilleurs détails et nous ne pouvons pas le détacher de cette tâche; mais je lui en parlerai demain matin. S'il peut trouver une explication propre à satisfaire le comité, ce dernier sera peut-être disposé à l'accepter, je n'en sais rien; sinon, le comité peut toujours agir comme bon lui semble.

Le sénateur van Roggen: Monsieur le président, je ne veux pas être mal compris par mes amis du comité qui ne sont pas de la même tendance politique que moi. Cette question me tient à cœur. je crois fermement qu'il est nécessaire d'adopter cette loi afin d'être en mesure d'administrer les ports dès cet été. Je voudrais que le bill soit adopté. J'estime que cet article est suffisamment important pour que le ministre prenne un engagement formel au nom du gouvernement.

Le sénateur Grosart: Mais c'est ce qu'il fait.

Le sénateur van Roggen: Je sais qu'il s'occupera de cette affaire. Cependant, je voudrais que le ministre se prononce au nom du gouvernement et nous garantisse qu'il s'en occupera dans les meilleurs délais.

L'honorable M. LeBlanc: Si je comprends bien l'objet de l'article, je suis d'accord. Je n'aurais pas accepté qu'il soit adopté s'il en avait été autrement.

Le sénateur van Roggen: Je crois que ce que nous tentons de dire, le sénateur Langlois et moi-même, c'est que nous voyons de plus en plus de cas semblables. C'est ce que les cadres du ministère de la Justice tentent de plus en plus souvent de faire ressortir.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, cela s'applique à toutes les modifications que nous avons suggérées. Étant donné la situation générale, et la dissolution possible du Parlement, nous avons pensé ne pas devoir insister sur les autres modifications. Si les choses évoluent ainsi, je reviens sur ce que j'ai dit et je voudrais insister pour que toutes les modifications soient apportées parce que nous n'avons pas encore traité de ce

[*Text*]

problem in the bill, and that is the situation arising out of clauses 12, 20 and 25.

The Chairman: Could we just leave those for the moment? I do not want to prevent discussion of them, but let us get this particular matter settled one way or the other.

Senator van Roggen is saying, as I understand it, that he would not press for an amendment if he could have a firm undertaking from the minister that at the next session of the House an amendment would be submitted to correct this condition which he believes exists, namely, that the right to decide on the amount of the security is left in the hands of the minister rather than in the hands of the court.

Senator van Roggen: The other way around—left in the hands of the court rather than is the hands of the minister.

Senator Langlois: You put it in the negative.

The Chairman: Perhaps I put it the opposite way but, in any event, let us get it straight now because we may want to refer to this. Perhaps Senator van Roggen will state the alternatives that he is suggesting.

Senator van Roggen: I will make my point again. If this clause means what Senator Langlois suggests it means, and if it means what I think it means, then I find the clause totally unacceptable. If that is what the clause means, I would be prepared, so as to facilitate the passage of this bill at this time, and its implementation for the summer season, to accept an undertaking from the minister, not to consider, but an undertaking of the minister, speaking on behalf of the government, that assuming his government is returned to office, the first item of business of his ministry next fall will be to introduce a proper amendment to change that so that it is in the discretion of the court.

Senator Phillips: It is a very dangerous assumption that Senator van Roggen is going on.

The Chairman: Perhaps we could let the minister make his response.

Hon. Mr. LeBlanc: I think Senator van Roggen has put me in a position of tying the house leader. I was certainly not in disagreement with him. I know the intention of what he is expressing and I share his concern. I certainly can and do give the undertaking that if the explanation does not satisfy the doubts expressed by both senators, on the first opportunity that this bill is open this should be amended. I would, however, like to give the drafter an opportunity—

Senator Grosart: Of course.

Senator van Roggen: Of course.

Hon. Mr. LeBlanc: . . . to communicate with the senator and maybe the differences can be, in fact, resolved. Mr. Hall may be able to throw some light on this. He has been talking in a corner here. If senators would excuse me, I believe I should register my other duty in the other place. I do not know how much time I have.

[*Traduction*]

que certains d'entre nous pensent être le problème le plus important dans le projet de loi et qui porte les articles 12, 20 et 25.

Le président: Nous y reviendrons, non pas que je veuille arrêter la discussion à leur sujet, mais trouvons une solution à cette question particulière d'une façon ou d'une autre.

Le sénateur van Roggen dit, c'est ce que je crois avoir compris, qu'il n'insisterait pas pour obtenir une modification, si le Ministre pouvait lui garantir que lors de la prochaine session de la Chambre, une modification serait soumise visant à corriger cette condition qui à son avis existe, notamment, le droit de décider le type de provisions en matière de sécurité dans les mains du ministre plutôt que dans celles des tribunaux.

Le sénateur van Roggen: Ou plutôt le contraire dans les mains des tribunaux plutôt que dans celles du ministre.

Le sénateur Langlois: Vous avez dit le contraire.

Le président: Peut-être ai-je dit le contraire, mais dans tous les cas, précisons-le maintenant parce qu'il se peut que nous devons y revenir. Peut-être le sénateur van Roggen mentionnera-t-il les solutions de rechange qu'il propose.

Le sénateur van Roggen: Je vais, une fois de plus, préciser ma façon de penser. Si cet article a le sens que le sénateur Langlois lui prête, et s'il a le sens que je crois qu'il a, je crois que, dans ce cas, il est tout à fait inacceptable. Si c'est ce que l'article signifie, je serais prêt, afin de faciliter le passage du projet de loi et sa mise en exécution pendant l'été, d'accepter l'assurance du ministre, non pas de le prendre en considération, mais de s'engager au nom du gouvernement, à ce que, lorsqu'il reprendra ses fonctions, la première question à l'ordre du jour de son ministère à l'automne prochain soit d'introduire une modification en bonne et due forme pour que ces pouvoirs soient à la discrétion des tribunaux.

Le sénateur Phillips: C'est une hypothèse dangereuse qui a là été élaborée par le sénateur van Roggen.

Le président: Peut-être pourrions nous laisser au Ministre le loisir de répondre.

L'honorable M. LeBlanc: Je pense que le sénateur van Roggen vient de me lier les pieds et les mains. Cependant, je ne suis pas en désaccord avec lui. Je sais ce qu'il veut dire et je partage ses inquiétudes. Je peux certainement m'engager et, de fait, je le fais maintenant, dans le cas où les explications ne lèveraient pas les doutes qui ont été exprimés par les deux sénateurs, que dès que j'en aurai le loisir, ce projet de loi sera modifié. Toutefois, je voudrais donner aux rédacteurs la possibilité . . .

Le sénateur Grosart: Bien entendu.

Le sénateur van Roggen: Bien entendu.

L'honorable M. LeBlanc: De communiquer avec le sénateur et peut-être, les divergences d'opinions pourront-elles être en fait aplanies. M. Hall pourrait peut-être en éclaircir la situation. Il nous en a parlé en aparté. Si les sénateurs veulent bien m'excuser, je crois qu'il me faut maintenant me rendre à la Chambre. Je ne sais pas combien de temps il me reste.

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, the minister has been kind enough to give us almost two hours of his time and has been very generous in the discussion with us. While we may not be satisfied with everything he has said, we cannot complain about his availability.

Hon. Mr. LeBlanc: I will come again.

The Chairman: So, on your behalf, I would like to thank him very much for appearing tonight.

Senator Grosart: Before the minister leaves we should have some undertaking that he will deal with what some members of this committee regard as the most important amendment that should be made.

The Chairman: I know; we will have to have another meeting.

Senator Grosart: In that case, fine.

The Chairman: I do not see any alternative.

Senator Langlois: Are you inviting the minister to another meeting?

The Chairman: I am inviting the minister to another meeting, yes. He just said that he would be pleased to return.

Hon. Mr. LeBlanc: It will depend on someone else's timetable and mine. If I can make it available, sure. I am looking forward to discussing fisheries and oceans when we amend the act.

The Chairman: Members of the committee, what is your will? Do you wish to sit longer?

Senator Bonnell: We should adjourn to the call of the chair.

The Chairman: Is that the will of the committee?

Hon. Senators: Yes.

Mr. Hall: I might shed some light on clause 19(1), which applies to vessels seized in those cases in which the owner is known. Clause 16 deals with cases in which the owner is not known. It permits the minister to apply for a court order authorizing the sale of the goods or vessel provided it is within 21 days of the seizure, whereas clause 19(2) allows the seized goods or vessel to be returned to the original owner on the posting of suitable bonds before a court action, as I understand it. Clause 19(3) deals with the court action.

Senator Grosart: No; subclause (2) deals with the court action: "The court may order—"

Mr. Hall: Yes, I understand that would be before a hearing.

Senator van Roggen: I do not care whether it is before a hearing, or not; the court is in charge of the terms on which it orders the redelivery of the vessel.

Mr. Hall: Except as I understand—

[*Traduction*]

Le président: Messieurs, le Ministre a été assez aimable de nous accorder deux heures de son temps pour discuter de la question, ce qui est très généreux. Même si nous ne sommes pas convaincus de tout ce qu'il nous a dit, nous ne pouvons mettre en doute sa bonne volonté.

L'honorable M. LeBlanc: Je reviendrai.

Le président: Messieurs les sénateurs, en votre nom, je voudrais remercier l'honorable monsieur LeBlanc d'avoir comparu ce soir.

Le sénateur Grosart: Avant que le ministre ne nous quitte, il faudrait que nous soyons plus ou moins certains qu'il se mettra en rapport avec certains membres du comité en ce qui concerne la modification la plus importante qui devrait être apportée.

Le président: Je sais, nous devrons avoir une autre réunion.

Le sénateur Grosart: Dans ce cas tout va bien.

Le président: Je ne vois pas d'autre solution.

Le sénateur Langlois: Invitez-vous le Ministre à une autre réunion?

Le président: Oui. Il vient tout juste de répondre qu'il serait heureux de revenir.

L'honorable M. LeBlanc: Tout va dépendre de mon horaire et de mes engagements. Si je peux me libérer, bien entendu. Je me réjouis à l'avance de discuter des pêcheries et des océans lorsque nous modifierons la loi.

Le président: Messieurs les membres du comité, que voulez-vous faire? Voulez-vous poursuivre la séance?

Le sénateur Bonnell: Nous devrions la lever, jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le président: Est-ce là l'avis unanime du comité?

Des voix: Oui.

M. Hall: Je pourrais peut-être éclaircir le paragraphe 19(1) qui porte sur les navires sur séquestre saisis dans les cas où le propriétaire n'est pas connu. L'article 16 porte sur les cas o ù le propriétaire n'est pas connu. Le ministre peut faire une demande d'odonnance au tribunal compétent autorisant la vente des marchandises pour autant que la transaction se fasse dans un délai de 21 jours à partir de la date de mise sous séquestre, alors que le paragraphe 19(2) permet de retourner les marchandises ou le navire saisis au propriétaire original après payment d'une certaine caution prévue, avant que le tribunal engage des procédures, du moins c'est ce que je comprends. Le paragraphe 19(3) porte sur les mesures prises par le tribunal.

Le sénateur Grosart: Non; le paragraphe (2) porte sur les mesures que prend le tribunal. «Le tribunal peut ordonner . . .»

M. Hall: Oui, je crois que cela se passe avant l'audience.

Le sénateur van Roggen: Peu m'importe que ce soit avant ou après l'audition; c'est au tribunal qu'il revient de décider dans la compétence quelles conditions se fera la remise du navire.

M. Hall: Sauf, si je compreds bien . . .

[*Text*]

Senator van Roggen: Ministers do not run the courts of the country yet.

Mr. Hall: I agree with you. My thinking is that this would be before.

Senator van Roggen: Before or after; you can go to a court before the hearing and obtain an interim order from the court.

Mr. Hall: Yes, it would be the minister who seized it, so if he is the one making the seizure, could he not request a suitable bond?

The Chairman: He could request it; that is different.

Senator van Roggen: It is for the court to decide, not the minister.

The Chairman: I believe Mr. Birtz has a comment he would like to make.

Mr. Birtz: I am probably responsible for having drafted this part of the proposed bill. You must start reading on this at clause 15. There you see that when a vessel has been used for an illegal act the enforcement officer will seize that vessel, the whole vessel. Whether it is worth $2 million, $3 million or $4 million is absolutely irrelevant; he will seize it. When you jump to the point where the minister may release that vessel, it will be up to the minister to release it against what he thinks will be a proper amount to cover whatever might be charged against the party. I suppose if you seize a million dollar vessel the minister might say, "I want a bond for $500,000." One has to be read with the other, because there is no other way you interpret this bill.

Senator Grosart: It does not help much.

Mr. Birtz: It does, because the enforcement officer will simply seize the vessel; it will be seized; it will be stuck at the dock. If you look at clause 15 it says:

> Where an enforcement officer believes on reasonable grounds . . . the officer may seize and detain such vessel.

If you go to clause 19 you will see that the minister may accept. The court has no authority to decide that, because if the minister does not decide to accept the bond in court the court cannot force him to accept it.

The Chairman: That is just the complaint, isn't it?

Senator Langlois: We are not living in the same country.

Mr. Birtz: I have to disagree, because the minister has the vessel; he has seized the vessel; he does not have to accept a bond.

Senator Frith: He seizes the vessel under clause 15, and under clause 19 he can apply to the court for an order authorizing the sale of the vessel. Then he says, "I want to sell the vessel", and the court may then order the redelivery instead of the sale, provided security is put up.

Mr. Birtz: Correct.

Senator Frith: But the minister should not have exclusive jurisdiction or decision as to what that security should be; the

[*Traduction*]

Le sénateur van Roggen: Les ministres ne dirigent pas les tribunaux du pays.

M. Hall: J'en conviens avec vous. Dans ma pensée, cela se produirait avant . . .

Le sénateur van Roggen: Avant ou après; on peut, avant l'audition, obtenir du tribunal une ordonnance provisoire.

M. Hall: Oui, ce serait le ministre qui mettrait le navire sous séquestre et s'il exécute la mise sous séquestre, ne pourrait-il pas demander une caution suffisante?

Le président: Il pourrait le demander;c'est une autre affaire.

Le sénateur van Roggen: C'est au tribunal à décider, et non au ministre.

Le président: Je crois que M. Birtz a une observation à faire.

M. Birtz: J'ai probablement rédigé cette partie du projet de loi. Vous devez en commencer la lecture à l'article 15. Vous y verrez que, lorsqu'un navire a été utilisé à des fins illégales, l'agent d'exécution met ce navire sous séquestre, c'est-à-dire tout le navire. Que sa valeur s'élève à $2 millions, $3 millions ou $4 millions, cela n'a aucune importance; il le met sous séquestre. Lorsqu'on arrive au point où le ministre peut libérer ce navire, il est laissé à la discrétion du ministre de le faire et de décider du montant susceptible de couvrir les amendes infligées à celui qui a commis l'infraction. Je suppose que s'il s'agit d'un navire d'un million de dollars, le ministre peut exiger une caution de $500,000. Il faut lire ensemble des deux passages, car c'est la seule façon d'interpréter ce projet de loi.

Le sénateur Grosart: Ce n'est pas très utile.

M. Birtz: Si, car l'agent d'exécution va simplement mettre le navire sous séquestre et il restera amarré au quai. Voici ce que stipule l'article 15:

> L'agent d'exécution qui a des motifs raisonnables de croire . . . peut mettre sous séquestre et retenir ce navire ou ces marchandises.

L'article 19 dit que le ministre peut accepter. Le tribunal n'a aucune compétence pour prendre cette décision et ne saurait contraindre le ministre à accepter la caution au tribunal, contre sa volonté.

Le président: Il ne s'agit que de la plainte, n'est-ce pas?

Le sénateur Langlois: Nous ne vivons pas dans le même pays.

M. Birtz: Je dois être dissident, car le ministre est en possession du navire; il l'a mis sous séquestre; il n'est pas obligé d'accepter une caution.

Le sénateur Frith: Il met le navire sous séquestre en vertu des articles 15 et, aux termes de l'article 19, il peut demander à tout tribunal une ordonnance autorisant la vente du navire. Il dit donc «Je veux vendre le navire» et le tribunal peut alors ordonner la remise du navire, au lieu de sa vente, pourvu que la caution ait été versée.

M. Birtz: C'est juste.

Le sénateur Frith: Mais le ministre ne devrait pas avoir la compétence ou le pouvoir exclusif de décider de la caution;

[*Text*]

court has to do that. If he applies to the court saying, "I want to sell it", the court says, "All right, you may want to sell it, but we are going to order its redelivery providing a bond is put up, and we will hear what you have to say, Mr. Minister, about what the amount of that bond should be; then we will decide." You are simply telling the court that unless they go along with his decision as to security they cannot order redelivery, so why have clause 19 at all?

Senator van Roggen: It makes a mockery of the court.

Senator Grosart: We will hear from the minister.

The Chairman: I think the point has been very clearly made. I must say to Mr. Birtz, I think the concensus of the committee has not been in accordance with his view of the matter. Perhaps he would take that into consideration on reflecting on it.

It is obvious that we are not going to get to conclude tonight. Consequently, as I indicated earlier, it will be necessary to have a further meeting. It was suggested earlier that the meeting might now adjourn to the call of the chair. Is it agreed to do so, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I declare the meeting adjourned to the call of the Chair.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

c'est au tribunal qu'il revient de le faire. S'il demande à un tribunal l'autorisation de vendre le navire, celui-ci peut lui répondre: «Très bien, vous voulez vendre le navire, mais nous allons en ordonner la remise, pourvu que caution soit versée et nous allons entendre, monsieur le ministre, ce que vous comptez exiger comme dépôt, puis nous prendrons une décision. Vous dites en somme au tribunal qu'à moins qu'il se conforme à sa décision quant à la caution, il ne saurait ordonner la remise, quelle est alors l'utilité de l'article 19?

Le sénateur van Roggen: C'est ridiculiser le tribunal.

Le sénateur Grosart: Nous allons entendre le point de vue du ministre.

Le président: Je crois que la question a été clairement exposée. Je dois dire à M. Birtz que le Comité n'est pas unanimement d'accord avec lui sur cette question. Peut-être pourrait-il en tenir compte dans ses réflexions.

Il est évident que nous ne pourrons conclure cette question ce soir. Par conséquent, comme je l'ai dit plus tôt, il sera nécessaire de tenir une autre séance. On a suggéré plus tôt de lever la séance, jusqu'à nouvelle convocation du président. Vous êtes d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Je déclare la séance levée, jusqu'à nouvelle convocation du président.

La séance est levée.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE L. SMITH

Wednesday, April 12, 1978

Issue No. 11

Fifth and Final proceedings on:

Bill C-2, intituled:
"An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada"

APPEARING—COMPARAÎT

REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES—TÉMOINS

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable Roméo LeBlanc, P.C., Minister, Department of Fisheries and the Environment.

L'honorable Roméo LeBlanc, c.p., Ministre, Ministère des Pêches et de l'Environnement.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Fisheries and the Environment:

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch;

Mr. P. F. Russell, Chief, Policy & Planning, Small Craft Harbours Branch;

Mr. G. Birtz, Legal Adviser.

Du ministère des Pêches et de l'Environnement:

M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations;

M. P. F. Russell, chef, Politique et Planification, Direction des ports pour petites embarcations;

M. G. Birtz, conseiller juridique.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Wednesday, April 12, 1978

Issue No. 11

Fifth and Final proceedings on:

Bill C-2, intituled:
"An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le mercredi 12 avril 1978

Fascicule nº 11

Cinquième et dernier fascicule concernant:

le Bill C-2, intitulé:
«Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

26320—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith (*Queens-Shelburne*)
Langlois	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith (*Queens-Shelburne*)
Langlois	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, February 22, 1978.

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cottreau, seconded by the Honourable Senator Austin, for the second reading of the Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

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

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 22 février, 1978.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cottreau, appuyé par l'honorable sénateur Austin, tendant à la deuxième lecture du Bill C-2, intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cottreau propose, appuyé par l'honorable sénateur van Roggen, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 12, 1978
(14)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 3:30 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*), presiding.

Present: The Honourable Senators Bonnell, Bourget, P.C., Cottreau, Denis, P.C., Forsey, Grosart, Langlois, McElman, Petten, Smith (*Colchester*) and Smith (*Queens-Shelburne*). (11).

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Bell and van Roggen. (2).

In attendance: Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

Appearing: The Honourable Roméo LeBlanc, P.C., Minister of Fisheries and the Environment.

Witnesses:

From the Department of Fisheries and the Environment:

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch, Department of Fisheries and the Environment;

Mr. P. F. Russell, Chief, Policy & Planning, Small Craft Harbours Branch;

Mr. Joseph Carton, Director, Legal Services.

The Committee resumed its consideration of Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada".

On Motion of the Honourable Senator Bonnell, it was *Resolved* to amend the said Bill without amendment, but to include in the Report a summary of the undertakings made by the Minister with respect to certain clauses of the Bill.

NOTE: The complete list of the said undertakings appears in the Report of the Committee immediately following these Minutes.

At 5.45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 12 AVRIL 1978
(14)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (président).

Présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Bourget, c.p., Cottreau, Denis, c.p., Forsey, Grosart, Langlois, McElman, Petten, Smith (*Colchester*) et Smith (*Queens-Shelburne*) (11).

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Bell et van Roggen (2).

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire.

Comparaît: L'honorable Roméo LeBlanc, c.r., ministre des Pêches et de l'Environnement.

Témoins:

Du ministère des Pêches et de l'Environnement:

M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations, Ministère des Pêches et de l'Environnement;

M. P. F. Russell, chef, Politique et Planification, Direction des ports pour petites embarcations;

M. Joseph Carton, directeur des services juridiques.

Le Comité reprend l'étude du bill C-2: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada».

Sur motion de l'honorable sénateur Bonnell, il est *décidé* de modifier ledit bill sans amendement, mais d'inclure dans le rapport le résumé des engagements pris par le ministre concernant certains articles du bill.

NOTA: La liste complète desdits engagements figure au rapport du Comité, immédiatement après le présent procès-verbal.

A 17 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Aline Pritchard

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, April 12, 1978

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-2, intituled: "An Act respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada", has, in obedience to the order of reference of Wednesday, February 22, 1978, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Although it did not amend the Bill, your Committee reports that it held five meetings during which there were lengthy discussions with the Minister and his departmental advisers. As a result of these discussions, your Committee is pleased to report that the Minister has made certain undertakings, one of which is an undertaking that when the Act is next amended subclause 19(2), dealing with the redelivery by order of the court of any seized vessel or goods, will be amended so that the amount and form of the security to be given for the redelivery is determined by the court rather than the Minister.

With respect to clause 8 of the Bill, the Minister has given an assurance that a clause will be contained in every lease of a scheduled harbour, as defined in the Bill, ensuring that access to such harbours is not denied to any person during the term of the lease.

With respect to clause 10, the Minister assured your Committee that the Public Service Commission would be consulted to obtain its views as to the proposed method of appointing enforcement officers.

Your Committee reports that the Minister has also undertaken to re-examine certain clauses of the Bill with a view to considering the possibility of amending these clauses in accordance with the suggestions and observations made by your Committee. The provisions involved in this undertaking by the Minister are the following:

(1) *Clauses 11 and 15:* These clauses relate to the seizure and detention of vessels and goods, and contain the expression "reasonable grounds". Consideration will be given to replacing these words with the expression "reasonable and probable grounds".

(2) *Clause 14:* This clause relates to the authority of an enforcement officer to remove an abandoned vessel to such place as he "deems suitable". The Minister has undertaken to consider amending this clause to delete the word "deems" in order to permit the courts to rule on the matter of the suitability of the place to which a vessel has been removed.

(3) *Subclause 16(3):* This subclause relates to the protection of persons claiming an interest in any forfeited vessel or goods. A suggestion has been made regarding the possible inclusion of applicable provisions of the *Fisheries Act* instead of their incorporation by reference.

(4) *Clause 18:* This clause relates to the return of a seized vessel. Your Committee considered the period of 21 days during which the Minister must either return the vessel or apply for an order authorizing its sale. The Minister has undertaken to review the time allowed to determine if this period can be shortened.

RAPPORT DU COMITÉ

Le mercredi 12 avril 1978

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le Bill C-2, intitulé: «Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada», a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 22 février 1978, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Bien qu'il n'ait pas amendé le projet de loi, votre Comité signale qu'il s'est réuni cinq fois pour discuter longuement avec le ministre et ses principaux conseillers. Suite à ces discussions, votre Comité a l'honneur de rapporter que le ministre a pris certains engagements, dont celui de modifier, lorsque la loi elle-même le sera, le paragraphe 19(2) qui traite de la remise du navire ou des marchandises mis sous séquestre par décision du tribunal. Ce paragraphe sera modifié de façon à ce que le montant et la forme de la caution à verser soient déterminés par le tribunal et non par le ministre.

En ce qui concerne l'article 8 du projet de loi, le ministre a donné au Comité l'assurance qu'un article assurant l'accès des ports inscrits pendant la durée du bail correspondant figurera dans chaque bail comme le définit le projet de loi.

En ce qui concerne l'article 10, le ministre a assuré à votre Comité que la Commission de la Fonction publique serait consultée pour obtenir son avis sur la méthode de recrutement des agents d'exécution.

Votre Comité rapporte que le ministre a également entrepris de réexaminer certains articles du projet de loi dans le but de voir s'il est possible d'amender ces articles conformément aux suggestions et observations que nous avons formulées. Ces dispositions sont les suivantes:

(1) *Articles 11 et 15:* Ces articles portent sur la mise sous séquestre et la rétention des navires et marchandises et renferment toutes deux l'expression «motifs raisonnables». Votre Comité propose de la remplacer par l'expression «motifs raisonnables et probables».

(2) *Article 14:* Cet article stipule qu'un agent d'exécution peut faire déplacer un navire abandonné vers l'endroit qu'il «juge indiqué». Le ministre a accepté d'étudier la suppression du terme «juge» dans cet article de façon à autoriser les tribunaux à rendre une décision sur le caractère approprié de l'endroit où un navire a été déplacé.

(3) *Paragraphe 16(3):* Ce paragraphe sur la protection de personnes qui revendiquent un droit sur tout navire ou toutes marchandises confisqués. Le Comité a proposé d'y inclure les dispositions applicables de la *Loi sur les pêcheries* au lieu de le faire par renvoi.

(4) *Article 18:* Cet article porte sur la remise du navire mis sous séquestre. Votre Comité a étudié le délai de 21 jours requis avant que le ministre décide soit de rendre le navire soit de déposer une demande d'ordonnance en autorisant la vente. Le ministre a décidé de réexaminer ce délai afin de déterminer s'il peut être raccourci.

(5) *Clause 25:* This clause, which must be read with clauses 12 and 20, relates to the authority of the Governor in Council to designate by regulation the offences under the Act or the regulations that will be subject to a fine not exceeding fifty dollars, all other offences being subject to the maximum penalty of $25,000 or six months. The Minister has undertaken in this provision whereby certain offences may be determined to be subject to the lower penalty.

Respectfully submitted,

(5) *Article 25:* Cet article, qui doit être interprété en fonction des articles 12 et 20, stipule que le Gouverneur en conseil peut désigner, par règlement, les infractions à la loi ou aux règlements qui seront passibles d'une amende n'excédant pas $50.00, toutes les autres infractions étant passibles au maximum d'une amende de $25,000 ou d'une peine d'emprisonnement de six mois. Le ministre a décidé de réexaminer le pouvoir non attribué que renferme cette disposition selon laquelle certaines infractions doivent être déterminées pour être passibles de la peine minimale.

Respectueusement soumis,

Le président

George I. Smith

Chairman

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, April 12, 1978

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-2, respecting the administration and development of certain fishing and recreational harbours in Canada, met this day at 3.30 p.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: The Honourable Mr. LeBlanc has been kind enough to return to the Committee. He tells me that he is hoping to attend a Cabinet meeting at 4.30 p.m. and I think we ought not to keep him from that.

Senator Langlois: I believe also that some honourable senators have a meeting at 4.30 p.m.

The Chairman: I think we should try to get through these committee matters as quickly as possible. I would just like to mention that with the minister we have Mr. Jack Hall, the Acting Director of the Small Craft Harbours Branch, whom we have had before us previously; Mr. P.F. Russell, Chief, Policy and Planning, Small Craft Harbours Branch, who has been with us before; and Mr. Joseph Carton, Director of Legal Services.

Last night when we adjourned, we were discussing matters related to clause 19 of the bill. I am not sure whether honourable senators wish to resume that discussion or to proceed with another point.

Senator Langlois: Yesterday the minister objected to giving a firm commitment to consider these amendments. He was afraid that the house leader might be bound by whatever commitment he makes in this committee. I would like to cite one very strong precedent we had when we were considering in the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce the revision of the income tax laws, and a commitment was given by the then Minister of Finance, Mr. Benson, that he would give consideration to some 54 amendments to the proposed bill. The following year he was no longer Minister of Finance, but he was replaced by Mr. Turner, and his commitment was lived up to. I am just giving that as an example.

The Chairman: I think that may be helpful.

Senator Grosart: On that point, may I say that my understanding of the sometimes called "commitments" and sometimes called "undertakings" by a minister are no more than a personal undertaking by the minister. On a future occasion, if the same minister was not the minister of the department, it could be brought up and quoted as being the view of the department at that time. We cannot expect to go beyond that. It would be absurd for us to suggest that because a minister had looked with favour on a suggested change in the Senate, that all his successors would necessarily be bound by that. We have never made that suggestion.

The Chairman: Does that clarify the matter?

The Honourable Romeo Leblanc, Minister of Fisheries and the Environment: Yes.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 2 avril 1978

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-2, Loi concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada, se réunit aujourd'hui à 15 h 30 pour étudier ledit bill.

Le sénateur George I. Smith (*Président*) occupe le fauteuil.

Le président: L'honorable Roméo LeBlanc a eu l'amabilité de revenir. Nous l'accueillons donc aujourd'hui. Il m'a dit qu'il souhaite participer à une réunion du Cabinet à 16 h 30 et j'estime que nous ne devons pas l'en empêcher.

Le sénateur Langlois: Je crois que quelques honorables sénateurs ont aussi une réunion à 16 h 30.

Le président: Je pense que nous devrions essayer de régler ces questions le plus rapidement possible. J'aimerais simplement souligner qu'en plus du ministre nous accueillons aussi M. Jack Hall, le directeur adjoint de la Direction des ports pour petites embarcations, nous l'avons d'ailleurs déjà entendu; M. P. F. Russell, chef de la division de l'application des lois et règlements, Direction des ports pour petites embarcations, dont nous avons déjà recueilli un témoignage, ainsi que M. Joseph Carton, directeur du contentieux.

Hier soir, quand nous avons ajourné, nous en étions à l'article 19 du projet de loi. Je ne sais pas si messieurs les sénateurs veulent reprendre ce débat où s'attaquer à une autre question.

Le sénateur Langlois: Hier, le ministre n'était pas d'accord pour s'engager fermement à étudier ces modifications. Il craignait que le leader de la Chambre ne soit lié par un engagement quelconque qu'il aurait pu prendre à l'égard du Comité. J'aimerais citer un très éloquent précédent qui a été créé quand nous avons étudié, dans le cadre des travaux du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, la révision de la législation fiscale. M. Benson, qui était alors ministre des Finances, s'était engagé à étudier quelque 54 modifications au projet de loi. L'année suivante, il n'était plus ministre des Finances. Il avait été remplacé par M. Turner qui était lié par cet engagement. Ce n'est qu'un exemple.

Le président: Je pense qu'il peut être utile.

Le sénateur Grosart: A cet égard, puis-je dire qu'à mon avis ce qu'on appelle parfois des «engagements» ministériels ne sont autre chose que des promesses faites à titre personnel par le ministre. Ultérieurement, si l'intéressé n'est plus à la direction du ministère, on pourrait ressortir l'affaire et dire que c'était là l'opinion du ministère de l'époque. Nous ne pouvons aller plus loin. Il serait absurde de laisser entendre que parce qu'un ministre a jugé favorable une modification proposée au Sénat, tous ces successeurs doivent en conséquence nécessairement être liés. Nous n'avons jamais prétendu cela.

Le président: Est-ce plus clair?

L'honorable Roméo LeBlanc, ministre des Pêches et de l'Environnement: Oui.

[*Text*]

Senator van Roggen: On a point of clarification following Senator Grosart's remarks, I would like to draw a distinction between an undertaking of the minister to consider something and an agreement, at least of this minister, even although it might not be binding on the government, that the clause we are dealing with is, indeed, wrongly worded, and that he, if he is still the minister, and hopefully his successor, would see to this correction the next time the bill is open. I think there is a difference between his agreeing to think about something and his agreeing to do something. I would like to note that distinction. In other words, last night I think there were a number of other things he agreed to look at.

Senator Grosart: I think Senator van Roggen was not present at the time, but I think it went beyond that. I think, in that case, we might be wise, just for the sake of the record of the committee's report, to go back and make it clear what the nature of the undertakings were by the minister in each of the matters we have raised so that there is no question that the committee report is out of line with the minister's understanding.

The Chairman: I think that is our suggestion. Perhaps we can proceed now to the discussion of the various points we feel we need to discuss. Just before the minister leaves, we would ask him to clarify these points with us.

Senator Grosart: I think there is only one remaining point so far as I am concerned. I believe it was indicated to the minister that it would be raised. It involves, first of all, clause 12. If I may just go over the argument very quickly, clause 12 sets out offences under the act. They relate entirely to obstructing an officer.

Then we go to clause 20 where we have the offences. Then, strangely enough, clause 10 is not headed "Offences" but obviously it is an offence clause.

In clause 20 it is provided that:

> Every person who contravenes section 12 or the regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding twenty-five thousand dollars or to imprisonment for a term not exceeding six months or to both.

The objection that has been raised to this is that the offences under the act are very minor. Obviously, it would be very unlikely that these maximum penalties would apply to a mere case of obstructing an officer. Therefore, the objection is to bring in certain breaches of the regulations under this very severe penalty. This seems to be partially lightened, on the oher hand, probably strengthened by clause 25, which says:

> The Governor in Council may by regulation designate any offence under this Act or the regulations as an offence with respect to which
>
> (*a*) notwithstanding the provisions of the *Criminal Code* . . .

and so on. If I may jump to the bottom line:

[*Traduction*]

Le sénateur van Roggen: Comme suite aux observations du sénateur Grosart, j'aimerais établir une distinction entre l'engagement que peut prendre un ministre d'étudier quelque chose et le fait qu'il peut admettre, à titre personnel sinon au nom du gouvernement, que la disposition que nous étudions est de toute évidence incorrectement formulée et que s'il est toujours ministre, il envisagera de procéder à la correction du libellé à la prochaine étude du projet de loi; cela pourrait peut-être même s'appliquer à son successeur. Il me semble qu'il y a une différence entre accepter d'étudier une chose et consentir à faire quelque chose. Je tiens à le souligner. Autrement dit, je pense qu'hier soir, il a accepté d'étudier un certain nombre d'autres choses.

Le sénateur Grosart: Je pense que le sénateur van Roggen était alors absent, mais je crois que cela va encore plus loin. Dans ce cas, nous ferions bien, ne serait-ce qu'en raison du compte rendu des délibératons du Comité, de faire marche arrière et de préciser quelle était la nature de l'engagement pris par le Ministre relativement à chacune des questions que nous avons soulevées afin qu'il n'y ait pas de malentendu entre ce qui a été consigné au compte rendu et ce qui a été compris par le ministre.

Le président: Je pense que c'est ce que nous proposons. Nous pouvons maintenant étudier les diverses questions qu'il nous semble à propos d'aborder. Avant que le Ministre ne nous quitte, nous lui demanderons d'éclaircir ces questions pour nous.

Le sénateur Grosart: En ce qui me concerne, je pense qu'il n'y a plus qu'un point à éclaircir. Je pense qu'on a signalé au Ministre que cette question serait soulevée. Il s'agit d'abord et avant tout de l'article 12. Si je peux me permettre de revoir l'affaire brièvement. A l'article 12, on définit des infractions à la loi. Elles ont toutes trait à l'obstruction, au fait de gêner le travail d'un agent d'exécution.

Nous passons ensuite à l'article 20 où il est question d'infractions. Puis chose étrange, l'article 10 n'est pas intitulé «infractions», alors qu'il s'agit de toute évidence d'une disposition portant sur les infractions.

A l'article 20, il est prévu que:

> Toute personne qui contrevient à l'article 12 ou aux règlements est coupable d'une infraction et passible sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus vingt-cinq mille dollars et d'un emprisonnement d'au plus six mois ou de l'une de ces peines.

On a soulevé une objection à ce sujet parce que les infractions à la Loi sont très minimes. Évidemment, il est très improbable que ces peines maximales soient imposées pour un simple cas d'obstruction Par conséquent, l'objection vise à imposer pour certaines infractions, au règlement cette très lourde sanction. Ceci semble partiellement atténué, mais d'autre part sans doute aggravé par les dispositions de l'article 25 qui prévoit que:

> Le gouverneur en conseil peut, par réglement, désigner, parmi les infractions à la présente loi ou aux règlements, celles pour lesquelles
>
> *a*) nonobstant les dispositions du *Code criminel*

et ainsi de suite. Si je peux passer au bas de la page:

[*Text*]

> and any regulation made under this section shall establish a procedure for voluntarily entering a plea of guilty and paying the fine in respect of each offence to which the regulation relates an shall fix the amount of the fine. . .

As I understand the provisions of the Act, the minister would then have authority under this Act to designate certain offences and say, "The fine is only so much", and that would, presumably, be less than the six months' imprisonment or the $25,000 fine.

In clause 25(2) it goes further and says:

> A fine fixed in respect of an offence by a regulation made under this section may be lower for a first offence than for any subsequent offence but in no case shall it be greater than fifty dollars.

Now, the point that has been made, Mr. Minister, is that if all offences under the act or regulations become subject to this $25,000 fine or six months' imprisonment, it would seem to follow that any offence under the regulations which is not specifically exempt under clause 25 would therefore be subject to the maximum penalty. The objection to that, which we would like you to consider, is that it seems to be going very far in the area of ministerial discretion to say that the minister can, therefore, in effect by regulation create an offence which is subject to this very high maximum penalty. I hope you follow my reasoning, but we are saying, "Here is the penalty. The minister can exempt, but if he does not exempt, obviously the penalty applies." Therefore, the consideration we ask is that the bill be amended in some way to exempt anything but specified offences from this very heavy penalty.

One recognizes, of course that if the minister is given power to make regulations, he must be given some sanctions that can be applied. The point is that it would seem here that the minister—and we must always carry these things to the extreme, because it is our job to protect against extreme measures—in an extreme case could make a very minor offence subject to six months' imprisonment, to take the maximum. An offence that anyone reading the act does not know of, which is a new offence created by a regulation, would be subject to that penalty. Of course, it would be argued that the court would have discretion. That is so, but if there is no exemption and the court is faced with the fact that the maximum penalty, with no minimum, is that contained in the bill, it would perhaps be in a difficult situation in saying, "What does the act mean?" That is the case we make here.

Hon. Mr. LeBlanc: Could I ask Mr. Carton, the departmental legal adviser from the Department of Justice, to comment on this point, please, Mr. Chairman?

[*Traduction*]

> et tout règlement établi en vertu du présent article doit fixer d'une part la procédure à suivre pour plaider volontairement coupable et payer l'amende relative à chaque infraction à laquelle le règlement se rapporte, et d'autre part fixer le montant de l'amende à . . .

Si je comprends bien, le Ministre aurait alors en vertu de cette loi le pouvoir de définir certaines infractions et de dire: «L'amende n'est que de tant»,; et elle serait probablement inférieure à une peine d'emprisonnement de six mois ou à une amende de $25,000.

Au paragraphe 25(2) il est prévu que:

> Le montant d'une amende fixée pour une infraction par un règlement établi en vertu du présent article peut être moins élevé pour la première infraction que pour les suivantes, mais il ne doit jamais dépasser cinquante dollars.

Selon ce qui a été dit, monsieur le ministre, si toutes les infractions commises aux termes de la Loi ou de règlements valaient à leur auteur une amende de $25,000 ou une peine d'emprisonnement de six mois, il semblerait s'ensuivre que toute infraction au règlement qui ne serait pas précisément exclue aux termes de l'article 25, entraînerait par conséquent l'imposition de la sanction maximale. Si nous nous y opposons, et nous aimerions que vous y réfléchissiez, c'est parce que cette disposition nous semble conférer un très grand pouvoir discrétionnaire au Ministre; en effet il pourrait, par voie de règlement, définir une infraction qui vaudrait à son auteur l'imposition de cette sanction maximale qui est très lourde. J'espère que vous suivez mon raisonnement. Voici ce que nous disons: «Voici la sanction. Le Ministre peut procéder à une exclusion, mais s'il le ne le fait pas, la sanction prévue sera évidemment appliquée». Par conséquent, nous demandons que le projet de loi soit modifié de façon à exclure de l'imposition de cette très lourde sanction tout sauf des infractions définies. On admet bien sûr que si le Ministre a le pouvoir d'établir un règlement, il doit pouvoir imposer des sanctions qui peuvent être appliquées.

La question est qu'il semblerait ici que le ministre—et nous devons toujours pousser les choses à l'extrême car il nous incombe d'assurer la protection contre les mesures extrêmes—pourrait, en mettant les choses au pire, et en appliquant la peine maximale, imposer six mois d'emprisonnement pour une infraction mineure. Donc une infraction nouvelle, que personne ne pourrait retracer à la lecture de la loi puisqu'elle est visée dans un règlement pourrait entraîner la peine indiquée. Bien entendu, on peut maintenant faire valoir que le tribunal aurait un pouvoir discrétionnaire. Nous sommes d'accord, mais s'il n'y a pas d'exemption prévue et si le tribunal se trouve en face du fait que la pénalité maximale, sans qu'il y ait de minimum, est celle contenue dans le bill, il lui serait peut-être difficile de déclarer: «Que veut dire la loi?». Il s'agit là de la question que nous soulevons ici.

L'honorable M. LeBlanc: S'il vous plaît, monsieur le président, pourrais-je demander à M. Carton le conseiller juridique du ministère de la Justice, de formuler des observations à ce sujet?

[*Text*]

The Chairman: Certainly. Mr. Carton?

Mr. Joseph Carton, Director, Legal Services, Department of Fisheries and the Environment: Mr. Chairman, honourable senators, I hope I appreciate the points you have been endeavouring to make. I wonder if, perhaps, I read the act in the same way as you; also that I may not have read it as often as you. However, as I read it, the act provides, in clause 12 and also in the enforcement provision under clause 10, the power to make subsequent regulations dealing with the administration of the act and, in effect, creating particular offences. What those might be, I would not know. Further, the penalty provision has no minimum, but a maximum of $25,000 is provided in the general provision clause. As I understand this other clause to which you made reference, clause 20, which is that which sets out:

> Every person who contravenes section 12 or the regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding twenty-five thousand dollars or to imprisonment for a term not exceeding six months or to both.

There is, of course, no minimum prescribed, so the fine might be anything from $5 to $10.

Senator Grosart: Oh, yes.

Mr. Carton: Or a day or so in jail, up to the maximum. Of course, the experience so far has been that it is seldom that the maximum is imposed on any offender, but it is there. However, as I read clause 25, this is an entirely different type of clause. The minister cannot create any new offences under this clause. This gives the Governor in Council the power, by adjectival or procedural law, to specify and limit to a $50 fine various offences which otherwise would be subject to the maximum of $25,000 or six months' imprisonment. Naturally if he does not put anything in there, there is the theoritical possibility of the $25,000 fine.

Senator Grosart: It is more than theoretical.

Mr. Carton: Well, it is a legal possibility, yes. However, I am saying "theoretical" because I cannot conceive many instances in which a court would impose that penalty. However, more often I can foresee many in which a more seemly penalty would be imposed, which might, in effect, be more than the $50 ticketing fine. That is all this purports to do. it gives the minister no particular power at all. All it gives the minister is the power to eliminate from the area of offences those which by recommendation to the Governor in Council can be punished by less, but nothing which can be punished by more.

Senator Grosart: Yes, but if he does not exempt specifically in clause 25, surely then we are saying that the penalty for any other breach of the regulations is this maximum.

[*Traduction*]

Le président: Certainement. Monsieur Carton?

M. Joseph Carton, directeur, contentieux, Ministère des Pêches et de l'Environnement: Monsieur le président, honorables sénateurs, j'espère que je comprends les questions que vous vous efforcez de faire valoir. Je me demande si je lis vraiment la loi de la même façon que vous; peut-être ne l'ai-je pas lue aussi souvent? Toutefois, telle que je la lis, la loi prévoit, à l'article 12, et également à la disposition relative à l'exécution, aux termes de l'article 10, le pouvoir d'établir des règlements subséquents qui traitent de l'administration de la loi et qui créent en effet des infractions particulières. Quelle en serait la nature, je l'ignore. En outre, la disposition concernant la sanction n'indique pas de minimum, mais un maximum de $25,000 est prévu dans l'article relatif aux dispositions générales. D'après ce que je comprends, cet autre article auquel vous avez fait allusion est l'article 20 qui stipule:

> Toute personne qui contrevient à l'article 12 ou aux règlements est coupable d'une infraction et passible sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus vingt-cinq mille dollars et d'un emprisonnement d'au plus six mois ou de l'une de ces peines.

Bien entendu aucun minimum n'est prescrit de sorte que l'amende pourrait être de l'ordre de $5 à $10.

Le sénateur Grosart: Oui.

M. Carton: Ou un jour de prison, jusqu'à concurrence du maximum prévu. Bien entendu, l'expérience prouve que la peine maximale est rarement infligée à un délinquant, mais il en est fait mention. Toutefois, en lisant l'article 25, je note qu'il s'agit d'un type d'article tout à fait différent. Aux termes de cet article, le ministre ne peut pas créer une nouvelle infraction. Cela donne le pouvoir au gouverneur en conseil, par des moyens de procédure ou de droit de procédures, de préciser et de limiter à une amende de $50 diverses infractions qui autrement seraient passibles d'une amende maximale de $25,000 ou de six mois de prison. Bien entendu, si le gouverneur en conseil n'intervient pas, l'amende de $25,000 est théoriquement possible.

Le sénateur Grosart: Il n'est pas seulement question de théorie.

M. Carton: Oui, c'est une possibilité légale, mais je dis quelle est «théorique» car je ne peux pas concevoir beaucoup de cas pour lesquels un tribunal imposerait cette sanction. Toutefois, j'imagine aisément de nombreux cas dans lesquels une pénalité plus appropriée serait imposée et qui pourrait en effet dépasser l'amende nominale de $50. C'est le seul objectif de ces dispositions; elles n'accordent au Ministre aucun pouvoir particulier. Il peut simplement exclure du domaine des infractions les actes qui, à la suite d'une recommandation du gouverneur en conseil, peuvent faire l'objet d'une sanction moindre, mais il n'est pas possible pour lui d'imposer des sanctions plus fortes.

Le sénateur Grosart: Oui, mais s'il ne formule pas d'exemptions précises aux termes de l'article 25, nous sommes alors certainement en train de dire que la sanction pour toute autre infraction aux règlementls est la sanction maximale?

[*Text*]

Mr. Carton: Well, not exactly; you see, sir, you are saying it could be.

Senator Grosart: No; that is the maximum.

Mr. Carton: It is the maximum; that is right.

Senator Grosart: That is the maximum fine.

Mr. Carton: Yes, but the discretionary power is entirely in the hands of the court as to what the actual fine will be.

Senator Grosart: We agree with you that, of course, it is up to the court. Then I ask you, is it not a function of any parliamentary committee, or legislature, to ask if the maximum fine is too high. Surely, that is done in legislature all the time. That is one of our first functions: does the punishment fit the crime? In this case we are saying that the maximum punishment may not fit the crime because, in effect, the minister, if I am correct, by *not* exempting a regulation which provides that one cannot smoke on a particular wharf, makes it an offence subject to these very high maximum penalties. Therefore, that defines the dimension of the offence, and the minute you go into court and say, "the maximum penalty for this is such-and-such, and there is no minimum," then you seem to give that dimension to the offence.

Mr. Carton: I agree with you, senator, but the alternative for which you argue now, and probably rightly so, is the whole concept of a maximum penalty of this amount, because certainly I do not know, and I do not know if those who will propose the regulations know, what the nature and number of the offences will be. However, there obviously will be some which in the opinion of the minister and the department will not warrant anything more than a $50 fine.

Senator Grosart: Yes, but I am not referring to those.

Mr. Carton: There may be a great many others for which $50 is too small. There may even be some for which $25,000 is appropriate; I do not know. However, that is the type of discretion which, to a degree, must be left with the court. Now, whether the maximum is too much, or too little, I honestly do not think I am qualified to say.

The Chairman: May I draw this point to your attention, Mr. Carton? The $25,000 is in relation to an offence for which you proceed on summary conviction; this is not an indictable offence.

Mr. Carton: No.

The Chairman: And the general run of penalties for summary conviction offences, both in the Criminal Code and a great variety of statutes which contain penal provisions, is less than a $25,000 maximum. In fact, I really cannot call one to mind in which a summary conviction offence is punishable by such a possible maximum penalty. That is the kind of penalty

[*Traduction*]

M. Carton: Pas exactement, voyez-vous, vous dites qu'elle pourrait l'être.

Le sénateur Grosart: Non, il s'agit du maximum.

M. Carton: C'est bien le maximum, c'est exact.

Le sénateur Grosart: Il s'agit de l'amende maximale.

M. Carton: Oui mais c'est uniquement le tribunal qui est envesti du pouvoir discrétionnaire de fixer le montant réel de l'amende.

Le sénateur Grosart: Nous sommes bien entendu d'accord avec vous sur ce point, ce pouvoir est dévolu au tribunal. Je vous demande donc s'il n'entre pas dans le cadre des fonctions d'un comité parlementaire ou législatif de dire que l'amende maximale est trop élevée. Il ne fait pas de doute que cela est toujours fait dans les assemblées législatives; c'est une de nos fonctions premières. La peine est-elle proprotionnelle à l'infraction? Dans le cas qui nous occupe, nous déclarons que la peine maximale peut ne pas être proportionnelle à l'infraction car, en effet, si je ne me trompe, la ministre, en ne formulant pas d'exemption pour un règlement qui prévoit qu'on ne peut pas fumer sur un quai donné, en fait une infraction qui est passible de sanctions maximales très élevées. En conséquence, cela définit l'importance de l'infraction et au moment où vous vous présentez devant le tribunal et déclarez que la pénalité maximale est de tel montant pour telle infraction et qu'il n'y a pas de minimum, il semble que vous donniez cette importance à l'infraction.

M. Carton: Je suis d'accord avec vous, sénateur, mais la variante que vous faites valoir en ce moment, et probablement à juste titre, reflète la complexité du concept d'une pénalité maximale de cette importance. Je ne sais pas, et j'ignore si ceux qui proposeront des règlements le savent, quels seront la nature et le nombre des infractions. Toutefois, il est manifeste qu'il y en aura certaines qui, de l'avis du Ministre et du ministère, ne justifieront pas une amende supérieure à $50.

Le sénateur Grosart: Oui, mais ce n'est pas à celles-là que je fais allusion.

M. Carton: Dans beaucoup d'autres cas, une amende de $50 risque d'être trop faible. Parfois une amende de $25,000 serait peut-être justifiée; je ne sais pas. Toutefois, il s'agit là d'un type de pouvoirs discrétionnaires qui, jusqu'à un certain degré, doivent être laissés au tribunal. Maintenant, je ne pense pas être honnêtement qualifié pour dire si le maximum est excessif ou insuffisant.

Le president: Puis-je attirer votre attention sur le point suivant, monsieur Carton. L'amende de $25,000 a trait à une infraction pour laquelle on a recours à la procédure de déclaration sommaire de culpabilité et non pas à la mise en accusation.

M. Carton: Non.

Le président: Et la série générale de sanctions pour une condamnation sur déclaration sommaire de culpabilité, à la fois dans le Code criminel et dans un grand nombre de lois qui contiennent des dispositions pénales, est inférieure à ce maximum de $25,000. En fait, je ne peux vraiment pas me souvenir d'un exemple de condamnation fondée sur cette procédure qui

[*Text*]

which is generally retained for offences which are considered by Parliament to be so serious that they ought to be or may be proceeded with by indictment.

Mr. Carton: We could discuss this for ever without coming to any conclusion, because this is a matter which in the end is a matter of opinion of the legislators. I presume the type of offence which is contemplated in many instances by this legislation will be offences not committed by individuals, but by large firms or companies. These companies may simply regard a smaller monetary penalty as a licence to do something in violation of the statute.

The Chairman: I am not sure I have been able to convey my point to you. A fine of $25,000 and six months in jail, or both, is a very stiff penalty. Procedure by way of indictment against a person or corporation is reserved for offences which are considered to be of a very serious nature and which carry greater maximum penalties than would be available under a summary conviction. The summary conviction procedure, on the other hand, is reserved for lesser offences and, consequently, carries lighter penalties. By way of example, if I recall the maximum penalty in the Criminal Code for a summary conviction offence, it is something like a $500 fine or six months, which is a long way from a fine of $25,000.

I am asking you to equate the two types of procedure with the respective maximum penalties. A conviction on an indictable offence always carries with it a much greater maximum penalty than would be available under a summary conviction.

Mr. Carton: There is no doubt about that, but it would be impertinent for me to tell either house of Parliament that offences should be made this high and no higher. There is not entire consistency throughout the statute books of Canada on what the offences and penalties are.

The Chairman: Mr. Carton, I think I can relieve you of any apprehension you might have about you telling us what to do, because that will not be the case. We are merely asking for your opinion, as a qualified legal person, on the appropriateness of this maximum penalty when viewed in the light of the discussion you have heard.

Senator Grosart: Could I just add, Mr. Chairman, that you have been dealing almost entirely with offences which would be created by statute. The complicating factor here is that we are now dealing with offences that could be created merely by regulation. No one at this moment knows what offences might be created by the Governor in Council. One has to go through the regulations to know what the offence would be. It could almost be argued that if the Governor in Council is given the power to create offences with penalties of this size where there is an infraction of a regulation, the Criminal Code would not be needed.

[*Traduction*]

soit éventuellement passible d'une telle sanction maximale. Il s'agit là du genre de sanction qui est en général retenu pour les infractions qui sont considérées par le Parlement comme étant sérieuses au point de devoir être assujetties à la mise en accusation.

M. Carton: Nous pourrions discuter sans fin de cette question sans en venir à ue conclusion car, en fin de compte, il s'agit de l'opinion du législateur. Je présume que le type d'infraction qui a été envisagé dans de nombreux cas par la présente loi sera constitué par des actes qui ne seront pas posés par des particuliers, mais par de grosses sociétés ou des compagnies. Ces dernières peuvent simplement considérer une sanction monétaire plus faible comme une autorisation pour agir à l'encontre de la loi.

Le président: Je ne suis pas certain d'avoir pu vous faire comprendre mon point de vue. Une amende de $25,000, six mois de prison, ou les deux, constituent une sanction très sévère. La procédure par voie de mise en accusation contre une personne ou une société, est réservée pour les infractions qui sont considérées comme très graves et qui sont passibles de peines maximales plus sévères que celles prévues dans le cas des condamnations sur déclaration sommaire de culpabilité. D'un autre côté, cette dernière est réservée aux infractions mineures et implique en conséquence des sanctions moindres. A titre d'exemple, si je me souviens bien de la peine maximale prévue au Code criminel pour une condamnation par voie de déclaration sommaire, elle est de l'ordre de $500 d'amende ou six mois d'emprisonnement; ce qui est très loin d'une amende de $25,000.

Je vous demande de faire l'équilibre entre les deux types de procédures et les sanctions maximales respectives. Une condamnation par voie de mise en accusation entraîne toujours une sanction plus lourde qu'une condamnation sur déclaration sommaire de culpabilité.

M. Carton: Sans aucun doute, mais il ne m'appartient pas de dire à l'une ou à l'autre Chambre du Parlement que les sanctions ne devraient pas dépasser tel plafond. Il n'y a pas une grande concordance dans les statuts révisés du Canada en matière d'infraction et de sanctions.

Le président: Monsieur Carton, je pense que je peux dissiper vos craintes à ce sujet, car il ne s'agit pas pour vous de nous dire ce que nous devons faire. Nous vous demandons simplement de nous donner, en votre qualité de juriste compétent, votre avis sur ce que doit être la sanction maximale, compte tenu de la discussion que nous avons eue.

Le sénateur Grosart: Permettez-moi d'ajouter, monsieur le président, que vous avez surtout traité des infractions prévues par la loi. Or, nous abordons maintenant des infractions qui pourraient être prévues dans de simples règlements. Pour le moment, personne ne connaît les infractions que pourrait créer le gouverneur en conseil. Il faut parcourir les règlements pour savoir en quoi consisterait une infraction. On pourrait presque dire que le Code criminel est inutile si le gouverneur en conseil a le pouvoir de prévoir des sanctions aussi lourdes dans le cas de la violation d'un règlement.

[*Text*]

The Chairman: Senator Forsey has been seeking an opportunity to be heard for some time. Perhaps we could now hear from him.

Senator Forsey: Mr. Chairman, I was going to make essentially the same point as Senator Grosart has made. If clause 20 merely said:

> Every person who contravenes section 12 is guilty of an offence—

and so forth, that would be one thing. There may be objection even then on the ground that the chairman has mentioned, that being because it is a matter of summary conviction; but when you get into this business of "or the regulations," then you introduce, to my mind, an entirely new element into the thing.

I am afraid I must warn the minister and the department that if this thing goes through, he may hear from the Committee on Regulations and other Statutory Instruments on the ground of a breach of our criterion of an unusual or unexpected use of the power, or several other criteria, such as trenching unduly upon the liberties of the subject.

We take a very dim view of this kind of thing. That committee is very non-partisan. Some of the most rambunctious members of it are supporters of the government, so you cannot be sure that we shall say, "Oh yes, the government in its wisdom has said so, therefore it is all right."

Senator Smith (Queens-Shelburne): Mr. Chairman, I wonder if I might ask a question. I am trying to think of some like offences and how they are treated under other statutes. The minister still has some responsibility for the Department of the Environment, and perhaps the representative of the Department of Justice, Mr. Carton, has had something to do with the drafting of legislation respecting the environment.

What kinds of fines are involved in offences where a company, through lack of attention, destroys the environment in some respect? It seems to me fines in such cases are quite high, too.

Mr. Carton: Very high, senator, and that applies to fines under the Fisheries Act as well.

Senator Grosart: But those are by statute?

Mr. Carton: No, by regulation.

Senator Forsey: By indictment or on summary conviction?

Mr. Carton: I cannot honestly answer that off the top of my head. Certainly, some of them would be summary conviction offences.

Senator Forsey: With maximum penalties of this order?

Mr. Carton: Yes, senator, and much higher under the Fisheries Act. I hope I have not provided your committee with ammunition.

[*Traduction*]

Le président: Le sénateur Forsey essaie depuis un moment de prendre la parole. Nous pourrions peut-être le laisser parler maintenant.

Le sénateur Forsey: Monsieur le président, je voulais surtout soulever le même point que le sénateur Grosart. Si l'article 20 stipule simplement:

> Toute personne qui contrevient à l'article 12 . . . est coupable d'une infraction . . .

etc., c'est une chose. On peut soulever une objection en invoquant le motif que le président a mentionné, à savoir qu'il s'agit d'une condamnation sur déclaration sommaire de culpabilité; mais si l'on ajoute «ou aux règlements», on introduit, à mon avis, un élément entièrement nouveau.

Je pense que je dois avertir le Ministre et son ministère que si ce projet de loi est adopté, le Comité des règlements et autres textes réglementaires présentera une enquête invoquant la violation de notre critère relatif à une utilisation inhabituelle ou inattendue du pouvoir, ou de plusieurs autres critères, comme le fait d'empiéter indûment sur les libertés de l'individu.

Nous ne sommes pas très éclairés sur la question. Ce comité est très impartial. Certains des membres les plus réticents devant cette idée appuient le gouvernement; personne ne peut donc être assuré que nous dirons: «Oh oui, le gouvernement en a décidé ainsi dans sa grande sagesse, c'est donc une bonne décision».

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Monsieur le président, pourrais-je poser une question? Je pense à des infractions semblables et à la façon dont elles sont traitées aux termes d'autres lois. Le ministre a toujours certaines responsabilités en ce qui concerne le ministère de l'Environnement; le représentant du ministère de l'Environnement; le représentant du ministère de la Justice, M. Carton, a peut-être participé à la rédaction de la loi concernant l'environnement.

Quelles sont les sanctions prévues dans le cas où une entreprise, par manque d'attention, détruit de quelque façon l'environnement? Il me semble que dans ces cas les sanctions sont également très lourdes.

M. Carton: Très lourdes, monsieur le Sénateur, et les sanctions prévues dans la Loi sur les pêcheries le sont également.

Le sénateur Grosart: Sont-elles prévues par la loi?

M. Carton: Non, par des règlements.

Le sénateur Forsey: Par voie de mise en accusation ou sur déclaration sommaire de culpabilité?

M. Carton: Je ne peux vraiment pas vous répondre de but en blanc. Dans certains cas, il s'agit sûrement de condamnation sur déclaration sommaire de culpabilité.

Le sénateur Forsey: Et l'on impose des sanctions maximales de cet ordre?

M. Carton: Oui, monsieur le sénateur, et elles sont bien plus élevées encore aux termes de la Loi sur les pêcheries. J'espère que je n'ai pas tendu la perche à votre comité.

[*Text*]

Senator Smith (Queens-Shelbrune): Mr. Chairman, I can readily envisage offences that really should have a very heavy penalty attached to them. For example, if a large purchaser of lobster comes in with a rickety old boat which is leaking oil, he could do great damage. If that individual is warned by the enforcement officer to do something about that leaking oil and he refuses to do so, he should be subject to a very heavy penalty.

I think we should think very carefully before removing this maximum. I am not known as a hard liner on the punishment of criminals, but this is a criminal kind of behaviour by people who should know better.

Mr. Carton: I must honestly say that it has been my experience over some 35, 36 years as a lawyer, both in private practice and as a Crown prosecutor, that courts are very loath to apply the maximum penalty, even in cases where it is, for the most part, deserved.

Our difficulty has not been in even asking for the maximum penalty, which we seldom do, but in getting reasonable penalties. When we find someone, for instance, in the Maritimes, with 400 or 500 pounds of short lobster, or buried lobster, which means utter destruction—perhaps, amounting to countless thousands of dollars—and that individual is taken before a magistrate and fined $5 and allowed to keep the illegal goods, it is frustrating.

Senator Grosart: Of course, that even applies to offences such as rape; the courts do not always impose the maximum. That cannot be an argument here, in my view.

The Chairman: May I suggest, honourable senators, that we have heard both sides of the argument clearly stated by various members of the committee, as well as by Mr. Carton. While I certainly do not wish to cut anyone off, half of the hour has already gone by. Perhaps we might now ask the minister, having listened to the argument, whether he is prepared to make any kind of comment on it.

Hon. Mr. LeBlanc: Mr. Chairman, I certainly cannot add to what Mr. Carton has said, nor can I add anything to what has been said by Senators Forsey and Grosart.

From the point of view of the administrator who tries to police the common property resource, the powers under the Fisheries Act, for example, are very great, the intention of the powers being a deterrent to what are very great temptations. At times, we are dealing with hundreds of thousands of dollars. For that reason, these powers are extremely important to us. In fact, since these powers were strengthened by Parliament on December 1, 1977, we have seen magistrates take a harder line in endeavouring to discourage what are basically acts of vandalism against the users of the resource—in this case, the fishermen. As you will recall, the minister was given unusual powers of seizure and forfeiture of equipment used in the violation upon conviction.

There is no doubt that some of the potential vandalism that we are trying to prevent, or which we would punish where

[*Traduction*]

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Monsieur le Président, je songe déjà à des infractions au sujet desquelles il faudrait prévoir une sanction très lourde. Par exemple, si un gros client vient acheter du homard dans un vieux bateau tout branlant qui laisse échapper de l'huile, il peut causer de grands dommages. S'il refuse de réparer la fuite d'huile, comme le lui demande l'agent de surveillance, il devrait être passible d'une sanction très lourde.

Je pense que nous devrions réfléchir avant de supprimer cette peine maximale. Je n'ai pas une réputation d'intransigeant, mais il s'agit d'infractions commises par des gens informés.

M. Carton: Si je me fonde sur les trente-cinq ou trente-six ans que j'ai passés comme avocat dans le secteur privé et en qualité de procureur de la Couronne, je dois dire franchement que les tribunaux hésitent beaucoup à imposer la peine maximale, même dans les cas où les contrevenants le méritent.

La difficulté ce n'est pas de demander la peine maximale, ce que nous faisons rarement, mais d'obtenir des sanctions raisonnables. Imaginez que nous attrapions quelqu'un, par exemple, dans les maritimes, en possession de quatre cents ou de cinq cents livres de homards, ce qui détruit les réserves et entraîne des pertes monétaires énormes, et que nous l'amenions devant les tribunaux, si l'individu en question, une fois devant les tribunaux, ne reçoit qu'une amende de $5 et est autorisé à garder les produits pêchés illégalement, c'est pour nous une frustration totale.

Le sénateur Grosart: Naturellement, c'est la même chose pour le viol par exemple. Les tribunaux n'infligent pas toujours la peine maximale. A mon avis, c'est une question discutable.

Le président: Honorables sénateurs, je pense que nous connaissons maintenant les deux aspects de la question puisque nous avons entendu divers membres du comité ainsi que M. Carton. Je ne veux couper la parole à personne, mais une demie-heure s'est déjà écoulée. Maintenant que nous avons entendu la discussion, nous pourrions peut-être demander au Ministre s'il est disposé à faire des remarques à ce sujet.

L'honorable M. LeBlanc: Monsieur le président, je ne peux rien ajouter d'autre à ce qu'a dit M. Carton ni à ce qu'ont déclaré les sénateurs Forsey et Grosart.

Du point de vue de l'administrateur qui essaie de gérer les biens de la collectivité, les pouvoirs prévus par la Loi sur les pêcheries, par exemple, sont très étendus; il s'agit surtout dans ce cas d'exercer un effet de dissuasion contre de très grandes tentations. Parfois, nous manipulons des centaines de milliers de dollars. C'est pourquoi ces pouvoirs sont extrêmement importants pour nous. En fait, depuis que le Parlement les a renforcés le 1er décembre 1977, des magistrats prennent des mesures plus sévères pour essayer de décourager les actes de vandalisme et c'est bien le terme approprié perpétrés contre les usagers de la ressource, en l'occurrence les pêcheurs. Comme vous vous en souvenez, le Ministre a reçu le pouvoir extraordinaire de saisir et de confisquer, par condamnation, le matériel utilisé par les contrevenants.

Il est certain que certains des actes de vandalisme que nous essayons de prévenir ou pour lesquels nous infligeons des

[*Text*]

damage is caused, are very much of the type described by Senator Smith (Queens-Shelburne). I can look at the Prince Rupert harbour in British Columbia where a very small amount of the chemical PCB was discharged and this influenced and affected—I could use the word "infected"—the whole lifestream of the crustaceans. This is the type of damage we are talking about. This is not a spill which is contained in a ditch. Even a spill in a ditch is potentially very dangerous because it eventually drains into the lake or the sea. I can very well imagine carelessness in one of the harbours causing very serious destruction. A fire in an individual harbour like Lunenberg, Shelburne or Digby could practically wipe out a harbour because they are using wooden boats and gasoline is present and, of course, there could be a succession of explosions. Therefore, I feel, the deterrent must be very considerable.

Obviously, the courts will exercise discretion. I am not by nature given to dictatorial tendencies, but I know from experience that in many cases fines that were levied for serious acts such as poaching or vandalism in fact became a bit of a "tax" to do business. The deterrent power was just not there. If you caught 100 salmon in a British Columbia river and got away with a $100 fine, you were still having very cheap salmon.

It is this type of problem in the Fisheries Act that we are trying to contain and the potential for damage to facilities used by fishermen, as I described to you last night. These facilities belong to everyone and they belong to no one, and they become the theatre of irresponsible acts, acts which are not always committed by fishermen.

The Chairman: Senator van Roggen has been trying to get a word in, so I will call on him now.

Senator van Roggen: In view of the fact that we have the minister only for an hour, I would like to come to the matter we adjourned on last night, which I believe was the principal reason we felt we must bring the minister back, along with his legal advisers. That was a serious question raised by another senator and myself concerning subclause 19(2) of the bill.

I might say that I have some observations or inquiries concerning what I consider to be anomalies and contradictions in clauses 16, 17 and 18, but I will leave those until after the minister has left, and possibly I can ask Mr. Carton to lead us through those clauses.

Dealing with clause 19—

Senator Grosart: Could we just finish the other discussion before we get back to clause 9?

Senator van Roggen: It is a question of whether we will have lost the minister before we are able to deal with that clause. It seems to me to be fundamental to the imposition of the

[*Traduction*]

sanctions s'il y a dommage, ressemblent beaucoup au type décrit par le sénateur Smith (Queens-Shelburne). Je pense au port du Prince-Rupert en Colombie-Britannique, où l'on a déversé une très petite quantité de B.P.C. et cela a changé et altéré, je pourrais même dire «contaminé», toute la vie des crustacés. C'est le genre de dommage dont nous parlons. Il ne s'agit pas d'un déversement contenu dans un fossé. Même dans ce cas, le liquide déversé peut être très dangereux, car il finit par atteindre le lac ou la mer. Je peux très bien imaginer qu'une négligence dans l'un des ports pourrait être extrêmement destructrice. Un incendie dans un port comme Lunenberg, Shelburne ou Digby peut pour ainsi dire détruire tout le port, car les pêcheurs utilisent des bateaux en bois et de l'essence; il pourrait donc y avoir une succession d'explosions. Il faut donc prévoir des peines très lourdes pour prévenir les infractions.

Les tribunaux exerceront évidemment leur pouvoir discrétionnaire. Je n'ai pas de tendances à la dictature, mais je sais par expérience que très souvent, les amendes infligées dans le cas d'actes graves de braconnage ou de vandalisme ne constituaient en fait qu'une «taxe» qui permettait aux intéressés de s'adonner à ces activités. Les règlements n'avaient tout simplement aucun effet dissuasif. Si quelqu'un attrape cent saumons dans un cours d'eau de la Colombie-Britannique et s'en tire avec une amende de $100, il a encore du saumon très bon marché.

C'est là le genre de problèmes que contient et que nous essayons de refreiner,la Loi sur les pêcheries; il en va de même pour les dommages que peuvent causer les pêcheurs aux installations, comme je vous l'ai expliqué hier soir. Ces installations appartiennent à tous et à personne en même temps, et deviennent le théâtre d'actes irresponsables qui ne sont pas toujours l'œuvre des pêcheurs.

Le président: Le sénateur van Roggen essaie de placer un mot, je lui cède donc la parole maintenant.

Le sénateur van Roggen: Étant donné que le Ministre ne sera avec nous que pendant une heure, j'aimerais que l'on discute de la question que nous avons laissée en plan lors de l'ajournement hier soir et qui, je crois, constitue la principale raison qui nous a poussés à demander au Ministre de revenir avec ses conseillers juridiques. Il s'agit d'une question grave soulevée par un autre sénateur et moi-même concernant le paragraphe 19(2) du projet de loi.

Je dois aussi dire que j'aurais certaines remarques à faire ou des questions à poser sur ce que je considère comme des anomalies et des contradictions dans les articles 16, 17 et 18, mais je vais laisser ces questions à l'étude pour les reprendre après le débat du Ministre; je demanderai peut-être à M. Carton de nous guider dans l'étude de ces articles.

En ce qui concerne l'article 19 . . .

Le sénateur Grosart: Ne pourrions-nous pas terminer l'étude de l'autre question avant de revenir à l'article 19?

Le sénateur van Roggen: Mais le Ministre sera peut-être parti avant que nous ayions eu le temps de discuter de cet article. Il me semble vouloir imposer la suprématie de l'Exécutif sur le Judiciaire, et c'est de cela que je veux traiter.

[*Text*]

authority of the executive over the courts, and this is what I want to deal with.

The Chairman: I must have missed something. What has caused the fear that we will lose the minister before you state your point?

Senator van Roggen: You were saying earlier that the minister needs to leave for a Cabinet meeting at 4.30 p.m., so I hope we will have some time to deal adequately with the major question concerning subclause 19(2).

The Chairman: I have invited you to take the floor.

Senator van Roggen: That is what I am doing right now.

Senator Grosart: I suggested we complete the other matter first. However, I agree with the importance of the objection raised to clause 19. Senator van Roggen has said that was the main reason we asked the minister to come back. The main reason was that we had not deal with what some of us think is the major objection to the legislation, and that is the creation of criminal offences by order in council.

Senator Langlois: Just a very brief remark. We have heard the minister and we have heard Mr. Carton, and I understood from what the minister said that he is not prepared to give a definite commitment or undertaking of any kind in connection with the suggested amendments to clauses 12, 19 and 20. I think we should leave it at that at this time, and we can consider our position when we proceed with clause-by-clause study of the bill. I do not know if I am interpreting correctly what the minister said, but that is my understanding.

The Chairman: I have to make a decision here, and I ask Senator van Roggen to continue to have the floor.

Senator van Roggen: Mr. Minister—, or perhaps I should more properly address this question to Mr. Carton, who has come to us for this purpose today—subclause 19(1) deals with the situation after vessels have been seized and/or sold—

Senator Langlois: Mr. Chairman, I have just been informed that there is a vote in the Senate and the bell is ringing now.

Senator Grosart: It happened to the minister yesterday.

Hon. Mr. LeBlanc: It happens all the time.

Senator van Roggen: I would think that under the circumstances we can only ask the minister when he can return.

The Chairman: We cannot go on asking him indefinitely to return.

Senator van Roggen: I think we made our point very clearly last night. Have you considered it and do you think our point is valid—that the minister should not dictate to the court what the amount of the surety directed by the court should be?

Hon. Mr. LeBlanc: I would like to hear the interpretation that Mr. Carton puts on clause 19. I am not bound, but I am

[*Traduction*]

Le président: Quelque chose doit m'avoir échappé. Qu'est-ce qui vous fait croire que le Ministre sera parti avant que vous ayiez eu le temps d'expliquer votre argument?

Le sénateur van Roggen: Vous avez dit tout à l'heure que le Ministre devait assister à une réunion du Cabinet à 16 h 30; j'espère donc que nous aurons le temps de traiter convenablement de cette question fondamentale concernant le paragraphe 19(2).

Le président: Je vous ai invité à prendre la parole.

Le sénateur van Roggen: C'est ce que je fais actuellement.

Le sénateur Grosart: J'ai proposé d'en finir d'abord avec l'autre question. Cependant, je conviens de l'importance de l'objection apportée à l'article 19. Le sénateur van Roggen a dit que c'est principalement pour discuter de cet article que nous avons demandé au Ministre de revenir. La principale raison, c'est que nous n'avons pas traité de ce que certains d'entre nous considèrent comme la plus importante objection à la Loi, à savoir la création d'infractions criminelles par décret.

Le sénateur Langlois: Juste une très courte remarque. M. le Ministre et M. Carton ont comparu devant notre comité et d'après ce que le Ministre nous a dit, j'ai compris qu'il n'était pas prêt à s'engager de façon définitive ni à faire quelque promesse que ce soit concernant les modifications proposées aux articles 19, 12 et 20. Je crois que nous devrions laisser les chose telles qu'elles sont actuellement et nous pourrons reconsidérer notre position au moment de l'étude article par article du projet de loi. Je ne sais pas si j'interprète correctement les paroles du Ministre, mais c'est ce que j'ai compris.

Le président: Je me dois de prendre une décision, et je demande à monsieur le sénateur van Roggen de continuer.

Le sénateur van Roggen: Monsieur le Ministre—ou peut-être serait-il plus approprié de poser ma question à M. Carton qui est avec nous aujourd'hui à cette fin—le paragraphe 19(1) traite des conséquences de la mise nous séquestre et/ou de la vente d'un navire . . .

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, on vient tout juste de m'informer que le Sénat se prépare à voter et la cloche sonne maintenant.

Le sénateur Grosart: Cela est arrivé au Ministre hier.

L'honorable M. LeBlanc: Cela arrive tout le temps.

Le sénateur van Roggen: Je crois que dans les circonstances, la seule chose que nous puissions demander au Ministre, c'est quand il pourra revenir témoigner.

Le président: On ne peut pas lui demander indéfiniment de revenir.

Le sénateur van Roggen: Je crois que nous avons établi les choses très clairement hier soir. Avez-vous étudié notre argument et croyez-vous qu'il soit valable, à savoir que le Ministre ne devrait pas obligé le tribunal à fixer le montant de la caution qu'il doit imposer?

L'honorable M. LeBlanc: J'aimerais connaître l'interprétation que fait M. Carton de l'article 19. Je ne suis pas lié par

[*Text*]

certainly observant of the advice given by my legal adviser of the Department of Justice. I would like to hear Mr. Carton's views. How long will the adjournment take, if we adjourn now?

Senator Grosart: It does not take very long.

Senator Smith (Queens-Shelburne): You will be late for the Cabinet meeting.

Hon. Mr. LeBlanc: I have been late there also. I can undertake to come back in ten minutes.

Senator Grosart: I am quite sure we will be through in 15 minutes.

The committee adjourned.

Later.

The Chairman: Could we come to order, please, honourable senators? Senator van Roggen, I believe you have something to ask Mr. Carton.

Senator van Roggen: Thank you, Mr. Chairman: I will return to my question with respect to clause 19, which deals with what may happen under subclause 19(2) after a vessel has been seized under the act. It starts with subclause 19(1), reading as follows:

> The Minister may, before the expiration of twenty-one days from the day of the seizure of any vessel or goods under this Act, apply to any court of competent jurisdiction for an order authorizing the sale of such vessel or goods.

I have no argument with that.

Subclause 19(2) reads as follows:

> The court may order the redelivery of any vessel or goods seized under this Act to the person from whom the vessel or goods were seized or to any other person entitled to the possession thereof after security by bond, with two sureties, . . .

If we were to stop there, Mr. Chairman, and add the words: " . . . in such amount as the court shall direct," or words to that effect, of course, I would be perfectly happy with a perfectly normal section. Rather than that, the clause goes on to read:

> . . . after security by bond, with two sureties, in such amount and form as is satisfactory to the Minister, is given to Her Majesty in right of Canada . . .

It is just totally unacceptable and abhorrent to me, and I cannot express as strongly as I would like the thought that our courts function only at the blessing of the executive branch of the government of this country. It is an intolerable situation to suggest that the court, which is given by statute the authority to order the return of the boat to an individual on that individual's providing security, can be told by the minister how much security it should demand. This is like having a section in the Criminal Code providing that a person arrested on a criminal charge may go to the court, apply for bail and be released on bail in such amount as the minister finds satisfactory. I simply agree with non-legal members of this committee

[*Traduction*]

l'avis de mon conseiller juridique du ministère de la Justice, mais j'y suis certainement très attentif. J'aimerais connaître l'opinion de M. Carton. Combien de temps durera l'ajournement si nous cessons nos travaux maintenant?

Le sénateur Grosart: Ce ne sera pas très long.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Vous allez être en retard pour votre réunion du Cabinet.

L'honorable M. LeBlanc: Je suis en retard là aussi. Je vous promets de revenir dans dix minutes.

Le sénateur Grosart: Je suis presque certain que nous aurons terminé dans 15 minutes.

La séance est suspendue.

Reprise de la séance

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, honorables sénateurs. Monsieur le sénateur van Roggen, je crois que vous avez une question à poser à M. Carton.

Le sénateur van Roggen: Merci, monsieur le président. Je veux revenir à ma question concernant l'article 19 qui traite des conséquences de la mise sous séquestre d'un navire aux termes du paragraphe 19(2). Le paragraph 19(1) est ainsi libellé:

> Avant l'expiration du délai de vingt et un jours à compter de la date de mise sous séquestre prévue par la présente loi, le Ministre peut demander à tout tribunal compétent une ordonnance autorisant la vente du navire ou des marchandises.

Je n'ai rien à redire à cela.

Le paragraphe 19(2) est ainsi rédigé:

> Le tribunal peut ordonner la remise du navire ou des marchandises mis sous séquestre en vertu de la présente loi à la personne en possession de laquelle ils se trouvaient lors de leur mise sous séquestre ou à toute personne habilitée à une telle possession si celle-ci s'engage, avec deux cautions,

Si l'article s'arrêtait là, monsieur le président, et que nous ajoutions les termes suivants: « . . . d'un montant que le tribunal devra déterminer,» ou des termes de ce genre, je serais bien sûr tout à fait satisfait d'un article entièrement normal. Au lieu de cela, l'article continue et se lit comme suit:

> «à verser à Sa Majesté du chef du Canada une somme dont le Ministre juge le montant et la forme satisfaisants ou verse à Sa Majesté du chef du Canada . . . ».

Cela est totalement inacceptable et aberrant; je ne m'élèverai jamais assez contre le fait que nos tribunaux sont sous la férule du pouvoir exécutif du gouvernement de notre pays. Il est intolérable de supposer que le tribunal, à qui la loi accorde le pouvoir d'ordonner le retour d'un navire à une personne sur versement d'une caution, se voie dicter par le Ministre le montant de la caution qu'il doit exiger. C'est tout comme si le Code criminel contenait un article prévoyant que toute personne arrêtée pour accusation criminelle puisse s'adresser au tribunal, demander un cautionnement et être relâchée grâce à ce cautionnement si le montant est jugé satisfaisant par le Ministre. Je suis tout à fait d'accord avec les membres du

[*Text*]

to request the minister to give an undertaking that this clause will be changed to remove that dictation to the court by the executive branch at the first opportunity this act is open again for amendment, because I do not wish to hold it up. It is a good bill and should be in force this summer. I might say that this is an identical clause to that which we caught, to the best of my recollection in the—

Senator Forsey: . . . the Maritime Code.

Senator van Roggen: . . . in the Maritime Code. Mr. Carton said, just as we adjourned, that a similar section is to be found in the Fisheries Act, and I say it is unfortunate that it was not caught there at some time. However, I simply cannot be as forceful as I should like to be in condemning the concept. It just baffles my mind that the Department of Justice could even dream of putting forward this type of provision, let alone defending it once it is brought to their attention.

So I feel very strongly on the subject, and I do hope that members of the committee will support that point of view, because to me it is absolutely unacceptable, of course, and I submit that it should be amended in such a manner as is satisfactory to this argument.

Senator Forsey: I thoroughly agree.

Hon. Mr. LeBlanc: Mr. Chairman, may I ask Mr. Carton, if he has been looking at this, to give us the benefit of his reflection?

Mr. Carton: Mr. Chairman and senator, I must say that my department is not as bad as it sounds. We do try to do things properly. However, I do have some thoughts with respect to this, not in any exculpatory sense, but to explain my understanding of how this section will work. I wonder if it is really so Draconian as it sounds. Remember the scenario in which this will operate: the vessel, or whatever it is, has already been seized; it is in the possession of the Crown. Now, if the minister does not do anything about it within 21 days, he must return it. If he feels he has a case to make, for the reasons set out in the bill, he must first apply to a court. Now, the court is not directed to do anything; the court may order the redelivery of the vessel. If I understand this correctly, unless it is to be an *ex parte* application without any justification by the minister, whereby he says he has seized the boat therefore he should now be allowed to sell it, the court's reaction is and will have to be: "Well, yes, we have heard you, or you have made application. Now we will set a date for a hearing and you must notify the other party, because the court is not going to make an *ex parte* order with respect to someone's goods and chattels being sold, without hearing what he has to say about it." So a date is set within a week, or whatever the court deems to be appropriate, and representatives of the minister and of the owner of the seized vessel must appear before the court and argue the case on the merits. Then the court eventually, either immediately at the end of the hearing or having considered the

[*Traduction*]

comité qui n'appartiennent pas au corps juridique pour que l'on demande au Ministre de promettre que cet article sera modifié afin que le tribunal ne soit plus soumis aux ordres du pouvoir exécutif et ce, dès qu'il sera possible d'apporter des modifications à cette loi, parce que je n'ai pas l'intention de soutenir plus longtemps cet argument. Le projet que nous étudions est un projet de loi intéressant et devrait entrer en vigueur cet été. Je dois dire aussi que l'article 19 est semblable à cet article que nous avons décelé, si je me souviens bien, dans le . . .

Le sénateur Forsey: . . . Code maritime.

Le sénateur van Roggen: Dans le Code maritime. M. Carton a dit juste au moment où nous avons levé la séance que la Loi sur les pêcheries contient un article semblable; je trouve qu'il est malheureux que nous n'ayons pas pu déceler cela plus tôt. Cependant, je ne peux condamner avec plus de véhémence le concept de primauté de l'Exécutif sur le Judiciaire. Cela me déconcerte que le ministère de la Justice puisse songer à établir ce genre de disposition laissée à elle-même et ne la défendre que lorsqu'on l'attaque.

La question m'intéresse donc très particulièrement et j'espère que les membres du comité vont m'appuyer parce que, pour moi, cela est absolument inacceptable bien sûr, et je propose que l'article soit modifié de façon à satisfaire l'argument présenté.

Le sénateur Forsey: Je suis tout à fait d'accord.

L'honorable M. LeBlanc: Monsieur le président, puis-je me permettre de demander à M. Carton, s'il a étudié la question, de nous faire partager le fruit de ses réflexions?

M. Carton: Monsieur le président et monsieur le sénateur, je dois dire que mon Ministère n'est pas aussi mauvais qu'on le laisse croire. Nous essayons de faire notre tavail le plus adéquatement possible. Cependant, je dois vous faire part de certaines opinions à ce sujet, non pas pour justifier ce qui a été fait, mais pour expliquer la façon dont je comprends cet article. Je me demande si cet article est aussi draconien qu'on le dit. Il faut se replacer dans le contexte: le navire, ou quelque bateau que ce soit, est déjà mis sous séquestre. Il appartient maintenant à l'État. Maintenant, si le Ministre n'agit pas dans les 21 jours, il doit le restituer. S'il croit qu'il y a matière à poursuites pour les raisons énumérées dans le Bill, il doit tout d'abord s'adresser à un tribunal. Mais le tribunal est limité et ne peut qu'ordonner la remise du navire. Si je comprends bien, à moins qu'il ne s'agisse d'une demande *ex parte* sans aucune justification du Ministre en vertu de laquelle il déclare qu'il a mis le navire sous séquestre il faudrait alors l'autoriser à le vendre. Le tribunal devra réagir de la façon suivante: «Eh bien, nous vous avons entendu ou vous avez fait une demande. Nous allons fixer une date d'audition; vous devrez en aviser l'autre partie parce que le tribunal ne rendra pas d'ordonnance *ex parte* relativement aux biens et effets d'une personne qui sont vendus, sans entendre ce que cette dernière a à dire.» C'est ainsi qu'à une date fixée dans un délai d'une semaine ou autre, que le tribunal juge appropriée, les représentants du Ministre et du propriétaire du navire mis sous séquestre devront compa-

[*Text*]

material that is placed before it, comes to a decision as to whether or not the vessel will be sold, or returned to the owner.

Senator van Roggen: Or a fine imposed.

Mr. Carton: Yes, and only then would the latter part of this, if at all, come in. If there was a fine paid, the business of the minister directing the court would not come into play, would it? The hearing would, I assume, be just on the merits of the application for sale, because it is permissive to the court only. It may order redelivery, and it may order redelivery if it is satisfactory to the minister. It might be satisfactory to the minister, but it might not be satisfactory to the court, in which case an order might not issue for redelivery. I do not see that the court is displaced, nor that the procedure is enhanced or sped up by this provision.

Senator van Roggen: Mr. Carton, I am sorry, but you have led us through a series of events which take place when a vessel is seized, which has really got nothing to do with this particular subsection about which I complain. If a vessel is seized, let us say for non-payment of wharfage, the vessel owes the Crown $500 and the owner of the vessel may not be found right away; he may be in California or a number of other things. Eventually he might say that he has already paid it and he wants to challenge it and have his day in court. That is a trial which takes place when they can get to court, three months later or whatever. However, in the meantime he needs his boat to go fishing, so he goes to a court and says; "Will you please order redelivery of my boat? I am giving you security in such amount as you deem to be reasonable to protect the Crown," and so on and so forth, pending the trial. This is analogous to bail pending a trial, is it not?

Mr. Carton: Not quite, senator, because you cannot read it without reading subcause (1). The original move is made by the minister, that being the application for the sale of the vessel.

Senator van Roggen: Subclause (2) makes no reference to subclause (1). Subclause (2) states:

> (2) The Court may order the redelivery of any vessel or goods seized under this Act—

A vessel is seized. There is no action by the minister within 21 days; no determination as to what is going to happen at the trial of the issue; no determination by the court that the owner did indeed commit the effence under the act which resulted in the seizure of his vessel. That all comes later. He goes to court and requests the court to order that the boat be redelivered to him on the posting of a bond with two sureties pending the trial. That is what subclause (1) is about, and I simply say that it is entirely wrong that the minister is entitled to say how much the court may set by way of a bond.

Mr. Carton: The minister may also object to the redelivery.

[*Traduction*]

raître devant le tribunal et présenter leurs arguments de fond. Le tribunal, immédiatement après l'audition ou après avoir étudié les documents qui lui ont été présentés décide si le navire sera vendu ou restitué à son propriétaire.

Le sénateur van Roggen: Ou bien il impose une amende.

M. Carton: Oui, et seulement alors la dernière partie, si tel est le cas, s'appliquerait. Si une amende était payée, le Ministre n'aurait pas à s'adresser au tribunal, n'est-ce pas? L'audition, je suppose, ne se ferait que sur les arguments du fond de la demande de vente, parce que seul un tribunal peut rendre une telle décision. Ce dernier peut ordonner la remise du navire si cela convient au Ministre. Il pourrait arriver que cela convienne au Ministre et non pas au tribunal, auquel cas une ordonnance de remise ne pourrait être rendue. Je ne crois pas que cette disposition écarte le tribunal ou accélère la procédure.

Le sénateur van Roggen: Monsieur Carton, je suis désolé, mais vous avez énuméré une série d'événements qui surgissent lorsqu'un navire est mis sous séquestre, lesquels n'ont vraiment rien à voir avec le paragraphe dont je me plains. Si un navire est mis sous séquestre, disons pour le non-paiement des droits de mouillage, le navire doit à la Couronne $500 et il se peut que l'on ne puisse pas immédiatement mettre la main sur le propriétaire du navire; il peut se trouver en Californie ou il peut y avoir bien d'autres raisons. Il pourrait même arriver qu'il déclare qu'il a déjà acquitté ce droit et qu'il veuille en appeler au tribunal. Il y a donc un procès devant le tribunal, trois mois plus tard ou à peu près. Dans l'intervalle toutefois, il a besoin de son bateau afin d'aller à la pêche et demande alors au tribunal: «Auriez-vous l'obligeance d'ordonner la remise de mon embarcation; je vous remets une caution au montant que vous estimez raisonnable pour protéger la Couronne» etc., en attendant le procès. N'est-ce pas un peu comme un cautionnement en attendant un procès?

M. Carton: Pas tout à fait, sénateur, parce que vous ne pouvez lire ce paragraphe sans avoir lu le paragraphe (1). C'est le Ministre qui agit en premier, c'est-à-dire qui demande la vente du navire.

Le sénateur van Roggen: Le paragraphe (2) ne fait aucune allusion au paragraphe (1). Le paragraphe (2) stipule que:

> (2) La cour peut ordonner la remise du navire ou des marchandises mis sous séquestre en vertu de la présente loi . . .

Un navire est mis sous séquestre. Le Ministre ne prend aucune mesure avant 21 jours; il ne précise pas ce qui va se passer au procès; le tribunal ne détermine aucunement si le propriétaire a bel et bien commis une infraction à la loi qui a entraîné la mise sous séquestre de son navire. Tout cela se passe plus tard. Il se présente au tribunal et lui demande d'ordonner que son embarcation lui soit remise après avoir déposé deux cautions en attendant le procès. C'est tout ce que signifie le paragraphe (1) et je dis simplement qu'on a tort d'autoriser le Ministre à préciser le montant que le tribunal peut fixer lorsqu'il s'agit d'une caution.

M. Carton: Le Ministre peut également s'opposer à la remise.

[*Text*]

Senator van Roggen: He can object all he wants. Both the minister and the vessel owner can put their cases forward.

Mr. Carton: That would merely create the same situation. I am wondering whether you are merely speeding things up.

Senator van Roggen: I am not talking about speeding things up. The minister will be represented by counsel at the hearing. It may be that the minister, through his counsel, will request that the bond be set at $10,000 and the fisherman argues for a bond of $500 on the basis that that is all he would owe in the event he is found guilty. In that case, the judge would listen to the facts, as he does in a bail application, following which he would make the judicial decision as to what the proper security is for the purpose.

Senator Petten: I hesitate to get into this arguement, Mr. Chairman, but being a brash fellow I suppose I should. As they say, "Fools rush in where angels fear to tread."

I agree with Senator van Roggen's point. If the minister would give an undertaking that the legislation would be amended to take account of Senator van Roggen's point, I would be satisfied.

Senator Bell: On a point order, Mr. Chairman, what happens in the event that there is a change of ministers before the undertaking can be fulfilled?

The Chairman: Senator Langlois spoke to that earlier, citing the case where the understaking was given by the then Minister of Finance, Mr. Benson, and honoured by his successor, Mr. Turner. That, I think, would be something of an indication as to the way in which it would operate. Of course, as someone else pointed out, the minister can only give his personal undertaking; he cannot commit the government.

Senator van Roggen: If I may, Mr. Chairman, I should like to make one further point in this connection. In the light of the advice of your counsel, Mr. Minister, that you in effect will set the amount of the bond under this clause, why, then, is there any need for the intervention of the court? Why doesn't the clause simply state that the minister may order the redelivery of the vessel or goods to the owner on the owner's posting a bond in a given amount?

Senator Forsey: Exactly.

The Chairman: Perhaps we can now have the minister respond.

Hon. Mr. Leblanc: The tenor of the discussion last evening indicated that certain improvements were desirable, certain changes, certain adjustments. However, both sides agree that it would be desirable not to jeopardize the legislation, if possible, by a sudden dissolution of Parliament. It is obvious that if we had the luxury of a lot of time, certain changes would be made.

I can quite readily agree with the suggestion made by Senator van Roggen. As a layman, it makes sense to me, and Mr. Carton has told me and the committee that the change

[*Traduction*]

Le sénateur van Roggen: Il peut s'opposer à tout ce qu'il veut. Tant le Ministre que le propriétaire du navire peuvent faire valoir leur cas.

M. Carton: Cela créerait simplement la même situation. Je me demande si vous n'accélérez pas tout simplement les choses.

Le sénateur van Roggen: Je ne parle pas d'accélérer les choses. Le Ministre sera représenté par un avocat à l'audition. Il peut arriver que le Ministre, par l'intermédiaire de son avocat, demande que la caution soit fixée à $10,000 et que le pêcheur demande une caution de $500 en se fondant sur le fait que c'est tout ce qu'il devrait payer s'il était déclaré coupable. Dans ce cas, le juge écouterait les faits, tout comme il le fait pour une demande de caution, et déciderait ensuite du montant le plus approprié.

Le sénateur Petten: J'hésite à m'immiscer, monsieur le président, mais comme je suis un insolent, je suppose que je le devrais. Après tout, «les fous sèment avec audace là où les anges craignent de se mouiller».

Je partage le point de vue du sénateur van Roggen. Si le ministre s'engageait à ce que la loi soit modifiée de façon à tenir compte du point de vue du sénateur van Roggen, je serais satisfait

Le sénateur Bell: Objection monsieur le président. Que se passerait-il dans le cas d'un changement de ministre avant que l'engagement ne soit respecté?

Le président: Le sénateur Langlois en a parlé plutôt, citant le cas où un engagement pris par le ministre des Finances, M. Benson, avait été respecté par son successeur M. Turner. Cela serait, je crois, une certaine indication de ce qui se produirait. Naturellement, comme quelqu'un d'autre l'a fait remarquer, le Ministre ne peut que prendre un engagement personnel; il ne peut engager le gouvernement.

Le sénateur van Roggen: Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais soulever un autre point à cet égard. En suivant les conseils de votre avocat, M. le Ministre, vous fixerez de fait le montant de la caution aux termes de ce paragraphe, pourquoi le tribunal doit-il alors intervenir? Pourquoi l'article ne stipule-t-il pas simplement que le ministre peut ordonner la remise du navire ou des biens au propriétaire pourvu que ce dernier s'engage à verser un montant donné?

Le sénateur Forsey: Exactement.

Le président: Peut-être pourrions-nous demander au Ministre de répondre.

L'honorable M. LeBlanc: Le meneur de la discussion d'hier soir indiquait que certaines améliorations, certains changements et certains rajustements étaient souhaitables. Les deux côtés ont toutefois convenu qu'il serait souhaitable de ne pas compromettre la loi, si cela était possible, par une dissolution subite du Parlement. Il est évident que si nous pouvions compter sur un délai plus long, certaines modifications seraient apportées.

Je puis assez facilement être d'accord avec la suggestion du sénateur van Roggen. En tant que profane, je comprends ce que cela signifie et M. Carton me disait ainsi qu'au comité,

[*Text*]

would not make a substantive difference. It merely results in a different way of administering the problem.

I am certainly willing to undertake that when this piece of legislation is amended, as I expect it will be, that this clause be changed to meet what appears to me to be common sense arguement which would reflect the common sense understanding that we have arrived at.

Unless Mr. Carton tells me that I have given away the bank, that will be my statement.

Mr. Carton: I do not see any difficulty in accepting this. I was putting this in the context of the 21 days in which something had to be done. I think van Roggen's amendment, when it is brought down, will accomplish that effectively.

The Chairman: Well, I think we can thank the minister for that undertaking and duly note it, and return to a point that Senator Grosart wishes to discuss further.

Senator Grosart: Thank you. I come back, Mr. Chairman, to my objection to the creation of a criminal offence by order in council under a regulation of a department. The answer has not cleared my mind of that matter.

I believe the evidence is clear that clauses 12, 20 and 25 would provide the Governor in Council with the authority to create an offence subject to a maximum penalty, unless the offence was under a regulation which the minister had exempted from the maximum fine under paragraphs 25(1) (a) and (b).

I believe we have accepted that that is the interpretation, and my objection in principle, is, to the creation of a criminal offence by order in council—and it is a criminal offence, of course, when the penalty is jail. As I said before, if that can be done by any department, at any time, anywhere, by order in council, why do we need the Criminal Code?

My suggestion, therefore, Mr. Minister, is that you would undertake to take this point under consideration, and I cannot go beyond that. I am not asking you to make an undertaking, because we are told that there are similar clauses in other legislation which, to my mind, do not create a precedent that should necessarily be followed. As a matter of fact, one of things the Senate is doing is creating new precedents. We have done so, in the estimates and in bills! I would hope this would be a case where a stand would be taken in the Senate not to remove what seems to me to be a complete anomaly in our whole system of law to provide for the creation of criminal offences by order in council with no reference whatsoever to Parliament. Parliament is being given no opportunity to say whether this newly created offence is one that should be subject to six months in jail. I would ask you to make this under very serious consideration.

Hon. Mr. LeBlanc: Mr. Chairman, the advice that I received on this was that it was a matter of legal interpretation

[*Traduction*]

que la modification ne ferait pas une réelle différence. Il ne s'agirait tout simplement que d'une autre façon de traiter le problème.

Je suis certes prêt à m'engager, lorsque cette mesure législative sera modifiée, comme j'espère elle le sera, à ce que cet article soit modifié de façon à respecter ce qui me semble être un argument censé sur lequel nous nous sommes entendus.

A moins que M. Carton ne me dise que j'ai fait trop de concessions, ce sera ma déclaration.

M. Carton: Je ne vois aucune difficulté à l'accepter. Mon argument concernait le délai de 21 jours. Je crois que l'amendement du sénateur van Roggen, lorsqu'il sera présenté, atteindra effectivement ce but.

Le président: Eh bien, je crois que nous pouvons remercier le Ministre pour cet engagement dont nous prenons bonne note, je reviens maintenant à un point que le sénateur Grosart désire discuter un peu plus en détail.

Le sénateur Grosart: Merci. J'aimerais revenir à l'objection que j'ai soulevée quant à la création d'une infraction criminelle par décret en conseil en vertu d'un règlement ministériel. La réponse ne m'a pas complètement éclairé.

Je pense qu'il ne fait aucun doute que les articles 12, 20 et 25 accordent au gouverneur en conseil le pouvoir de créer une infraction pouvant donner lieu à une amende maximale, à moins qu'il ne s'agisse d'une infraction à un règlement que le ministre aurait exempté de ladite amende maximale aux termes des sous-alinéas 25(1)a) et b).

Je crois que c'est l'interprétation que nous avons acceptée et ce à quoi je m'oppose, en principe, est la création d'une infraction criminelle par décret en conseil, car il s'agit bien d'une infraction criminelle puisqu'elle peut entraîner un séjour en prison. Comme je l'ai déjà dit, si n'importe quel ministère peut appliquer ce genre de règlement n'importe quand en ayant tout simplement recours à un décret en conseil, pourquoi avons-nous besoin du Code criminel?

Je propose donc, monsieur le ministre, que vous vous penchiez sur ce problème et c'est tout ce que je peux faire. Je ne vous le demande pas simplement parce qu'on nous a dit que des articles semblables figurent dans d'autres lois, ce qui, d'après moi, ne crée pas un précédent que nous devons obligatoirement suivre. En fin de compte, le travail du Sénat consiste entre autres, à créer de nouveaux précédents. C'est ce que nous avons fait dans le cas de certains budgets et projets de loi. J'espère que, en ce qui concerne la question dont nous sommes saisis, le Sénat prendra position et exigera qu'on ne supprime pas ce qui me semble être une anomalie dans notre système juridique, à savoir, la création d'infractions criminelles par décret en conseil, sans passer par le Parlement. En effet, on n'accorde au Parlement absolument aucune occasion de déterminer si l'infraction criminelle ainsi créée devrait donner lieu à six mois de prison. Je vous demande donc de considérer ce problème très sérieusement.

L'honorable M. LeBlanc: Monsieur le président, on m'a avisé qu'il s'agisssait d'une question d'interprétation juridique

[*Text*]

and that, in fact, this did not constitute a power to create new offences.

If Senator Grosart is asking me to take it back and to reconsider and re-examine it, that I certainly can undertake to do.

I would ask if Mr. Carton wants to add anything to what I have said. He will be the man who will be advising me when we re-examine the bill, and I want to make sure we understand it there is a difference and what the difference is.

Senator Grosart: May I say I find it very difficult to understand, if I understood his statement, that the Minister had had legal advice that this does not give the minister the power to create an offence. Surely, the evidence we have had in this committee, and from the representative of the Department of Justice—because I took Mr. Carton through it earlier—is that this is the fact. How can we deny the fact? I do not want to keep going through it, but if any offence under the regulations is subject to a maximum penalty, then surely any offence under a regulation that is not exempted by the minister is an offence which has been created by order in council. Would you agree with me?

Mr. Carton: Yes, senator, and that is the case. This is something that is not unique. In the majority of statutes that create any offence you will find that the capacity to create them in detail is in the regulation-making power.

Senator Grosart: I am not arguing that.

Mr. Carton: I will take exception, sir, with respect to what you said about clause 25. Clause 25, if it does anything, gives the minister, through the agency of the Governor in Council, the right to decriminalize what would otherwise be—

Senator Grosart: Nobody doubts that, but if he does not, the offence still stands as an offence under the regulation where the minister has not exempted it under clause 25, and it stands as an offence punishable by six months imprisonment. If the minister does not exercise the power that is given him under clause 25 with respect to any regulation, the offence under any regulation is subject to the maximum penalty. I do not care if it has been done since 1066; one of the functions of Parliament is, and has always been, to change some of the things that have been going on that should not have been going on.

Mr. Carton: You will remember, sir—and I am not trying to get into constitutional law—that Parliament is the supreme body, and the only body which can do this. You are the only people who can give the Governor in Council this right.

Senator Grosart: Of course. What we are saying here is that we should not accept these provisions in the bill.

Mr. Carton: Unless you copletely alter the system, you are going to have Parliament sitting 24 hours a day, 12 months of the year.

[*Traduction*]

et qu'en fait, il ne s'agissait pas de créer de nouvelles infractions.

Si le sénateur Grosart tient à ce que je réexamine la question je peux très bien le faire.

J'aimerais savoir si M. Carton souhaite ajouter quelque chose à ce que je viens de dire. C'est lui qui me conseillera lorsque nous réétudierons le projet de loi et je tiens à m'assurer que nous comprenons bien s'il existe une différence et en quoi elle consiste.

Le sénateur Grosart: J'avoue que c'est bien difficile à comprendre. D'après sa déclaration, il semble que le Ministre a reçu des conseils juridiques et que cette disposition ne délègue pas au ministre le pouvoir de créer une infraction. Mais il me semble qu'il ne fait pas de doute que c'est un fait, d'après les preuves soumises à ce comité et selon le représentant du ministère de la Justice et j'en ai fait un résumé à M. Carton plus tôt. Comment pouvons-nous le nier? Je n'ai pas envie de me repencher encore sur cette question, mais si une infraction aux règlements peut donner lieu à une amende maximale, on peut alors en conclure que toute infraction à un règlement qui n'est pas exemptée par le ministre constitue une infraction créée par décret en conseil. N'êtes-vous pas d'accord avec moi?

M. Carton: Oui, sénateur, et c'est bien le cas. Ce n'est pas un cas unique. En effet, dans la majorité des lois qui créent des infractions, vous constaterez que les détails qui s'y rapportent se retrouvent dans les règlements.

Le sénateur Grosart: Je n'en doute pas.

M. Carton: Je ne suis pas tout à fait d'accord avec ce que vous venez de dire au sujet de l'article 25. En effet, cet article délègue au ministre, par l'intermédiaire du gouverneur en conseil, le pouvoir de décriminaliser ce qui autrement . . .

Le sénateur Grosart: Personne n'en doute, mais s'il ne le fait pas, l'infraction demeure une infraction aux termes du règlement si le ministre ne l'a pas exemptée en vertu de l'article 25 et c'est une infraction pouvant donner lieu à six mois d'emprisonnement. Si le ministre n'exerce pas ce pouvoir que lui confère l'article 25 à l'égard de tout règlement, l'infraction au règlement donne lieu à la peine maximale. La question n'est pas de savoir si on le fait depuis 1066; un des rôles du Parlement depuis toujours est de modifier certaines choses qui se font, mais qui ne devraient pas se faire.

M. Carton: Vous ne devez pas oublier, monsieur, et je ne veux pas m'aventurer dans une question de droit constitutionnel, que le Parlement est l'autorité suprême seule habilité à ce faire. Vous êtes les seuls à pouvoir déléguer ce droit au gouverneur en conseil.

Le sénateur Grosart: Bien entendu. Ce que nous essayons de dire est que nous ne devrions pas accepter ces dispositions du projet de loi.

M. Carton: À moins de modifier complètement le système, le Parlement devra siéger 24 heures par jour, 12 mois par an.

[*Text*]

Senator Grosart: That is an argument I will never accept. The very fact it is difficult to pass legislation through Parliament can never, in my view, be made an excuse for not getting proper legislation through Parliament. There is no worse excuse that I know of.

Senator van Roggen: Maybe I can impose on the committee again, being the only lawyer in the room. I wish to make it clear—

Senator Grosart: You are not the only lawyer in the room.

Senator van Roggen: I was just apologizing for interrupting again. The making of regulations, and those regulations creating offences, is commonly done, and I do not think there is any other way in which you can properly administer the non-criminal statutes. The *Criminal Code* specifies criminal acts because I do not think they could be administered without regulations; and regulations cannot be enforced unless they have a penalty attached to them.

It seems to me that there is a fairly odd approach here, in that, first, a very high penalty is imposed generally, and then if regulations apply, they could provide a lower penalty. I think this is rather "bass ackwards", to use the vernacular.

If you go to clause 12, which creates an offence in the statute, it states:

> Where an enforcement officer is carrying out his duties and functions under this Act, no person shall
>
> (*a*) fail to comply with any reasonable requirement or direction of the officer;

It does not say a reasonable requirement or direction of the officer made in enforcing the regulations; it does not say he must be referring to a regulation; just that he has an idea that you should do so-and-so and it seems reasonable under the circumstances, and you are liable to the maximum penalty of $25,000.

I would say that clause 12 stipulates undefined offences where you disobey the reasonable instructions of some government official and should specifically spell out the lowest possible penalty of $50. It is when you make the regulations that are specific, and then a person insists, as part of that regulation, on being brought to the attention of the enforcement officer, I believe you need the upper limit of $25,000 because otherwise it is a licence to break the law. However, it seems to me to be a bit upside down. We have the most ephemeral offence which anybody can define, and it is not spelled out in the regulations, namely, it does not comply with something that an officer reasonably asks you to do.

Subclause 12 (*b*) reads:

> . . . knowingly make a false or misleading statement, either verbally or in writing, to the officer;

This does not stipulate, "after the officer has shown his credentials to you". The officer could come up to you and you, not knowing who he is, might make a false statement. The maximum penalty is $25,000.

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: C'est une chose que je n'ai jamais accepté. Le fait qu'il est difficile de faire adopter une loi par le Parlement ne justifiera jamais, d'après moi, qu'on lui soumette des projets de loi qui ne sont pas satisfaisants. C'est la pire excuse que je puisse concevoir.

Le sénateur van Roggen: Puis-je interrompre le comité de nouveau, comme je suis le seul avocat ici présent. J'aimerais expliquer . . .

Le sénateur Grosart: Vous n'êtes pas le seul avocat ici présent.

Le sénateur van Roggen: Je voulais simplement m'excuser d'interrompre le comité de nouveau. L'élaboration des règlements, et les règlements prévoient automatiquement des infractions, est chose courante et je ne vois pas d'autres moyens d'appliquer efficacement les lois non-pénales. Le *Code criminel* prévoit des actes criminels et je ne crois pas qu'il soit possible d'en disposer sans règlement; il est impossible d'appliquer des règlements sans prévoir de peine.

Mais l'approche utilisée ici me semble assez bizarre du fait qu'on prévoit une peine très élevée en général et pour les cas où les règlements s'appliquent, une peine plus légère. Il me semble que c'est faire les choses à l'envers.

Regardons l'article 12 qui crée une infraction à la loi. Il stipule:

> Il est interdit, au cours de l'accomplissement par l'agent d'exécution des fonctions que lui confère la présente loi,
>
> *a*) de ne pas obtempérer aux exigences ou directives qu'il peut raisonnablement formuler;

On ne parle pas d'exigences ou de directives que l'agent pourrait raisonnablement formuler en appliquant le règlement; il n'y est pas dit qu'il doit se fonder sur un règlement, simplement qu'il a une bonne idée de ce qui devrait être fait et que cela semble raisonnable, vu les circonstances. Vous êtes donc passible de l'amende maximale que s'élève à $25,000.

Personnellement, je pense que l'article 12 qui prévoit des infractions vagues dans les cas où quelqu'un refuse de se conformer aux directives raisonnablement formulées par un quelconque fonctionnaire du gouvernement, devraient spécifier l'amende minimale de $50. C'est lorsque vous faites des règlements plus précis et qu'une personne insiste, aux termes de ces règlements, pour rencontrer l'agent d'application, que vous avez besoin d'un maximum fixé à $25,000 car, autrement, cela équivaudrait à une autorisation tacite d'enfreindre la loi. Toutefois, cela me semble légèrement sans dessus dessous. Nous avons ici l'infraction la plus éphémère qu'il puisse être donné à qui- conque de définir et elle n'est pas énoncée dans les règlements; en d'autres termes, cela n'a rien à voir avec les exigences qu'un agent pourrait raisonnablement formuler.

L'alinéa 12 *b*) stipule:

> . . . de lui faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fausse ou trompeuse;

Il n'ajoute pas: "Après que l'agent ait eu montré des pièces d'identité". Un agent pourrait vous aborder et sans savoir qui il est, vous pourriez lui faire une fausse déclaration. L'amende maximale est de $25,000.

[*Text*]

I know there are other provisions where the officer will have to show his credentials, but it does not say in that clause that he must show them to you before this is done. I would recommend to you that you might well think, if you are reopening this act at some later time, of making those types of things the $50 items, and then put the $25,000 limit on the items under clause 25 which you are going to list. That is my observation.

Hon. Mr. LeBlanc: I wonder if the production of credentials is not covered in subclause 10(2).

Senator Grosart: It is covered.

Senator van Roggen: It says, "if so requested." My point is, I am standing on a wharf, and he comes up to me and, under subclause 12(b), asks me something. I have not demanded his credentials and he does not offer to show them to me unless I ask to see them, and he asks, "Do you own that boat?" I say, "No." This is a false statement and I have knowingly made a false statement. He has not shown me his credentials.

Mr. Carton: You cannot expect, without showing identification, to charge anybody with anything. The same applies to what you were suggesting earlier about the words, "fails to comply with any reasonable requirement or direction of the officer".

I do not want to get into the business of the rules of statutory interpretation, but if the direction the officer did give was not connected with compliance with this statute, then the officer is just like anybody else and has no authority to give any directions to anybody about anything, unless they ask for directions. There are whole textbooks written on statutory interpretation, and you have to leave something to the intelligence of the courts, and even of the lawyers who appeal in them.

Senator van Roggen: I have read some of those books, Mr. Carton. I was simply making the observation that I thought the high fine—and I do not object to the $25,000 maximum—should relate to the specific rather than to the general, and not the other way round.

Mr. Carton: Well, it is difficult sometimes to mention all the specifics when you think of the types of things that you are concerned about in the regulations-making section. I do not know if it is possible to identify all the things that you might want to identify, but it is a lot easier to identify a great number of minor offences—

Senator van Roggen: Surely, ease is not a criterion for administering justice?

Mr. Carton: Not ease, though it is a possibility.

Senator van Roggen: I suggest that things that you cannot even think of to put in the regulations should be subject to a small fine, and things that you can think of should be subject to the larger fine.

The Chairman: Well, I think the request of Senator van Roggen is well understood. He is not asking for anything beyond some consideration.

[*Traduction*]

Je sais qu'il existe d'autres dispositions qui stipulent que l'agent d'exécution devra montrer sa pièce d'identité, mais cet article ne stipule pas qu'il doive la montrer avant. Je vous recommanderai, si vous deviez modifier de nouveau cette loi, de les transformer en amendes de $50 et d'imposer l'amende maximale de $25,000 aux autres aux termes de l'article 25. Voilà ce que je voulais dire.

L'honorable M. LeBlanc: Je me demande si la présentation d'une pièce d'identité n'est pas prévue par le paragraphe 10(2).

Le sénateur Grosart: C'est effectivement prévu.

Le sénateur van Roggen: L'article stipule «sur demande». Disons que je suis dans un port, il m'aborde, aux termes du paragraphe 12(b) et me demande quelque chose. Je ne lui ai pas demandé sa pièce d'identité et il ne me propose de me la montrer à moins je ne la lui demande et il me dit «ce bateau vous appartient-il?». Je lui réponds: «Non». C'est une fausse déclaration et je l'ai faite sciemment. Il ne m'a pas montré de pièce d'identité.

M. Carton: Vous ne pouvez accuser personne de quoi que ce soit si vous n'avez pas montré de pièce d'identité. Le même raisonnement s'applique à ce que vous avez dit plus tôt au sujet des termes: «... de ne pas obtempérer aux exigences ou directives qu'il peut raisonnablement formuler ...»

Je ne veux pas m'aventurer dans l'interprétation des règles sur l'interprétation des lois, mais si un agent formule des directives qui n'ont aucun rapport avec l'observance de cette loi, ledit agent n'a aucun statut spécial et n'est pas autorisé à imposer des directives à quiconque sur aucun sujet, à moins qu'on ne le lui demande. Des volumes entiers ont été écrits sur l'interprétation des lois et il faut laisser certaines décisions aux soins des tribunaux et même des avocats qui comparaîssent devant eux.

Le sénateur van Roggen: J'ai lu certains de ces livres, monsieur Carton. J'ai simplement dit que d'après moi, l'amende maximale—et je ne m'oppose pas à un maximum de $25,000—devrait avoir trait au particulier plutôt qu'au général et non le contraire.

M. Carton: Eh bien, il est assez difficile, quelques fois, de se rappeler de tous les détails lorsqu'on parle de questions du genre de celles qui vous préoccupent dans le domaine de la réglementation. Je ne sais pas s'il est possible d'identifier tout ce qui constitue une infraction, mais il est beaucoup plus facile d'identifier un grand nombre d'infractions mineures ...

Le sénateur van Roggen: La facilité n'est sûrement pas un critère dans l'administration de la justice.

M. Carton: Non, mais c'est une possibilité.

Le sénateur van Roggen: J'estime que certaines infractions mineures que vous ne songeriez même pas à inclure dans les règlements doivent être punissables d'une faible amende et celles que vous pouvez prévoir doivent être punissables d'une amende plus élevée.

Le président: Je crois que la demande du sénateur van Roggen est bien comprise. Il veut tout simplement que nous étudions la question.

[*Text*]

Senator Grosart: That is all we are asking for.

The Chairman: We might see if anyone else has any points they wish to make, or questions they wish to ask, while the minister is here. If not, we might review with him those things on which he has given undertakings, or understandings, just so that there will be no doubt about them later.

Senator Grosart: Would you care to start with clause 8, Mr. Chairman, if that is your wish? I think my memory is good enough to recall what the minister said.

The Chairman: I would like to review those things which the members of the committee think commitments have been made about, and see if the minister agrees, so that there will be no misunderstanding about them.

Senator Grosart: My recollection on clause 8 is that we have an assurance from the minister and his senior officials in this area that it is not the intention to give a lease which would deny access to any scheduled harbour to any person. Is that correct?

Hon. Mr. LeBlanc: I am willing to give that undertaking. In fact, we will make sure that this is in the regulations, and that any lease signed on behalf of the government of Canada will make it very clear that this clause be included.

Senator Grosart: According to my record, the next one is clause 12, but we have dealt with that, and I think we know where we stand on it. Actually, it is clauses 12, 20 and 25. I think we know where we stand on those.

The Chairman: Perhaps we can take them one at a time.

Senator Grosart: They are all linked together.

The Chairman: I am talking about points and not necessarily clauses. You are saying that in respect of clause 12, which you linked with certain other clauses, something has been said which you take as an understanding.

Senator Grosart: My understanding is that the minister has undertaken to give consideration to whether or not, in this act, residual power should be continued in the act, and if not, that he would undertake to propose an amendment.

Hon. Mr. LeBlanc: Mr. Chairman, I undertake to have this examined very carefully, and to take into account the representations and comments made, including those made by Senator van Roggen, I think it was, who referred to this subject, and what he called the topsy-turvy thesis of the residue being the serious instead of the minor aspects.

Senator Grosart: He did not say "topsy-turvy".

The next one on my list, Mr. Chairman—I am just trying to hurry along—is clause 14. I was just looking at the record of our proceedings. It seems to me that the minister undertook to give serious consideration to removing the word "deems", in clause 14(1) and (2). The word "deems" appears at the end of the second last line of clause 14(1), and at line 21 of clause 14(2). That is to create a situation where the officer, or the department, would have a defence in court in a damage action. The defence could be that the officer *thought* he was right. I suggest that the words should be, "to a place that is suitable", or something similar. In other words, it is merely to say that

[*Traduction*]

Le sénateur Grosart: C'est tout ce que nous voulons.

Le président: Quelqu'un a-t-il d'autres points à soulever ou des questions à poser pendant que nous avons le ministre parmi nous et, dans la négative, nous pourrions revoir avec lui les points à l'égard desquels il s'est prononcé, ou engagé, pour obtenir toutes les précisions voulues.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, voulez-vous commencer par l'article 8? Je crois me souvenir de ce qu'a dit le ministre.

Le président: J'aimerais revoir les points à l'égard desquels les membres du Comité estiment que des engagements ont été pris, et voir si le ministre est d'accord afin d'éviter tout malentendu.

Le sénateur Grosart: Si je me souviens bien, le ministre et ses conseillers nous ont assuré, à l'égard de l'article 8, qu'ils n'avaient pas l'intention de consentir un bail qui aurait pour effet de refuser l'accès d'un port inscrit à un particulier. Est-ce exact?

L'honorable M. LeBlanc: Je suis prêt à m'engager à cela. De fait, nous nous assurons que la disposition se trouve dans les règlements, et tout bail signé au nom du gouvernement du Canada stipulera clairement que cette disposition est incluse.

Le sénateur Grosart: D'après mes notes, nous devrions maintenant parler de l'article 12 mais nous l'avons déjà fait et nous avons déjà pris une décision. Je crois que nous avons déjà pris des décisions concernant les articles 12, 20 et 25.

Le président: Nous pouvons peut-être les reprendre un à un.

Le sénateur Grosart: Ils sont reliés.

Le président: Je parle de points et pas nécessairement d'articles. Vous dites que le ministre s'est engagé à l'égard de l'article 12 que vous reliez par ailleurs à d'autres articles.

Le sénateur Grosart: Si j'ai bien compris, le ministre s'est engagé à décider s'il faut maintenir les pouvoirs résiduaires dans cette loi et dans la négative, il a promis de proposer une modification.

L'honorable M. LeBlanc: Monsieur le président, je vais examiner cette question attentivement et tenir compte des commentaires qui ont été faits y compris ceux du sénateur van Roggen qui, je crois, a parlé de ce sujet et de ce qu'il a appelé la thèse farfelue selon laquelle les pouvoirs résiduels s'appliquent aux aspects graves plutôt qu'aux aspects mineurs.

Le sénateur Grosart: Il n'a pas dit "farfelu".

L'article 14 est le prochain sur ma liste, monsieur le président—je tente seulement de ne pas perdre de temps. Je viens de revoir le compte rendu de nos délibérations. Il me semble que le ministre a promis d'étudier sérieusement la suppression du mot «deems» dans la version anglaise des paragraphes 14(1) et 14(2). Le mot «deems» apparaît à l'avant-dernière ligne du paragraphe 14 (1), et à la ligne 21 du paragraphe 14(2). En vertu de ces dispositions, l'agent d'exécution, ou le ministère, doit défendre sa décision devant le tribunal dans le cas d'une procédure en vue de l'obtention de dommages et intérêts. L'agent d'exécution devrait alors dire, à sa décharge, qu'il

[*Text*]

the officer has to take the vessel or goods to a place that is suitable; then the court decides whether it was suitable in fact.

Hon. Mr. LeBlanc: On that clause I would like to have the advice of Mr. Carton. I know I was worried, when we discussed it last night, about the emasculation of the powers of the officer. If the honourable senator remembers, we were referring to a case where a very quick judgment has to be made, and authority exercised, in the case of imminent danger.

Senator Grosart: My suggestion is that that in no way affects this. It would only affect subsequent proceedings in court. The officer will naturally feel it is a suitable place, but whether it was a suitable place in fact, or whether he was negligent or careless or made a serious mistake in judgment in moving it to the wrong place, is a matter for the courts.

We have been successful in legislation in the Senate, generally, in removing this word "deems", even with egard to the discretionary power given to a minister. It makes far more sense to say that the minister may make such regulations as *are* necessary to carry out the provisions of the act, rather than to say that he may make such regulations as he "deems" necessary, which seems to give undue protection from any damage that might occur to a person. Such a person should be able to go to court and ask, "Was this a suitable place?" If the court decides that it was not a suitable place, it should not be a defence that the officer really thought it was a suitable place. This would be a question of fact to be determined.

Hon. Mr. LeBlanc: Mr. Chairman, I would like Mr. Carton to intervene and advise me on this.

The Chairman: Certainly. Mr. Carton?

Mr. Carton: Well, I must say that I have a certain sympathy with the senator on this. Perhaps the clause has some significance that is not really apparant to me, but I am inclined to agree with the statement of the famous Mr. Justice Wool, of A. P. Herbert fame, when he said, "There's too much damn 'deeming' in this legislation."

I do not think that it accomplishes anything in a practical way, and I do think, in a substantive way, regardless of whether he "deems" it, "considers" it, or "decrees" it to be suitable, if the facts show that as a servant or agent of the Crown he was negligent or careless in doing the deeming, it is not going to prevent action being taken subsequently against the Crown for compensation. So I do not see that all that much importance is to be attached to the word, and if there is an objection to it, I must say, Mr. Minister, from a legal point of view, that I can find no reasons, off the bat, to say anything other than that.

[*Traduction*]

croyait avoir raison. J'estime qu'il faut plutôt dire «vers un endroit approprié», ou employer une tournure semblable. Autrement dit, il suffit de dire que l'agent d'exécution est tenu de déplacer le navire ou les marchandises vers un endroit approprié; et le tribunal décide alors si cet endroit est réellement indiqué.

L'honorable M. LeBlanc: J'aimerais que M. Carton me donne son opinion. J'étais inquiet hier soir, de la diminution des pouvoirs de l'agent d'exécution. Si l'honorable sénateur se souvient, nous faisions allusion à un cas où il serait nécessaire de prendre une décision rapidement et à l'autorité qu'il convient d'exercer dans le cas d'un danger imminent.

Le sénateur Grosart: J'estime que la disposition n'a pas cet effet. Elle aurait une indidence seulement sur les procédures intentées devant un tribunal. L'agent d'exécution croira naturellement qu'il s'agit d'un endroit approprié mais c'est aux tribunaux qu'il appartient de décider si ce dernier l'était ou non, si l'agent d'exécution s'est rendue coupable de négligence et s'il fait une grave erreur de jugement lorsqu'il a déplacé le navire vers un endroit qui n'était pas indiqué.

En général, lorsque le Sénat a supprimé le terme «deems» dans les bills qu'il étudiait, il a eu raison de le faire, même dans les dispositions investissant le ministre de pouvoirs discrétionnaires. Il est beaucoup plus sensé de prévoir que le ministre peut adopter les règlements nécessaires à l'application des dispositions de la loi, au lieu de dire qu'il peut adopter les règlements qu'il «juge» nécessaires, ce qui semble le protéger, de façon excessive contre les actions en dommages-intérêts que pourrait intenter un particulier. Dans un tel cas, le personne doit pouvoir s'adresser aux tribunaux et demander: "Est-ce que l'endroit était indiqué?» Si le tribunal décide par la négative, l'agent d'exécution ne doit pas pouvoir s'en tirer en affirmant tout bonnement qu'il croyait que l'endroit convenait. Il s'agit d'une question de fond qui doit être tranchée.

L'honorable M. LeBlanc: Monsieur le président, j'aimerais que M. Carton intervienne et me conseille à cet égard.

Le président: Certainement. Monsieur Carton?

M. Carton: Je dois dire que je partage un peu l'opinion du sénateur. L'article a peut-être une certaine signification qui m'échappe, mais je suis porté à me ranger à l'avis du célère juge Wool dans la célèbre affaire A. P. Herbert: «On emploie beaucoup trop souvent le terme «estimer» dans la loi.»

Je ne crois pas que cette façon de procéder ait des résultats pratiques mais il me semble que ça importe peu, au fond, qu'il estime, considère, ou décrète que l'endroit convient, si les faits indiquent qu'un agent ou un intermédiaire de la Couronne a été négligent lorsqu'il a pris sa décision; cela ne peut empêcher le particulier d'intenter contre la Couronne une action en dommage-intérêts. Je ne vois donc vraiment pas comment on peut attacher tant d'importance au terme; même si certains s'opposent à son emploi, je dois dire Monsieur le ministre qu'après avoir étudié l'aspect juridique de la chose, je ne vois, de prime abord, aucune raison d'employer un autre terme.

[*Text*]

Hon. Mr. LeBlanc: Well, on the basis of the quotation given by Mr. Carton, and on his advice, I do undertake to re-examine this, and perhaps see that less deeming is done.

Senator Grosart: The next one, Mr. Chairman, as I recall it, was clause 15, line 27. The suggestion was made by you originally that the word "reasonable" should read "reasonable and probable." There is another place, which I did not remember to mark.

The Chairman: As, for instance, when a constable asks a person to go and take a breathalyzer test it being reasonable and probable grounds; that is not the only case, but it is a reasonable example.

Senator van Roggen: It is a higher level, though, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, that is my point; it is a higher level than "reasonable."

Senator Grosart: That is the suggestion, Mr. Minister.

The Chairman: Clause 15 gives a very drastic power, namely to "seize and detain such vessel or goods" and it did seem to me, when I made the comment, many days ago now, that it is not too much to ask that the grounds on which the officer acts be reasonable and probable.

Senator Grosart: It was also raised in connection with clause 11, on page 6, which reads:

> Where an enforcement officer believes on reasonable grounds . . .

Those were the two places to which I believe you made reference.

Mr. Carton: Mr. Chairman, my comments with respect to these two suggestions are that, considering these are concerned with day-to-day enforcement and an officer doing his duty, my first instinct is to say, without giving an officer too much power the advantage of the word "probable" may be inhibiting, because he sometimes has to act when perhaps subsequent circumstances will not indicate that it appeared to be probable, but it was certainly reasonable for him to take the action he did. I would not recommend the addition of the word "probable" there; I could not recommend it to the minister. I feel it is wrong to insert it there. I feel that it may inhibit actions which can and should be taken without prejudice of what happens subsequently. If he had really almost an indicator that it was almost a certainty, which I consider to be the meaning of the word "probable," then he would be inclined to shy away from his duty and do less than he could.

Senator Grosart: Of course, the intention would be to make it restrictive in the public interest.

Senator van Roggen: I would like to voice my point of view, that I agree with Mr. Carton with respect to the words "probable and reasonable".

[*Traduction*]

L'honorable M. LeBlanc: Si l'on tient compte de la citation que nous a lue M. Carton, et de son avis, je m'engage à réexaminer cette question et à m'assurer qu'on «estime» moins souvent.

Le sénateur Grosart: Si je me souviens bien, monsieur le président, nous passons maintenant à l'article 15, page 27. Vous avez d'abord proposé de remplacer «raisonnables» par la locution «raisonnables et probables». Le problème se pose à un autre endroit que je n'ai pas noté.

Le président: En guise d'exemple, prenons le cas d'un policier qui demande à une personne de se soumettre au test de l'ivressomètre pour des motifs raisonnables et probables; ce n'est pas le seul cas, mais c'est un bon exemple.

Le sénateur van Roggen: C'est d'un cran plus élevé, monsieur le président.

Le président: C'est bien ce que je dis; c'est d'un cran plus élevé que «raisonnable».

Le sénateur Grosart: C'est ce que je pense, monsieur le ministre.

Le président: L'article 15 confère un pouvoir extrême, notamment celui de «mettre sous séquestre et retenir ce navire ou ces marchandises» et je croyais, lorsque j'ai fait ce commentaire il y a quelques jours, qu'il n'est pas déraisonnable de demander que les motifs sur lesquels se fonde l'agent d'exécution soient raisonnables et probables.

Le sénateur Grosart: Cette question a également été soulevée concernant l'article 11 à la page 6 dont le libellé est le suivant:

> L'agent d'exécution qui a des motifs raisonnables de croire . . .

Ce sont les deux articles auxquels vous avez fait allusion, si je ne m'abuse.

M. Carton: Monsieur le président, en ce qui concerne ces deux propositions, j'aimerais ajouter que, compte tenu de ce qu'elles portent sur l'application quotidienne de la loi et du devoir d'un agent, il me semble que l'utilisation du mot «probable», sans donner des pouvoirs excessifs à ce dernier, risquerait d'empêcher toute action parce qu'un agent doit parfois agir dans des circonstances où il peut s'avérer par la suite qu'il n'y avait pas de motifs probables, mais certainement des motifs raisonnables justifiant ses actes. Je ne recommande pas au ministre d'ordonner l'insertion du mot «probable» dans cet article. Je crois qu'on aurait tort de le faire. Je crois que cela pourrait empêcher les agents de prendre des décisions nécessaires à un moment précis quelle que soit la suite des évènements. Si un agent devait attendre d'avoir la certitude qu'il y a eu infraction à la loi, ce qui est, à mon avis, le sens du mot «probable», il serait alors enclin à négliger ses responsabilités.

Le sénateur Grosart: Le but de l'insertion de ce mot serait évidemment de restreindre l'application de la loi dans l'intérêt public.

Le sénateur van Roggen: Permettez-moi de dire que j'appuie M. Carton en ce qui concerne l'utilisation des mots «probable et raisonnable».

[*Text*]

The Chairman: Being the chairman, I would leave the chair and pursue the argument, but I feel about as strongly about it as I could feel about anything, that Mr. Carton's view is not acceptable. It is not the view accepted by the courts and it is not the general view which I have accepted as the accurate one for a great many years. However, I do not wish to press the matter because, after all, the minister will not be very wise if he adopts the suggestion of the chair against the advice of his legal adviser. I could not ask him to do that and, consequently, he would not.

Senator Grosart: We are only asking you to take it under consideration.

Hon. Mr. LeBlanc: Mr. Chairman, out of respect to yourself and with respect to the suggestion that has been made, I would like to hear the arguments for and against when we review this and ensure that we examine it carefully. It would be up to us to sustain the argument if we feel that we should stay with the word "reasonable" and then submit to the decision of the Senate and the House of Commons, if the House wishes to examine it. However, I believe that for the moment I would not be able to go beyond the undertaking to consider it.

The Chairman: I would not expect you to do anything more in the face of the advice you are receiving from a reputable person.

Le sénateur Bourget: En français on dit:

où il pense trouver la preuve—

They do not say "reasonable"; the word "reasonable" is not there.

L'honorable M. LeBlanc: Sénateur Bourget, regardez au 11e article

L'agent d'exécution qui a des motifs raisonnables de croire—

Le sénateur Bourget: Je vois la deuxième ligne, très bien.

The Chairman: Let us proceed to the next one, please.

Senator Grosart: The next one in my notes, Mr. Chairman, is the question raised by Senator Phillips as to whether it is good practice.

The Chairman: Is this the seven-day one?

Senator Grosart: This is the one that deals with the appointment of enforcement officers.

Senator van Roggen: With respect to clause 16, only for the consideration of the draftsmen next year, the clause is basically a forfeiture provision. That is to say, application is made to the court which may rule that no compensation or sale money goes back to the owner of the vessel. However, the court may under clause 16(4) refuse to order forfeiture of the vessel and instead order the vessel to be dealt with as elsewhere set forth in the act, which could include sale. Now, I asked this question last night and someone said there is provision for the proceeds of the sale to be turned over to the owner. However, that specifically in clauses 18 and 19 is confined to orders for sale in clause 17 and in clause 16, so that regarding clause 16(4), if there was an order for sale by the court, I believe you would find that there is no provision for the proceeds after the fine is

[*Traduction*]

Le président: En tant que président, je pourrais oublier mes fonctions et poursuivre la discussion, mais je suis convaincu que l'opinion de M. Carton n'est pas acceptable. Ce n'est pas l'opinion des tribunaux, ni celle que je considère comme juste depuis de nombreuses années. Cependant, je ne veux pas m'étendre sur ce point puisqu'il serait peu judicieux que le ministre accepte ma proposition en dépit de l'avis contraire de son conseiller juridique. Je ne pourrais pas demander qu'il le fasse et, en conséquence, il ne le fera pas.

Le sénateur Grosart: Nous vous demandons seulement d'étudier la question.

L'honorable M. LeBlanc: Monsieur le président, par respect pour vous-même et pour la proposition qui a été faite, j'aimerais entendre les arguments en faveur de cette proposition ou contre celle-ci lorsque nous étudierons cette question en détail. C'est à nous de prouver que le mot «raisonnable» devrait suffire et de soumettre ensuite la décision au Sénat et à la Chambre des communes si la Chambre en exprime le désir. Cependant, je ne peux m'engager à faire plus qu'étudier la question pour le moment.

Le président: Je ne m'attends pas à ce que vous fassiez autre chose compte tenu des conseils qui vous sont prodigués par une personne très compétente.

Senator Bourget: In French, it is said:

où il pense trouver la preuve.

Le mot raisonnable n'apparaît pas dans cet article.

Hon. Mr. LeBlanc: Senator Bourget, look at section 11 which states in French:

L'agent d'exécution qui a des motifs raisonnables de croire.

Senator Bourget: I see, I was looking at the second line.

Le président: Passons au point suivant, je vous prie.

Le sénateur Grosart: Selon mes notes, le point suivant, monsieur le président, porte sur la question soulevée par le sénateur Phillips à savoir si c'est une bonne pratique . . .

Le président: S'agit-il de la période de sept jours?

Le sénateur Grosart: Il s'agit de la nomination des agents d'exécution.

Le sénateur van Roggen: En ce qui touche l'article 16, et pour l'information seulement des rédacteurs de l'an prochain, l'article est essentiellement une disposition portant sur la confiscation. Une demande est présentée à un tribunal qui peut décider que le propriétaire du navire n'a droit ni à une indemnisation ni à l'argent provenant de la vente des marchandises. Aux termes du paragraphe 16(4), le tribunal peut refuser de confisquer le navire et ordonner qu'il en soit décidé conformément aux autres dispositions de la Loi, ce qui pourrait comprendre la vente. J'ai posé cette question hier soir et quelqu'un m'a dit que la loi prévoit que les profits de la vente doivent être remis au propriétaire du navire. Cependant, cela se limite, aux termes des articles 18 et 19, aux ordonnances de vente promulguées aux termes des articles 16 et 17 et, plus

[*Text*]

paid, whatever charges there are, being returned to the owner. I believe that could be cleaned up without going into it rather fully, so I will not bother you with all my notes.

My next point is with respect to clause 18.

The Chairman: I was not sure that I was able to follow you with respect to clause 16(4).

Senator van Roggen: Clause 16(4) provides that if "the court is not satisfied that the vessel or goods seized should be forfeited, it shall order the vessel or goods to be dealt with according to the other provisions of this act", which could include sale. It might say, "we should not forfeit this ship; the owner only owes $500 and the vessel seems to be worth $2,000. Sell it, but the owner cannot apply for those proceeds back under clause 16."

Mr. Carton: I believe that is taken care of in clause 16(3), is it not, reading as follows:

> The provisions of section 59 of the Fisheries Act apply, with such modifications as the circumstances require, in respect of anything forfeited under subsection (2) as though it were an article forfeited under subsection 58(5) of that Act.

Senator van Roggen: But this is not the Fisheries Act.

Mr. Carton: There is a provision in the act, sir, under which if someone can establish an interest in something which has been forfeited he can get it back.

Senator Grosart: Under the Fisheries Act?

Mr. Carton: Yes, but that is included in this bill *mutatis mutandis*.

Senator van Roggen: Rather than having someone go all the way to the Fisheries Act, why could it not be included in either clause 18 or clause 16(4)? However, I leave it with you.

The Chairman: Now that we have the minister's assurance that he will examine it, perhaps we can pass on to the next point.

Senator Grosart: Senator Phillips raised a question in connection with clause 10, which states:

> For the purposes of enforcing this Act and the regulations, the Minister may designate as an enforcement officer any person who is, in the opinion of the Minister, qualified to be so designated . . .

Senator Phillips was wondering whether these persons would come under the Public Service Act, and the various acts which relate to the Public Service, and, if not, why not.

I believe the explanation given was that these would very often be casual or part-time employees. If my recollection is corret, Senator Phillips asked for an undertaking that this would be discussed with the Public Service Commission to

[*Traduction*]

particulièrement, du paragraphe 16(4). Si un tribunal promulgait une ordonnance de vente, je crois que vous trouverez qu'il n'y aucune disposition prévoyant que les produits de la vente, après paiement de l'amende, doivent être remis au propriétaire. Je crois qu'on peut clarifier cette question sans trop de difficulté et je ne vous ennuierai pas avec toutes mes notes.

Le point suivant porte sur l'article 18.

Le président: Je ne crois pas vous avoir très bien compris au sujet du paragraphe 16(4).

Le sénateur van Roggen: Le paragraphe 16(4) stipule que si le tribunal n'est pas convaincu de la nécessité de confisquer le navire ou les marchandises mis sous séquestre, il doit ordonner qu'il en soit décidé conformément aux autres dispositions de la Loi, ce qui pourrait comprendre la vente. Le tribunal pourrait décider qu'il ne convient pas de saisir un navire donné parce que le propriétaire ne doit que $500 et que son navire semble valoir $2,000. Le tribunal peut décider qu'il soit vendu, mais le propriétaire ne pourra pas réclamer le produit de la vente aux termes de l'article 16.

M. Carton: Je crois que le paragraphe 16(3) porte spécifiquement sur ce point. Le libellé de l'article est le suivant:

> Le dispositions de l'article 59 de la *Loi sur les pêcheries*, s'appliquent, compte tenu des aménagements de circonstances, à tout article confisqué en vertu du paragraphe (2), comme si cet article était confisqué en vertu du paragraphe 58(5) de cette loi.

Le sénateur van Roggen: Mais il ne s'agit pas de la Loi sur les pêcheries.

M. Carton: Il y a une disposition dans cette loi, monsieur, aux termes de laquelle une personne qui peut prouver que des marchandises confisquées lui appartiennent, peut les réclamer.

Le sénateur Grosart: En vertu de la Loi sur les pêcheries?

M. Carton: Oui, mais cette disposition est incluse dans le projet de loi *mutatis mutandis*.

Le sénateur van Roggen: Au lieu de nous renvoyer à la Loi sur les pêcheries, pourquoi n'a-t-on pas inclus cette disposition soit à l'article 18, soit au paragraphe 16(4)? Je m'en remets cependant à vous à ce sujet.

Le président: Maintenant que le ministre nous a assuré qu'il étudierait la question, peut-être pourrions-nous passer au point suivant.

Le sénateur Grosart: Le sénateur Phillips a soulevé une question concernant l'article 10, dont le libellé est le suivant:

> Pour la mise en œuvre de la présente loi et des règlements, le Ministre peut charger des fonctions d'agent d'exécution toute personne qu'il estime qualifiée à ce titre et lui remettre un certificat attestant sa qualité.

Le sénateur Phillips se demandait si ces personnes seraient régies par la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique et les diverses lois s'y rapportant et, sinon, pourquoi.

Je crois que l'explication qui nous a été donnée était qu'on engagerait souvent des employés temporaires ou à temps partiel. Si je me souviens bien, le sénateur Phillips a demandé que le ministère s'engage à discuter de cette question avec la

[*Text*]

determine whether the commission is in favour of hiring people in this way. This, of course, goes back to the net voting days. It is a different ball game now that the department is not entitled to pay these people out of net votes.

I would merely ask the minister's assurance that the Public Service Commission will be consulted on that.

Hon. Mr. LeBlanc: I can certainly give that assurance, Mr. Chairman.

Senator Grosart: Senator Phillips also raised a question in connection with the time period between the seizure of the property and its return. It was his view that 21 days was too long, on the ground that it denied the fisherman the use of his vessel, perhaps at the height of the season.

I do not know what conclusion there was to that. Perhaps the minister would indicate whether he will take under consideration the question of whether or not 21 days is too long a time to hold a vessel. I know the officials feel it is not. We have been told that under other acts it is 30 days, and so on.

Hon. Mr. LeBlanc: As I said when I appeared before the committee last evening, Mr. Chairman, given our experience under the Fisheries Act, a period of seven days would not appear to be long enough. I can certainly undertake to examine that. It may be that after we have gained some experience with the actual operation of the act, we can reduce the period from 21 days.

Senator Grosart: We realize there are problems. It is just a question of whether or not 21 days in this case, given the shortness of the fishing season, might be too onerous on the fisherman whose vessel is seized.

The Chairman: In any event, since all that is being asked is that the matter be reviewed, we can perhaps consider we have had enough discussion on the merits.

Senator McElman: On that point, Mr. Chairman, it should be said that the testimony we have had from four legal counsel has been to the effect that 21 days was the minimum they could safely go for because of the technicalities that could develop.

Senator Grosart: The question was whether they could rely on the Post Office to reach the minister.

Senator McElman: On that point, I hope that is said jocularly, because the witnesses did not say it had anything to do with using the Post Office. They gave what they considered to be valid reasons for it.

Senator Grosart: That was Senator Phillips' reason.

The Chairman: I think perhaps we need not enter into an argument about the Post Office here. Since the minister has

[*Traduction*]

Commission de la Fonction publique afin de s'assurer que cette dernière n'a pas d'objection à ce qu'on engage des employés dans ces conditions. Cela bien entendu remonte au temps où l'on procédait à l'affectation nette des crédits. C'est tout à fait différent maintenant que le ministère n'a pas le droit de payer ces personnes sur l'affectation nette.

Tout ce que je demanderais au ministre c'est qu'il nous garantisse que la Commission de la Fonction publique sera consultée à cet égard.

L'honorable M. LeBlanc: Je vous le garantis, monsieur le président.

Le sénateur Grosart: Le sénateur Phillips a également soulevé une question portant sur la période de temps entre la mise sous séquestre d'un navire et le moment de sa restitution. A son avis, les 21 jours dont il est question est une période trop longue dans la mesure où l'on empêche le pêcheur d'utiliser son navire peut-être au plus fort de la saison.

Je ne sais pas quelle conclusion on a donné à cela. Peut-être le ministre pourrait-il nous indiquer s'il va prendre en considération la question de savoir si ce délai de 21 jours est trop long. Je sais que les fonctionnaires sont d'avis contraire. On nous a dit qu'en vertu d'autres lois, ce délai est de 30 jours, etc.

L'honorable M. LeBlanc: Comme je l'ai dit, lorsque j'ai comparu devant le Comité hier soir, monsieur le président, étant donné notre expérience de la Loi sur les pêcheries, une période de sept jours ne semble pas être suffisamment longue. Je peux certainement vous garantir que je vais étudier cette question. Il se peut que lorsque nous aurons fait certaines expériences avec la loi en vigueur, nous puissions réduire cette période de 21 jours.

Le sénateur Grosart: Nous réalisons qu'il se pose des problèmes. La question est de savoir si dans le cas des 21 jours, étant donné que la période de pêche est plutôt courte, si ces 21 jours risquent de coûter trop cher au pêcheur dont le navire a été mis sous séquestre.

Le président: Dans tous les cas, étant donné que tout ce que l'on demande est d'étudier la question, nous pourrions peut-être considérer que nous avons déjà suffisamment discuté du pour et du contre.

Le sénateur McElman: Sur ce sujet, monsieur le président, il faut ajouter que le témoignage que nous avons entendu des quatre conseillers juridiques portait sur le fait que les 21 jours étaient la période minimum susceptible d'être appliquée en toute sécurité vu les questions d'ordre technique qui pourraient s'ensuivre.

Le sénateur Grosart: La question était de savoir si l'on pouvait compter sur les Postes pour joindre le ministre.

Le sénateur McElman: J'espère que vous plaisantez, parce que les témoins n'ont absolument pas parlé d'utiliser les bons offices des Postes. Ils nous ont donné les raisons qu'ils considéraient être valables.

Le sénateur Grosart: C'était la raison invoquée par le sénateur Phillips.

Le président: Je pense qu'il serait peut-être bon de ne pas discuter ici de la question des Postes. Vu que le ministre s'est

[*Text*]

undertaken to review the matter, I do not think we need argue the merits of it further at this stage.

Senator van Roggen, did you have something else you wished to raise?

Senator van Roggen: Clause 18, I feel, is clumsily drafted, at best. In fact, I have some difficulty threading my way through it. It states:

> Subject to subsection (2),—

And the proposed subsection (2) simply states that the proposed subsection (1) does not apply to section 16.

> —any vessel or goods seized under this Act and any proceeds of a sale—

And I emphasize "proceeds of sale."

> —or other disposition thereof made under section 17—

And I note that it is confined to the proposed section 17.

> —shall be returned to the person from whom the vessel or goods were seized or to any other person entitled to the possession thereof after
>
> (*a*) the provisions of this Act and the regulations that apply to the vessel or goods have, in the opinion of an enforcement officer, been complied with; or—

And that is fair enough. Continuing:

> (*b*) the expiration of twenty-one days from the day of the seizure, unless before that time an application for an order authorizing the sale of the vessel or goods has been made pursuant to section 19.

The whole preamble to subclause (1) deals with the proceeds of sale or the return of the vessel. I suggest it is difficult to read paragraph (b) and relate it to the proceeds of sale.

Again, I merely draw that to the attention of the minister and his officials with a view as to whether there is any serious anomaly in that respect.

Proposed subsection (2) states that proposed subsection (1) does not apply to forfeitures pursuant to proposed section 16. I seize on the word "forfeiture." That seems to be an answer to my question. In the case where a vessel is forfeited under the proposed section 16, you do not get the money back. But clause 16(4) does not deal with forfeiture; it deals with a sale.

So, subclause (2) could be said to save you on a sale under clause 16(4) because it confines itself to the word "forfeiture," and that would be a sufficient answer to my question under clause 16(4) were it not for the fact that subclause (1) refers to a sale under the proposed section 17 only.

Senator Grosart: We spent about a half an hour on that earlier.

Senator van Roggen: I just draw that to the attention of the minister and his officials.

[*Traduction*]

engagé à étudier la question, je ne pense pas que nous devions en discuter davantage du bien-fondé pour l'instant.

Sénateur van Roggen, y a-t-il autre chose que vous souhaitiez dire?

Le sénateur van Roggen: L'article 18, et c'est le moins que l'on puisse en dire, a été rédigé de façon très gauche. En fait, j'éprouve des difficultés à le saisir. Il y est dit:

> Sous réserve du paragraphe (2) . . .

le paragraphe 2 stipule simplement que:

> «tout navire ou marchandise mis sous séquestre en vertu de la présente loi et tous produits de leur disposition . . .»

Et j'insiste sur «produits de leur disposition»

> «disposition réalisée aux termes de l'article 17—»

Et je fais remarquer que cette disposition est limitée au projet d'article 17

> «sont remis à la personne qui les possédait lors de la mise sous séquestre ou à toute autre personne habilitée à une telle possession après
>
> *a*) l'observation, de l'avis de l'agent d'exécution, des dispositions de la présente loi ou des règlements qui s'appliquent au navire ou aux marchandises; ou—

Ce qui est juste. Et l'article pour suit:

> *b*) l'expiration d'un délai de 21 jours à compter de la date de mise sous séquestre, sauf dépôt avant cette date conformément à l'article 19 d'une demande d'ordonnance autorisant la vente du navire ou des marchandises».

Tout le préamble du paragraphe (1) porte sur le produit de la vente et sur la restitution du navire. Je crois qu'il est difficile de lire le paragraphe b) et de le rapprocher du produit de la vente.

De nouveau, je ne fais qu'attirer l'attention du ministre et de ses fonctionnaires pour savoir s'il n'y a pas certaines anomalies graves à cet égard.

Le paragraphe (2) stipule que le paragraphe (1) ne s'applique pas aux mises sous séquestre effectuées en vertu du projet d'article 16. Je considère l'expression «mise sous séquestre». Il me semble qu'elle constitue une réponse à ma question. Dans le cas où un navire est mis sous séquestre en vertu du projet d'article 16, vous ne recevez pas l'argent, par contre le paragraphe 16(4) ne traite pas de la mise sous séquestre; il traite de la vente.

Ainsi, le pargraphe (2) pourrait être interprété comme étant de nature à vous épargner la vente en vertu du paragraphe 16(4) parce qu'il utilise que l'espression «mise sous séquestre» ce qui constitée une réponse suffisante à ma question en vertu du paragraphe 16(4); si toutefois le paragraphe (1) ne portait pas sur la vente en vertu du projet d'article 17.

Le sénateur Grosart: Nous avons déjà passé une demi-heure la-dessus avant.

Le sénateur van Roggen: Je ne fais juste qu'attirer l'attention du ministre et de ses fonctionnaires.

[*Text*]

The Chairman: At this point, I want to thank the minister for his patience with us and for the graciousness he has shown in coming to us on such short notice today. At the same time, I want to thank both Mr. Hall and Mr. Carton. We very much appreciate your help.

I would not want Mr. Carton to think that, because Senator van Roggen and myself—both such eminent lawyers—disagree with him, we do not have an equal respect for him.

Mr. Carton: I wouldn't think that, Mr. Chairman. In my career, I have found considerable disagreement with my views, and I expect that will continue.

Senator Grosart: If it were not for that inevitable disagreement, a lot of us non-lawyers would be richer.

Hon. Mr. LeBlanc: If I may, Mr. Chairman, I would like to thank the committee for its courtesy. I now have a much better appreciation of the job that the Senate does, which is to "épplucher," to open up the legislation we send forward. This has been, for me, and educational process, and I thank you for it.

Hon. Senators: Hear, hear.

The Chairman: Is it the will of the committee that we remain and discuss what we wish to do from here on in?

Senator Smith (Queens-Shelburne): Are you ready for a motion to report the bill?

The Chairman: I would readily receive one. I would like to know, however, the extent to which you wish to make reference to the various understandings and, in one case, an undertaking in that report. You will notice there is quite a lengthy list of them here, something like seven or eight plus the undertaking given to Senator van Roggen.

Senator Grosart: In view of the fact that if you report the bill without amendment it is not then subject to debate, I would move that you prepare a report indicating the recommendations that were made by the committee. This is done quite often in the Senate. You can list the recommendations and indicate that the minister has given an assurance that they will be taken into consideration.

The Chairman: Is that the will of the committee?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Now there is the question of submitting the draft to the members of the committee.

Senator Grosart: No, we trust you.

Senator Petten: We are in the hands of the chairman.

The Chairman: Perhaps I should seek the agreement of the vice-chairman to check my draft.

Senator Bourget: I am in complete agreement, Mr. Chairman. I think it was a reasonable request from Senator Grosart and, as a matter of fact, it has been done in the past. As far as I am concerned, I rely entirely on you.

Senator van Roggen: I did not catch Senator Grosart's remarks, but I assume that report would include and distin-

[*Traduction*]

Le président: Pour l'instant, je voudrais remercier le ministre pour sa patience et la bonne volonté qu'il a manifestées en se rendant ici tout en ayant été prévenu très tard. Je voudrais également remercier MM. Hall et Carton. Nous vous sommes reconnaissants pour toute l'aide que vous nous avez apportée.

Je ne voudrais pas que M. Carton pense que parce que le sénateur van Roggen et moi-même qui sommes des avocats émérites, sommes en désaccord avec lui, que nous ne l'en respectons pas moins.

M. Carton: Certes non, je ne crois pas cela monsieur le président. Dans ma carrière, beaucoup de personnes ont souvent été en désaccord avec moi et je pense que cela continuera.

Le sénateur Grosart: Si ce n'était pour les désaccords inévitables, tout le monde, sauf les avocats, serait plus riche.

L'honorable M. LeBlanc: Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais remercier le comité pour la courtoisie dont il a fait montre. Je suis maintenant mieux en mesure de juger le travail que le Sénat fait qui consiste à «éplucher» les lois soumises à son examen. Cela m'a beaucoup profité et je voudrais vous en remercier.

Des voix: Bravo.

Le président: Le Comité souhaite-t-il continuer de siéger et discuter de ce que nous allons faire à partir de maintenant?

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Êtes-vous prêt à présenter une motion de rapport du projet de loi?

Le président: Je serais tout disposé à le faire. Je voudrais savoir toutefois dans quelle mesure vous voulez mentionner les différents accords, et dans un cas un engagement précis, dans le rapport. Vous remarquerez que la liste est longue. Il y en a sept ou huit, plus l'engagement pris envers le sénateur van Roggen.

Le sénateur Grosart: Étant donné que si vous faites rapport du projet de loi sans modification, celui-ci ne fera pas l'objet d'un débat, je propose que vous prépariez plutôt un rapport indiquant les recommandations que nous avons faites. C'est une pratique courante au Sénat. Vous pouvez établir une liste des recommandations et indiquer que le ministre nous a garanti qu'il prendrait la chose en considération.

Le président: Tout le monde est-il d'accord?

Des voix: Oui.

Le président: Je pose maintenant la question de savoir si je dois soumettre le projet aux membres du comité.

Le sénateur Grosart: Non, nous vous faisons confiance.

Le sénateur Petten: Nous sommes entre vos mains.

Le président: Peut-être devrais-je demander au vice-président s'il est d'accord pour vérifier le projet que j'ai rédigé.

Le sénateur Bourget: Je suis tout à fait d'accord, monsieur le président. Je pense que c'est là une demande raisonnable que fait le sénateur Grosart, et en effet, cela a déjà été fait avant. Pour ma part, je m'en remets entièrement à vous.

Le sénateur van Roggen: Je n'ai pas saisi les remarques du sénateur Grosart, mais je pense qu'au rapport figurera la

[*Text*]

guish the firm undertaking the minister gave for the matters that he was considering.

The Chairman: There was one firm undertaking he gave which I noted here as being in reference to subclause 19(2). The minister undertakes to change the word "minister" to "court".

Senator Grosart: No.

The Chairman: Wait a minute. "Satisfactory to the court". I copied it down as he said it.

Senator Grosart: Mr. Chairman, I listened very carefully and, with respect, I suggest you look at the record and see.

The Chairman: I intend to look at the record.

Senator Grosart: I think you will see the minister said he would relate this to a common sense interpretation. He did not give an outright undertaking. I think you will find that he made that very clear.

The Chairman: I will be guided by the transcript, but subject to the transcript I am satisfied there was a firm undertaking to change the words "satisfactory to the minister" to "satisfactory to the court".

Senator Grosart: Whatever the transcript says.

Senator Bonnell: I move we report the bill without amendment, with these recommendations.

The Chairman: Fine. Thank you very much for your patience and assistance, senators, in what has turned out to be a very difficult task. The meeting is now adjourned.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

ferme intention du ministre d'étudier les questions qui ont été discutées.

Le président: C'est un engagement ferme qu'il a pris et que j'ai noté ici à propos du paragraphe 19(2). Le ministre s'est engagé à substituer au mot «ministre» le mot «tribunal».

Le sénateur Grosart: Non.

Le président: Attendez. «Qui satisfait le tribunal». Je l'ai marqué lorsqu'il l'a dit.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, j'ai écouté très attentivement, et respectueusement, je vous demanderais de jetter un coup d'oeil au procès verbal et je crois que vous le verrez.

Le président: J'avais l'intention de jeter un coup d'oeil au procès-verbal.

Le sénateur Grosart: Je pense vous verrez que le ministre a dit qu'il ramènerait cela à une interprétation de bon sens. Il ne s'est pas engagé définitivement. Je crois que vous verrez qu'il a été clair à ce sujet.

Le président: Je vais consulter la transcription des débats mais sauf résultat contraire, je suis convaincu que le ministre s'est engagé de façon ferme à changer les mots «qui satisfait le minister» pour «qui satisfait le tribunal».

Le sénateur Grosart: Selon ce que la transcription dira.

Le sénateur Bonnell: Je propose que nous fassions rapport du projet de loi sans modification en faisant toutes ces recommandations.

Le président: Parfait. Je vous remercie beaucoup pour votre patience et votre aide, sénateurs, car cette question s'est avérée plus difficile qu'il n'y paraissait.

La séance est levée.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Tuesday, June 6, 1978

Issue No. 12

First Proceedings on:

Bill C-17, intituled:
"An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and to amend other Acts in consequence thereof"

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable Romeo LeBlanc, P.C., Minister, Department of Fisheries and the Environment.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Fisheries and the Environment:

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Craft Harbours Branch;

Mr. P. F. Russell, Chief, Policy and Planning, Small Craft Harbours Branch;

Mr. Joseph Carson, Director of Legal Services.

Troisième session
de la trentième législature, 1977-1978

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Mardi, le 6 juin 1978

Fascicule n° 12

Premières délibérations sur:

Le bill C-17, intitulé:
«Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les Commissaires du Havre de Québec en conséquence et abrogeant et modifiant certaines autres lois»

COMPARUTION

L'honorable Romeo LeBlanc, C.P., ministre, Ministère des Pêches et de l'Environnement.

TÉMOINS

Du ministère des Pêches et de l'Environnement:

M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations;

M. P. F. Russell, chef, Politique et planification, Direction des ports pour petites embarcations;

M. Joseph Carson, directeur des services juridiques.

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable Romé LeBlanc, P.C., Minister, Department of Fisheries and the Environment.

L'honorable Roméo LeBlanc, C.P., ministre, Ministère des Pêches et de l'Environnement.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Fisheries and the Environment:

Mr. Jack Hall, Acting Director, Small Crafts Harbours Branch;

Mr. P. F. Russell, Chief, Policy and Planning, Small Craft Harbours Branch;

Mr. Joseph Carton, Director of Legal Services.

Du ministère des Pêches et de l'Environnement:

M. Jack Hall, directeur suppléant, Direction des ports pour petites embarcations;

M. P. F. Russell, chef, Politique et planification, Direction des ports pour petites embarcations;

M. Joseph Carton, directeur des services juridiques.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Tuesday, June 6, 1978

Issue No. 12

First Proceedings on:

Bill C-17, intituled:
"An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof"

WITNESSES:
(See back cover)

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le mardi 6 juin 1978

Fascicule nº 12

Première séance concernant:

Le Bill C-17, intitulé:
«Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois»

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

26321—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (Colchester)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, May 24, 1978:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Langlois, seconded by the Honourable Senator Bourget, P.C., for the second reading of the Bill C-17, intituled: "An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof".

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

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

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

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 24 mai 1978:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-17, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois, sur division.

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

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

Le greffier du Sénat
Robert Fortier
Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 6, 1978
(15)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*), presiding.

Present: The Honourable Senators Austin, Bourget, Cottreau, Langlois, Marchand, Molgat, Petten and Smith (*Colchester*). (8).

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

The Committee proceeded to the consideration of Bill C-17, intituled: "An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof".

Witnesses:

From the Canadian National Railways Company:

Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;

Mr. J. H. Spicer, Corporate Vice-President;

Mr. G. M. Cooper, Vice-President and Secretary;

Mr. S. D. H. Thomas, Corporate Comptroller.

Dr. Bandeen read an opening statement.

The witnesses answered questions.

At 12:35 p.m., the Committee adjourned until 2:00 p.m., this day.

AFTERNOON SITTING
(16)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 2:00 p.m. this day, the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*) presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Cottreau, Denis, Langlois, Marchand, McElman, Molgat, Riley and Smith (*Colchester*). (9).

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

The Committee resumed its consideration of Bill C-17 intituled: "An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof".

Witnesses:

From the Canadian National Railways Company:

Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;

Mr. J. H. Spicer, Corporate Vice-President;

Mr. G. M. Cooper, Vice-President and Secretary;

Mr. S. D. H. Thomas, Corporate Comptroller.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 6 JUIN 1978
(15)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (président).

Présents: Les honorables sénateurs Austin, Bourget, Cottreau, Langlois, Marchand, Molgat, Petten et Smith (*Colchester*). (8).

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Roblin.

Le Comité entreprend l'étude du Bill C-17, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois».

Témoins:

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président, directeur général;

M. J. H. Spicer, vice-président, affaires générales;

M. G. M. Cooper, vice-président et secrétaire général;

M. S. D. H. Thomas, contrôleur général.

M. Bandeen fait lecture d'une déclaration préliminaire.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(16)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 14 heures sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (président).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Cottreau, Denis, Langlois, Marchand, McElman, Molgat, Riley et Smith (*Colchester*). (9).

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Roblin.

Le Comité poursuit l'étude du Bill C-17, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois».

Témoins:

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président, directeur général;

M. J. H. Spicer, vice-président, affaires générales;

M. G. M. Cooper, vice-président et secrétaire général;

M. S. D. H. Thomas, contrôleur général.

From the Canadian Railways Employees' Pension Association:

Mr. J. Earl White, National President.

The Committee continued the questioning of the officials of the Canadian National Railways Company.

It was agreed,—That supplementary figures on depreciation be supplied by the Canadian National Railways Company to the Clerk of the Committee to be appended to the Minutes of Proceedings of the next meeting.

At 4:00 p.m., the witnesses from the Canadian National Railways Company completed their testimony and the Committee proceeded with its examination of Mr. White.

Mr. White read an opening statement and answered questions.

Ordered,—That officials of the Insurance Department,—Pension Benefits Standards Act Section—be invited to appear before the Committee at a later date.

At 5:20 p.m., the Committee adjourned until 3:00 p.m., Wednesday, June 7, 1978.

ATTEST:

De l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer:

M. J. Earl White, président national.

Le Comité poursuit l'interrogation des représentants de Chemins de fer nationaux du Canada.

Il est convenu,—Que des chiffres additionnels sur la dépréciation soient fournis par les Chemins de fer nationaux du Canada au greffier du Comité pour être joints au procès-verbal de la prochaine séance.

A 16 heures, les témoins des Chemins de fer nationaux du Canada terminent leur témoignage et le Comité entreprend l'examen de M. White.

M. White fait lecture d'une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Il est ordonné,—Que les représentants du Département des assurances,—article de la Loi sur les normes des prestations de pension—soient invités à comparaître devant le Comité à une date ultérieure.

A 17 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 7 juin 1978, à 15 heures.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 6, 1978

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-17, to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: We are gathered this morning, of course, to consider Bill C-17. We are fortunate to have with us Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer of Canadian National Railways; Mr. J. H. Spicer, Corporate Vice-President; Mr. G. M. Cooper, Vice-President and Secretary; and Mr. S. D. H. Thomas, Corporate Comptroller.

Dr. Bandeen, I invite you, to come to the table, and anyone you would like to bring with you would be more than welcome.

Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Spicer.

The Chairman: Mr. Spicer is the Corporate Vice-President.

Dr. Bandeen, I understand you have an opening statement that you would like to make.

Dr. Bandeen: Yes, thank you.

To begin with, I would like to say that we in Canadian National welcome the opportunity of explaining to members of the Senate our position on Bill C-17 and answering any questions you may have.

The basic thrust of the bill is to reorganize and simplify the financial structure of Canadian National, and put it more on the same basis as other large corporations, mainly by giving us a debt equity ratio closer to that of Canadian Pacific and other successful North American railroads.

Having a financial structure closer to that of other railways and corporations will have two immediate benefits. It will give Canadian National management a generally accepted yardstick with which their performance can be measured by ourselves and other Canadians, and this will be good for the morale and performance of all concerned. It will also provide us with a more accurate record of our performance when we go into world money markets seeking the capital we need to maintain our transportation services and expand them to meet the future demands of the Canadian economy.

The major change called for in the bill is the conversion of $808 million of CN's debt to common stock, which will be held by the Government of Canada. At the same time the practice of having the government purchase a fixed amount of preferred shares each year—an amount equal to three per cent of our annual gross revenues—will be discontinued. The savings accomplished by this move will more than offset the loss to the government of payment of interest on the $808 million debt.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 6 juin 1978

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois, se réunit aujourd'hui 9 h 30 pour étudier ledit bill.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Nous sommes donc réunis ce matin pour étudier le bill C-17. Nous avons la chance d'avoir parmi nous aujourd'hui M. R. A. Bandeen, président-directeur du Canadien National, M. J. H. Spicer, vice-président, Affaires générales, M. G. M. Cooper, vice-président et secrétaire, et enfin, M. S. D. H. Thomas, contrôleur, Affaires générales.

Monsieur Bandeen, je vous invite à venir vous asseoir à la table, et à amener quelqu'un avec vous si vous le désirez.

M. R. A. Bandeen, président-directeur du Canadien National: Je vous remercie monsieur le président. M. Spicer.

Le président: M. Spicer est le vice-président général.

Monsieur Bandeen, si je comprends bien, vous avez une déclaration préliminaire à faire.

M. Bandeen: Oui, merci.

Permettez-moi d'abord de dire que nous, au Canadien National, sommes heureux de l'occasion qu'on nous offre d'expliquer aux membres du Sénat notre position sur le projet de loi C-17 et de répondre à vos questions.

L'objectif principal du projet de loi est de refondre et de simplifier la structure financière du Canadien National afin qu'elle se rapproche davantage de celle d'autres grandes sociétés, surtout en lui donnant un rapport endettement semblable à celui du Canadien Pacifique et aux autres sociétés ferroviaires rentables d'Amérique du Nord.

Le fait de posséder une structure financière ressemblant à celle d'autres chemins de fer et sociétés entraînera deux avantages immédiats. Cela procurera à la direction du Canadien National une base acceptable pour mesurer leur rendement et mieux être évalué de la part des autres Canadiens, ce qui est bon pour le moral et le rendement de tous les intéressés. En outre, ce fait nous fournira un registre plus exact de notre rendement lorsque nous nous tournerons vers les marchés mondiaux de l'argent en quête de capital pour maintenir nos services de transport et prendre de l'expansion pour faire face à la demande future de l'économie canadienne.

Le changement principal qu'entraînerait l'adoption du projet de loi serait de transformer la dette de $808 millions du CN en actions ordinaires détenues par le gouvernement du Canada. En même temps, on éliminerait la pratique voulant que le gouvernement achète un nombre fixe d'actions privilégiées tous les ans, soit pour une somme égale à trois pour cent de nos recettes brutes annuelles. Les économies ainsi réalisées feraient plus que compenser le déficit du gouvernement dans le paiement des intérêts sur la dette de $808 millions.

[*Text*]

The government's cash flow will also benefit to the extent that CN will pay at least 20 per cent of its annual profits to the government as dividends on its stock holdings. The remainder of the profits will be retained by Canadian National for investment in plant and equipment, thus reducing our requirements for outside borrowings.

You can see that this bill exposes us in CN to the disciplines of the marketplace to a greater extent than at present, and places on us much more of the responsibility for our own financing. However, I am confident that the people of CN are more than equal to this challenge, and they have demonstrated their ability to meet it.

In the past two years Canadian National has shown an over-all profit, despite limited growth in the economy generally. We have also been able to sell, on the money markets of Europe and the U.S., bond issues which were not guaranteed by the Government of Canada. In raising this capital, we have had to satisfy the exacting standards of investors, and meet the rigorous requirements of the Securities Exchange Commission in the U.S. I think in these ways we have shown that CN is a responsible and well run corporation, and deserves to have a financial structure which places it on the same footing as other large businesses.

The proposed legislation does not increase government expenditures. In fact, it seeks to do the opposite to relieve the burden on the public purse. The legislation does not seek to reduce the level of accountability of Canadian National management. In fact, it increases it by giving our shareholders, the government and people of Canada, a generally accepted yardstick by which to measure our performance.

There appears to be in Canada at this time a concern to reduce the expenditure of public funds and curb the pace of inflation. We feel that the best contribution we can make in CN to meet those concerns is to ensure that viable transportation operations stand on their own two feet financially and do not have to depend on the public purse. This does not, of course, prevent the provision of non-economic transportation services which are required as part of the national transportation policy, and are subsidized accordingly. But it is vitally important for the distinction to be maintained between the two if we are not to have the whole operation slide into the type of loss-making situation that we see in other countries.

I hope I have conveyed to you in these opening words some of the reasons for the changes in the legislation and indicated why we in Canadian National think the bill is so important to CN and to Canada. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Dr. Bandeen. Are there any questions?

Senator Roblin: Mr. Chairman, I am not a member of the committee but I do have some questions I would like to ask, if I may.

The Chairman: You are just as free as anyone else, Senator Roblin, to ask questions.

Senator Roblin: Thank you, Mr. Chairman. First of all, I want to say to Dr. Bandeen that I greatly admire the leadership he is giving Canadian National these days. The thrust is,

[*Traduction*]

Le fonds de roulement du gouvernement en tirerait aussi un avantage en ce sens que le CN paierait au moins 20 p. cent ou plus de ses bénéfices annuels au gouvernement en dividendes sur son portefeuille d'actions. Le Canadien National conserverait la balance des profits pour l'investir dans les installations et le matériel, ce qui diminuerait nos besoins d'emprunts.

Il est évident que le projet de loi soumet davantage le CN aux disciplines du marché que ce n'était le cas auparavant et nous fait mieux assumer la responsabilité de notre propre financement. J'ai confiance cependant que les gens du CN peuvent s'acquitter de cette tâche et ils ont déjà fait preuve d'être en mesure de relever le défi.

Au cours des deux dernières années, le Canadien National a réalisé un profit d'ensemble malgré le peu de croissance de l'économie en général. Nous avons également pu émettre sur les marchées américains et européens de l'argent des obligations qui n'étaient pas garanties par le gouvernement du Canada. En amassant ce capital, il nous a fallu satisfaire aux normes strictes des investisseurs et répondre aux exigences rigoureuses de la Securities Exchange Commission aux États-Unis. Je crois que nous avons ainsi fait preuve que le CN est une entreprise responsable et bien administrée et mérite une structure financière le plaçant sur une base financière semblable à celle d'autres grandes sociétés.

Le projet de loi n'augmente en rien les dépenses du gouvernement. En fait, il tente de faire le contraire en allégeant le fardeau des goussets publics. Le projet de loi ne vise pas à diminuer le niveau de responsabilité des dirigeants du Canadien National. En fait, il l'augmente en donnant à nos actionnaires, le gouvernement et le peuple canadien, un critère acceptable pour mesurer notre rendement.

Il semble exister au Canada présentement un intérêt pour diminuer les dépenses des fonds publics et diminuer le rythme de l'inflation. Nous croyons que la meilleure contribution que nous puissions apporter au CN pour alléger ce souci est d'assurer que l'exploitation d'un transport viable se suffise à elle-même sur le plan financier et qu'elle n'ait pas à dépendre des deniers publics. Bien sûr, cela n'empêche pas de fournir des services de transport non rentables qui sont nécessaires dans le cadre de la politique nationale de transport et qui, par conséquent, sont compensés. Mais il est de première importance de maintenir la distinction entre les deux si nous voulons empêcher que toute l'exploitation ne glisse dans le même genre de situation déficitaire que nous voyons dans d'autres pays.

J'espère que ces quelques mots vous auront fait connaître les raisons justifiant les changements dans la loi et vous auront indiqué pourquoi au Canadien National nous croyons que ce projet de loi est si important pour le CN et le Canada.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bandeen. Y a-t-il des questions.

Le sénateur Roblin: Monsieur le président, je ne fais pas partie du Comité mais, si vous le permettez, j'aimerais poser quelques questions.

Le président: Vous êtes libre comme tout le monde, sénateur Roblin, de poser des questions.

Le sénateur Roblin: Je vous remercie, monsieur le président. Tout d'abord, je voudrais dire à M. Bandeen que j'admire beaucoup l'orientation qu'il donne actuellement au Canadien

[*Text*]

in my view, much to be commended. Although I may ask him some questions that require some elucidation of the proposed legislation before us, I want him and his colleagues to be sure that it is done in the light of that view of his performance. I wish him well in what he has to do. He has an enormous job, one of the most important in the country, and I think he is fully capable of discharging it with great distinction.

In his opening statement, Dr. Bandeen spoke to us about a yardstick and a record of performance, and the necessity to place the balance sheet and profit and loss statement of Canadian National in the same position as others in the industry. In my consideration of this proposition I have gone back to 1952, when I found precisely the same arguments were given. I think "precisely" is not too extreme a word, if you take the actual quotations, as to what was intended in 1952 when there was a substantial write-off, as there is to be at the present time. I wonder if he could tell us why, in his view, it is necessary to go back and do the job all over again. What happened?

Dr. Bandeen: As you probably know, I was not with the CNR in 1952, so I am only conjecturing from what I have read and from what I know occurred at the time. I do not mean to be critical of the people involved, because I do not know the total circumstances with which they had to deal. However, in 1952 there was an attempt to put it on a commercial basis of sorts. I believe that the then president, Mr. Gordon, indicated that on average he would break even, taking the good years with the bad. You know as well as I do that you cannot be self-financing on that basis; if you cannot retain earnings, if there is not an avenue for getting some of your capital expenditure at least out of retained earnings of the corporation, you will run into difficulties. At that time they attempted to overcome this by the preferred stock purchase which has gone on since 1952.

The one thing they neglected to take into account in 1952, the major thing, which I think creates the problem today, was, of course, the unrecorded depreciation that existed at the time and which became highlighted as early as 1956. This is depreciation which should have been taken at an earlier date, and if it had been, either through reduced profits or increased deficits, would have given an added source of funds rather than having to borrow the money. While they thought in 1952 that they were creating a debt/equity ratio similar to other comparable corporations, the actual ratio, instead of being 35 per cent, if you had taken this unrecorded depreciation into account, was somewhat closer to 55 per cent. I believe this is the major reason why we are back again today, to use your expression.

Senator Roblin: As I recall the debate in 1952, the position of CN at that time was that by that act they were writing off or getting rid of all the backlog of debt that had been an inheritance from the early days of the railway, and at that time the slate was clean in that they were on a comparable basis then. I take it that none of the money that is being written off now is in that category of a burden that was referred to at that time.

[*Traduction*]

national. A mon avis, c'est une initiative qu'il faut louer. Je vais peut-être lui demander des précisions sur le projet de loi que nous devons étudier, mais je voudrais l'assurer, ainsi que ses collègues, que nous tiendrons compte de ses réalisations. Je lui présente mes meilleurs voeux de succès. Il a une tâche énorme, l'une des plus importantes du pays, et je pense qu'il est capable de s'en acquitter avec éclat.

Dans son allocution préliminaire, M. Bandeen nous a parlé d'un critère et de résultats sans précédent, il a également signalé qu'il fallait placer le bilan et l'état des profits et pertes du Canadien National sur le même plan que les autres secteurs de l'industrie. En étudiant cette proposition, je suis remonté jusqu'en 1952, où j'ai retrouvé exactement les mêmes arguments. Je pense que le mot «argument» n'est pas exagéré, à en juger d'après des citations, étant donné ce qui a été prévu en 1952 où on a opéré un fort amortissement, comme on va le faire actuellement. Je me demande s'il pourrait nous expliquer pourquoi, à son avis, il faut revenir en arrière et refaire le même travail. Qu'est-il arrivé?

M. Bandeen: Comme vous le savez probablement, je ne travaillais pas pour le CN en 1952; je ne peux donc qu'émettre des hypothèses à partir de mes lectures et d'après ce qui, à ma connaissance, est arrivé à ce moment-là. Je ne veux pas critiquer les personnes concernées, car je ne connais pas les circonstances dans lesquelles elles devaient travailler. Cependant, on a essayé en 1952 de commercialiser en quelque sorte l'entreprise. M. Gordon, qui était alors président, a signalé, je pense, qu'il atteindrait le seuil de rentabilité, bon an, mal an. Vous savez aussi bien que moi qu'il est impossible de s'autofinancer sur cette base; on se heurte à des difficultés si l'on ne dispose pas de bénéfices non distribués et qu'on ne puisse prélever certaines immobilisations au moins sur les bénéfices non distribués de la compagnie. A ce moment-là, celle-ci a réglé la question en achetant des actions privilégiées, pratique qui est en vigueur depuis 1952.

Mais la compagnie n'a pas tenu compte a cette date de ce qui constitute actuellement, à mon avis, la source du problème: je veux parler de l'amortissement sans précédent qu'on connaissait à l'époque et qui atteint son point culminant au début de 1956. Il aurait fallu s'en servir dès le début car on aurait pu ainsi, soit en réduisant la réduction des bénéfices soit en augmentant des déficits, disposer d'une autre source de financement au lieu de devoir emprunter de l'argent. En 1952, la compagnie croyait créer un ratio d'endettement, comme d'autres entreprises similaires, mais le coefficient réel, au lieu d'en être de 35%, si l'on avait tenu compte de cet amortissement sans égal, était près de 55%. Je pense que c'est la principale raison pour laquelle nous nous réunissons aujourd'hui, pour reprendre votre expression.

Le sénateur Roblin: Si je me souviens bien du débat de 1952, le CN pensait alors pouvoir ainsi amortir ses dettes ou se débarrasser de toutes celles qu'il avait contractées lors de sa création; il repartait ainsi à zéro en ce sens qu'il se trouvait une situation comparable. Je crois comprendre qu'aucune somme qui est actuellement amortie ne rente dans la catégorie de celles dont il a été question à ce moment-là.

[*Text*]

On the question of depreciation, if the depreciation had been taken all through the piece it would naturally have reduced the profits by that amount or increased the loss, so as the company was not making any money I suppose the thought in some people's minds was that it was a necessary exercise to set aside this depreciation.

Getting into the details of it, I would like to know what the depreciation schedule is now on all categories that you depreciate, what it was in 1952, and what changes have been made in that time. Although I am really not one, in spite of what some might think, to compare CN with CP, because it is really not a fair comparison to make anyway, I would to know if you can tell me what CP's depreciation situation is like. In other words, I want to compare the depreciation schedules of the two railways over the period. The purpose of asking the question is to find out what the extra burden or the extra amount was in connection with CN that was not depreciated as compared with CP over the period.

Dr. Bandeen: This is a two or three-pronged question. One thing I can say right away, is that we do not consider this debt is being written off. We consider that we are just exchanging shares for bonds. Indeed, we are hopeful of paying a dividend on the new shares that will be in the hands of the government, on the value of the shares. One of our desires is to get profitability of the corporation up so that we can get a decent return on the investment, including this $808 million which will now be in common shares.

Senator Roblin: I agree with that; it is not a write-off; it is a transfer from one form of debt to another, you might say.

Dr. Bandeen: Yes, to equity. However, we still hope to get a return on it. I think I am on record as saying that by the early 1980s we are hoping to get over $200 million profit, which will begin to give us a 7 to 8 per cent return on equity, which is, of course, a minimum objective in an attempt to get it higher.

Depreciation ia a very complicated issue. I cannot speak for CPR, because they have their own accounts and their own procedures. Generally speaking, before 1940 in North America I do not believe any railways depreciated in the normal sense of a business corporation. Depreciation was charged when an asset was retired. You purchased an asset, whether it be equipment, rail, right of way or ties and there was no charge against the operations until the item was retired. Then it was totally charged against the operations. The theory of this is not bad if you have a very large asset base with a sort of consistent life. By this method you can produce a result that is comparable to depreciating in the normal way. However, of course, the assets of the railways were not structured in this way, so there were great variations of charges under this basis. It was decided in 1940 to switch depreciation on a more normal basis—that is, something that was incurred in the other businesses for the equipment protion of our assets. I believe the CPR took the same action at relatively the same time. Then we did hotels in the late 1940s. Then regarding our

[*Traduction*]

En ce qui concerne l'amortissement, si l'on avait tout amorti, on aurait naturellement limité les bénéfices d'autant ou augmenté le déficit; comme la compagnie n'a réalisé aucun bénéfice, je suppose que certains ont dû penser qu'il fallait éviter d'opérer cet amortissement.

Pour ce qui est des détails de l'opération, j'aimerais savoir où en est actuellement l'amortissement en ce qui concerne toutes les catégories sur lesquelles il porte, quelle était la situation en 1952 ainsi que les changements qu'on a effectué à ce moment-là. Même si, malgré ce que peuvent penser certains, je ne compare pas vraiment le CN au CP, car de toute façon la comparaison ne serait pas valable, j'aimerais que vous me disiez ce qu'il en est de l'amortissement du CP. En d'autres termes, je voudrais comparer l'amortissement des deux compagnies de chemins de fer sur une période donnée. Il s'agit, en effet, de savoir si le CN avait un déficit ou des bénéfices qui n'étaient pas amortis par rapport au CP pendant la même période.

M. Dandeen: Il s'agit d'une triple question. Je peux dire tout de suite qu'à notre avis, cette dette n'est pas amortie. Nous considérons que nous ne faisons qu'échanger des actions contre des obligations. En fait, nous espérons payer un dividende sur les nouvelles actions qui seront entre les mains du gouvernement, sur la valeur des actions. Ce que nous voulons surtout, c'est rendre la société plus rentable pour réaliser des bénéfices convenables, y compris les $8 millions en actions ordinaires.

Le sénateur Roblin: Je suis d'accord; il s'agit maintenant d'une annulation, du transfert, pour ainsi dire, d'une forme de dette à une autre.

M. Bandeen: Oui, en fonds propres. Cependant, nous espérons en tirer des profits. A mon avis, je ne me trompe pas en disant que vers les années 1980 nous espérons réaliser un bénéfice de plus de $2 millions, ce qui nous donnera de 7% à 8% des revenus sur l'avoir des actionnaires; cela représente naturellement l'objectif minimal qu'il faudra essayer de dépasser.

La question de l'amortissement est très complexe. Je ne parle pas au nom du CP, car il tient ses comptes et a des méthodes qui lui sont propres. De façon générale, avant 1940, en Amérique du Nord, je pense qu'aucune compagnie de chemins de fer n'a pu pratiquer l'amortissement comme le ferait normalement une entreprise commerciale. Il y avait amortissement lorsqu'un élément d'actif était annulé. Si vous achetez un élément d'actif, qu'il s'agisse d'équipement, de rails de chemins de fer, d'emprises ou de traverses, il n'y avait amortissement que si l'élément était annulé. Dans ce cas, il était entièrement imputé au compte d'exploitations. Cette théorie n'est pas mauvaise si vous disposez d'une base d'actif très large et d'une exploitation assez régulière. C'est ainsi qu'on peut obtenir un résultat comparable à un amortissement normal. Comme les éléments d'actifs des chemins de fer ne se présentaient évidemment pas de cette façon, on a assisté à d'énormes fluctuations. En 1940, on a décidé de ramener l'amortissement à un taux plus normal afin de mieux répartir la partie de notre actif réservée au matériel ferroviaire. Je crois

[*Text*]

major fixed assets in 1956—the CPR dates were different from ours and I do not know them; they were not that much different, but several years different. At the time of doing this we did not go back and set up the depreciation reserve we should have. In theory at least, if you have your assets at any time you should be approximately 45 to 50 per cent depreciated, depending upon whether you are in a growth industry or a level industry. However, we just started depreciating and with respect to any asset that was half through its life when we started this procedure there was no way we could fully depreciate and charge it against the operations. We could charge only the remaining life. This is what creates the problem.

My understanding of how the CPR handled that problem—and I do not wish to go into it in detail—is that they charged over a period of years a charge against their retained earnings, which they then were able to put into a depreciation reserve. This had several benefits, not the least of which was the taxation one, because they all of a sudden became a tax deduction which they were able to charge it against retained earnings. I suppose if we had retained earnings we would have done the same thing, but we did not have retained earnings, and in 1952 we did not recognize the magnitude of the problem. By 1956, when the final assets were transferred to depreciation accounting, the magnitude of the problem was clearly recognized by our outside auditors. I believe that they have made a note on our balance sheets ever since 1956. In the early 1960s, Donald Gordon himself, the man who was president at the time of the 1952 recapitalization, was fully aware of this problem and was attempting to get additional changes to reflect the situation.

That is the situation in a nutshell and I have glossed over much of the detail, but it is as I understand it to be.

Senator Roblin: While not wishing to monopolize the questioning, I will pursue this a little further. The point to which I am really endeavouring to get is in connection with the write-off of depreciation. Are you asking the committee to approve a write-off of this depreciation, which represents a special concession for Canadian National Railways? The Canadian Pacific Railway had the same problem and solved it in a different manner, by writing it off against their profits as they came along.

Dr. Bandeen: Retained earnings.

Senator Roblin: I am sorry—retained earnings.

Dr. Bandeen: It is the same thing; they used both.

Senator Roblin: Yes, retained earnings and what is left of the profits after the dividends are paid out, et cetera. However, in any case they wrote off their depreciation against their retained earnings. I am not sure of my facts on this and you may be able to comment on it, but I submit that in fact the Canadian Pacific and the Canadian National are in much the

[*Traduction*]

que le Canadien Pacifique a pris la même mesure à peu près à la même époque. Nous avons ensuite construit des hôtels à la fin des années 1940. Quant à nos principales disponibilités en 1956—pour le CP, les dates sont différentes des nôtres et je ne les connais pas; de toute façon, l'écart n'était pas très grand, tout au plus quelques années—à cette époque, nous n'avions pas constitué les réserves pour amortissement qui étaient nécessaires car, du moins en théorie, l'actif s'amortissait d'environ 45 à 50% Suivant qu'il s'agissait d'une industrie en développement ou non. Nous avons cependant commencé à amortir l'actif et en ce qui concerne les éléments qui n'étaient qu'à moitié amortis lorsque nous avons pris cette mesure, nous ne pouvions pas les amortir totalement en imputant tout au compte d'exploitations. Nous ne pouvions qu'imputer le solde de l'amortissement et l'actif était ensuite remplacé. Voilà où réside le problème.

Si j'ai bien compris la façon dont CP l'a résolu, bien que je ne veuille pas en discuter en détail, celui-ci a, pendant un certain nombre d'années, déduit l'amortisement de ses bénéfices non distribués qu'il a ensuite constitué en réserve pour amortissement. Cette méthode comporte plusieurs avantages dont un avantage fiscal de taille car il est devenu possible de les déduire de l'impôt et le CP a pu l'imputer aux bénéfices non distribués. Je suppose que si nous avions eu des bénéfices non distribués, nous aurions fait la même chose, mais nous n'en avions pas et en 1952, nous ne nous sommes pas rendus compte de l'ampleur du problème. Dès 1956, lorsque les derniers éléments d'actifs ont été transférés en immobilisations, nos vérificateurs indépendants s'en sont très bien rendus compte. Je crois qu'ils le mentionnent dans notre bilan depuis 1956. Au début des années 1960, Donald Gordon, lui-même, notre président à l'époque de la refonte de capital de 1952, était pleinement conscient de ce problème et essayait d'obtenir d'autres modifications qui tiendront compte de la situation.

Voilà, en peu de mots, comment les choses se présentent et j'ai glissé sur les détails, mais voilà comment je la comprends.

Le sénateur Roblin: Tout en ne désirant pas vous monopoliser, je voudrais ajouter quelque chose. Ce que je cherche à savoir, en fait, concerne la déduction de l'amortissement. Demandez-vous au Comité d'approuver cette déduction qui représente en fait une faveur spéciale accordée au CN? Le Canadien Pacifique a le même problème et il l'a résolu de manière différente en déduisant l'amortissement au fur et à mesure de ses bénéfices.

M. Bandeen: De ses bénéfices non distribués.

Le sénateur Roblin: Oui, excusez-moi, de ses bénéfices non distribués.

M. Bandeen: Cela revient au même; le Canadien Pacifique s'est servi de ces deux méthodes.

Le sénateur Roblin: Oui, de ses bénéfices non distribués et des bénéfices restants après que les dividendes ont été versés, etc. Cependant, le société a déduit l'amortissement de ses bénéfices non distribués. Je ne suis pas sûr de ce que j'avance et vous pourrez me reprendre, mais je suppose qu'en fait, le Canadien Pacifique et le Canadien National sont à peu près

[*Text*]

same position. Not entirely, because they started to write off certain assets before you got around to it, but much the same position. In that connection, I suppose if we wish to find out the details we can go to the Canadian Transport Commission—which, I believe, rules on allowable depreciation—and find out exactly what happened.

Mr. Bandeen: Yes.

Senator Roblin: However, I submit that there may be an element of comparison here, because they are in much the same situation. The CPR wrote it off against their retained earnings and you want to write it off—period. Does this represent some kind of special concession to Canadian National, or is my understanding faulty?

Dr. Bandeen: I do not believe it does. Essentially, if you have to increase your depreciation reserves, either because you have understated them in the past or, indeed, an asset becomes obsolete in advance of the time anticipated for obsolescence, it must be written off against the equity portion of the balance sheet. There is no other place to write it off against and, indeed, we did this in 1976. We wrote it off the equity portion of the balance sheet, so that the depreciation has already been recorded in the books in 1976 and 1977 and written off against equity. In the case of the CPR, they are able to write that off against retained earnings and, indeed, go back—and if they did not, I would be surprised—and pick up a tax advantage against that, which is fine, and we do not object to that. We do not have retained earnings as a category in CNR, did not have until two years ago because we had not made a profit. Therefore, we had no choice, really, but to write it off against shareholders' equity, which is, in essence, what we are doing with the depreciation. However, that is a quite separate item from the bill. We have already done that in 1976. The outside auditors insisted that we do it. We had immense pressure from the financial world whenever we tried to finance because there was that little note stating that there was this unrecorded depreciation stemming from the action in 1956 and earlier. So we took that action in 1976 and it is recorded as a negative amount against the shareholders' equity.

Senator Roblin: Are you referring to the whole amount?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Roblin: What does it do to your equity position?

Dr. Bandeen: It reduces our equity position by $808 million.

Senator Roblin: To what?

Dr. Bandeen: For which year?

Senator Roblin: Take 1977.

Dr. Bandeen: The 1977 equity is $1,598,798,000 and the debt is $2,376,000,000, for a total assets of $4,698,000,000.

[*Traduction*]

dans le même position. Pas exactement en fait car ces deux sociétés ont commencé à amortir certains éléments d'actif avant vous, mais la position est à peu près la même. A cet égard, je suppose que si nous voulons en savoir plus long, nous pouvons toujours nous adresser à la Commission canadienne des transports qui, je crois, est juge en la matière afin de savoir ce qui s'est réellement passé.

M. Bandeen: En effet.

Le sénateur Roblin: Je crois cependant qu'il existe un élément de comparaison car ces deux sociétés sont à peu près dans la même situation. Le Canadien Pacifique a déduit l'amortissement de ses bénéfices non distribués et vous, vous voulez carrément l'annuler. Cela repésente-t-il une espèce de faveur spéciale consentie au Canadien National ou est-ce que je me trompe?

M. Bandeen: Je ne pense pas qu'il s'agisse de faveur. En réalité, si vous devez accroître vos réserves pour amortissement, soit parce que vous les avez sous-estimées dans le passé, soit parce qu'un élément d'actif devient inutilisable avant terme, il doit être déduit du poste «fonds propres» du bilan. On ne peut pas l'amortir ailleurs et c'est d'ailleurs ce que nous avons fait en 1976. Nous l'avons déduit du poste «fonds propres» de notre bilan si bien que l'amortissement a déjà été consigné dans les registres en 1976 et en 1977 et a été déduit des fonds propres. Quant au Canadien Pacifique, il a pu le déduire de ses bénéfices non distribués puis, il est revenu en arrière et il pourrait, ce qui ne me surprendrait pas, bénéficier d'un avantage fiscal, pratique contre laquelle nous n'avons aucune objection. Nous n'avons pas de bénéfices non distribués au Canadien National et nous n'en avions pas eu jusqu'à ces deux dernières années parce que nous n'en avions pas réalisés. Nous n'avons donc d'autre choix que de le déduire l'amortissement de l'avoir des actionnaires, ce que nous faisons. Mais c'est une question tout à fait différente du projet de loi. Nous l'avons déjà fait en 1976. Les vérificateurs indépendants ont insisté pour que nous le fassions. Le monde de la finance exerçait d'énormes pressions dès que nous essayions d'obtenir des capitaux car il y avait toujours la petite note disant que cet amortissement datant des mesures prises en 1956 et d'avant n'était pas consigné. Nous avons donc pris cette mesure en 1976 et l'amortissement est déduit de l'avoir des actionnaires.

Le sénateur Roblin: Parlez-vous de la somme globale?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Roblin: Quelle en est l'incidence sur vos avoirs en capital?

M. Bandeen: Ils ont diminué de $808 millions.

Le sénateur Roblin: Par rapport à quoi?

M. Bandeen: Pour quelle année?

Le sénateur Roblin: Disons pour 1977.

M. Bandeen: En 1977 nos avoirs propres étaient de $1,598,-798,000 et l'encours de la dette de $2,376,000,000 alors que l'ensemble des actifs s'élevait à $4,698,000,000.

[*Text*]

Senator Roblin: Is the essence of this statement with respect to depreciation that you have already written it off against your equity in your books?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Roblin: And now you say that in order to even things up you would like to make an adjustment to other accounts, to transfer $808 million worth of debt to the equity column?

Dr. Bandeen: That is right.

Senator Roblin: And that increases your equity by that amount and, therefore, balances off the depreciation. However, the one out on the limb is the fellow to whom you owe the $808 million.

Dr. Bandeen: We hope to really give him a dividend. It becomes common shares; it is not written off.

Senator Roblin: Nevertheless, returning to my essential point, I am not saying it is good or bad at this stage, but I simply conclude from this that CNR is receiving a special concession in this respect of being able to transfer $808 million worth of debt into equity, which is something another railway would not be able to do with its debt.

Dr. Bandeen: That is correct, but on the depreciation side I do not believe we are doing anything that another corporation would not do. We have discovered that our depreciation reserves are too low by $808 million and are writing that off against equity.

Senator Roblin: I see that part clearly now. My point is that you still have an exceptionally understanding creditor.

Dr. Bandeen: We have a shareholder who also owns a considerable portion of our debt. He has agreed to transfer from the debt to the equity $808 million, yes. I do not know whether or not that would occur in private industry.

Senator Roblin: But your shareholder has already written off a great deal in the past, so you are kind of used to that idea.

I come back to the general sense of uneasiness I have that every so often Canadian National, which has failed to make money over a period and has failed to provide the funds for writing off and handling these matters in the normal commercial way, then comes to the government and asks forgiveness or for some arrangement that will, in effect, save them from the harmful effects of what they have been doing.

Dr. Bandeen: That is one way to interpret what has happened in the past. Without getting into the history of the corporation and going back to the agonizing days of the early 1920s when the corporation was set up, a period with which I am sure we are all familiar, incidentally, it was set up with almost 100 per cent debt. If the assets, which were water or paper, or whatever the term used, were written out of the books, it would have produced a debt of 116 per cent of the

[*Traduction*]

Le sénateur Roblin: Ce que vous venez de dire a-t-il trait aux amortissements que vous avez déjà déduits, dans votre comptabilité, de votre capital?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Roblin: Et maintenant vous dites que pour équilibrer les choses vous voudriez faire un «ajustement dans d'autres comptes afin d'ajouter la dette de $808 millions à votre capital?

M. Bandeen: C'est exact.

Le sénateur Roblin: Et cette opération, qui vous permettrait d'augmenter votre capital du même montant, équilibrerait en conséquence l'armortissement. Toutefois, là où le bât blesse c'est qu'il vous reste à rembourser celui à qui vous devez toujours $808 millions.

M. Bandeen: Nous espérons pouvoir lui verser des dividendes. Cette dette est répartie en actions ordinaires; elle n'est pas annulée.

Le sénateur Roblin: Néanmoins, pour en revenir à la question essentielle que je posais—je ne veux pas dire que ce soit bien ou mal maintenant—mais j'en déduis que le CN jouit d'un traitement spécial à cet égard dans la mesure où on lui permet de transférer $808 millions de dette en actifs, ce qui serait impossible pour une autre société de chemins de fer.

M. Bandeen: C'est exact mais pour ce qui est des amortissements, je ne pense pas que nous fassions quelque chose de spécial. Nous avons découvert que nos réserves pour amortissements sont insuffisantes de $808 millions et c'est cette somme que nous imputons au capital.

Le sénateur Roblin: Cette partie est close. Ma question porte sur le fait que vous avez toujours un créditeur particulièrement compréhensif.

M. Bandeen: C'est un actionnaire qui détient également une part importante de notre dette. Il a en effet accepté de transférer les $808 millions de dettes à l'actif. Je ne sais pas si cela serait possible dans le secteur privé.

Le sénateur Roblin: Mais votre actionnaire a déjà annulé une grande partie de la dette par le passé, donc on peut dire que vous vous êtes déjà fait à cette idée.

J'en reviens au malaise général que j'éprouve en constatant que souvent, le Canadien national, qui n'a pas fait de profits pendant une certaine période et qui n'a pas été en mesure de mobiliser les fonds nécessaire pour annuler la dette comme on le fait normalement dans le commerce, fait appel au gouvernement et lui demande de bien vouloir l'en excuser, et de prendre certains arrangements qui lui permettront d'éviter les effets préjudiciables de ses propres actes.

M. Bandeen: C'est là une façon d'interpréter ce qui s'est passé antérieurement. Sans trop vouloir entrer dans l'historique de la société et sans remonter jusqu'aux sombres journées du début des années 1920, lorsque la société a été constituée, période que vous connaissez tous, j'en suis certain—soit dit en passant la société a été constituée avec un passif de presque 100 p. 100 de dettes. Si les avoirs infimes avaient été déduits des comptes, la dette serait passée à 116 p. 100 de la valeur des

[*Text*]

assets, nonetheless, it was set up on that basis for a good and sufficient reason.

Ignoring that for the moment, the picture I am trying to draw is that the company has demonstrated, in the past few years, an ability to control and operate itself; the efficiency has been increased. What I am saying is that with the debt-equity ratio as represented in the books, there is no hope, in the long term, of our avoiding to return here on occasions looking for money from the federal government because, we could not finance the capital expenditures required.

What I am saying is that if the company is set up on the proposed basis, is made independent from a financial point of view, and is made responsible so that any money it wants to spend on capital it has to finance, then the company has a good chance of being self-sufficient and has a good chance of having market disciplines apply so that it can demonstrate it can run itself efficiently. This is control discipline, albeit a marketplace control discipline, in which I have a great deal of faith, which has not necessarily applied to the company in the past. It is an act of faith, if you wish, although I hope it is more than that.

Senator Roblin: I would certainly like to say "Amen" to that, but the only trouble is that we screened all that out in 1952 and it did not work then. We are going to have to put a great deal of faith in this, Dr. Bandeen, and I am sure most members of this committee will agree to do that.

I have another line of questioning I wish to pursue, Mr. Chairman, but if there are other senators wishing to ask questions now, that is fine with me.

The Chairman: Does anyone else wish to ask questions now?

Senator Austin: Mr. Chairman, I wonder whether I might follow up on the last point raised by Senator Roblin because so much seems to turn on the performance of CN since 1952, and its disappointment in meeting the expectations of Parliament and its management at the time that refinancing took place. I wonder whether Dr. Bandeen could explain to us what went awry in terms of the expectations of that particular group of parliamentarians and management of CN.

Dr. Bandeen: I think the root cause comes back to the fact—again, as I did with Senator Roblin, I want to say that I was not there at the time and, looking back, it is always easy to find out what they should have done and be critical *ex post facto*. I don't want to be in that position, because I think there was fairly good management and they operated to the best of their ability at that time. However, I do not think they anticipated the capital that was required to rebuild a railway which had gone through the war with a minimum amount of capital. It went through the late 1940s—and this, perhaps, was the wrong judgment on behalf of the shareholders and the management at the time—without rebuilding the property to the extent Canadian Pacific Railway did. If you remember, that was a period of rapidly escalating prices. Had they rebuilt

[*Traduction*]

actifs de la société. Néanmoins, ce n'est pas pour rien que l'on a contitué la société de cette façon.

Nous n'en parlerons pas pour l'instant, hors ce que j'essaie de dire c'est que la société a prouvé au cours des dernières années, qu'elle pouvait contrôler ses opérations et s'auto-gérer; et de plus, son efficacité s'est accrue. Ce que je peux dire c'est que, compte tenu du ratio d'endettement qui apparaît dans la comptabilité, à long terme, il est à peu près impossible que nous ne fassions plus appel, à de multiples reprises, aux deniers publics. Nous ne sommes tout simplement pas en mesure d'assurer le financement des immobilisations nécessaires pour assurer les services de transport demandés au pays.

Ce que je veux dire c'est que, si la société est constituée de cette façon, si elle devient indépendante, et responsable financièrement parlant au point de financer ses immobilisations, dans ce cas la société a de bonnes chances d'être auto-suffisante et de pouvoir se soumettre aux règles du marché, et partant, de prouver qu'elle est en mesure de s'auto-gérer de façon efficace. C'est ce que l'on appelle la discipline contrôlée—bien que ce soit une discipline contrôlée du marché—en laquelle je crois énormément mais qui ne s'est pas nécessairement appliquée à la société par le passé. Il s'agit en quelque sorte d'un acte de foi, même si j'espère que c'est plus que cela.

Le sénateur Roblin: Je souhaiterai, certainement, répondre Amen à cela mais le seul ennui c'est que nous avons tout étudié en détail en 1952 et que cela n'a pas marché à l'époque. Il va falloir maintenant que nous y croyons vraiment M. Bandeen, et je suis certain que la plupart des membres du Comité seront d'accord.

Je voudrais maintenant passer à un autre sujet, monsieur le président, mais si d'autres sénateurs veulent poser des questions maintenant je n'y vois aucune objection.

Le président: Quelqu'un veut-il poser une question?

Le sénateur Austin: Monsieur le président, je me demande si vous me permettez d'emboîter le pas à la dernière question qu'a soulevée le sénateur Roblin parce que tout semble graviter autour des activités de la société depuis 1952 et de sa déception de n'être pas parvenue aux résultats escomptés par le Parlement et par la direction au moment où l'on a procédé au refinancement. Je me demande si M. Bandeen pourrait nous expliquer en quoi les espoirs de ce groupe de parlementaires et ceux de la direction du CN ont été déçus.

M. Bandeen: Je pense que la raison fondamentale est,—à nouveau, comme je l'ai fait remarquer au sénateur Roblin, je voudrais répéter que je n'étais pas là à l'époque. Si l'on s'y reporte néanmoins il est facile de dire ce qu'il aurait fallu faire et de critiquer après coup. C'est ce que je ne voudrais pas faire parce que je crois que la société a été passablement bien gérée et que, compte tenu des circonstances, elle fonctionait aussi bien que possible. Toutefois, je ne pense pas qu'elle ait prévu le capital nécessaire à la reconstruction d'un chemin de fer qu'elle avait construit pendant la guerre avec un minimum de fonds. On a attendu la fin des années 40, et cela a peut-être été une erreur de jugement de la part des actionnaires et de la direction à l'époque—avant de procéder à la reconstruction du chemin de fer comme l'avait fait la société du Canadien

[*Text*]

then, they could have done it at a much lower cost. Indeed, it was not until after 1952 that they started rebuilding the track to put it in shape so that it could handle the traffic offered. At that time we also dieselized the railways, which was a major undertaking. Of course, all major railways in North America undertook the same thing. The fact that the depreciation reserves were grossly understated, was not understood—the effect of that was not understood, apparently—and the large capital expenditures and the lower than should have been depreciation reserves just were not taken into account.

That, coupled with the fact that the years 1952 to 1956 were good years in the Canadian economy, and very good years for the CN, a time when they actually met the undertakings given by Donald Gordon to this committee and to Parliament. They did break even, on average. There were a couple of years of profit and a couple of years of losses. Unfortunately, it was anticipated in the CN—and again, let me say that I came in 1955, so it was still prior to my being there—that the economy would continue to grow. Possibly they overbuilt the railway in 1956 and 1957. There was a recession in 1957-58. The thought was that this was temporary and things would soon be back to normal. I do not believe we got back to the level of traffic we had in 1956 until some time in the early 1960s. So, there was an over-expenditure of capital early, but which subsequently proved to be very valuable. Again, there was this money being carried for a number of years without sufficient traffic to pay for it.

I believe those are the major problems. However, I think it important to understand that from 1961 until 1968 or 1969 the CN actually repaid a portion of its long-term capital debt. In that period, I believe it reduced its long-term debt by over $100 million. So, there was an attempt at control, but it was too late. They had not recognized depreciation and not taken sufficient cognizance of the capital requirements.

Senator Roblin: I must agree with Dr. Bandeen when he says that hindsight is the easiest exercise in the world. I am not wishing to be critical of decisions people made in the past, because I am sure they made them with the best of their judgment. All I am interested in doing is seeing whether there are any lessons that would help us to avoid any mistakes in the future.

Getting back to the financial market we have been talking about, I think you reported in the committee of the other place that the CNR had raised four different loans in the capital market recently with considerable success. I would be interested in knowing how you think this new arrangement will improve your access to the capital market. You might tell us

[*Traduction*]

Pacifique. Si vous vous souvenez, cette période fut une période d'escalade rapide des prix. S'ils l'avaient reconstruit à cette époque, ils auraient pu le faire à meilleur compte. En effet, ce n'est qu'après 1952 qu'ils ont entrepris de remettre en état les voies ferrées pour être en mesure de répondre aux demandes de transit national. A l'époque, nous avons également mis en service les locomotives diesels, ce qui a été un projet important. Bien entendu, toutes les sociétés importantes de chemin de fer, en Amérique du Nord, ont fait la même chose. Le fait que les réserves pour amortissement aient été sous-estimées n'a pas été compris—apparemment—et les importantes dépenses en immobilisations et les autres moins importantes, lesquelles auraient dû comprendre des réserves pour amortissement, n'ont pas été prises en considération.

A cela, il faut ajouter que la période allant de 1952 à 1956 a été très bonne pour l'économie canadienne et que ces années ont également été très bonnes pour le Canadien national. En effet, la société a été à l'époque en mesure d'atteindre ses objectifs, lesquels avaient été précisés par Donald Gordon à ce comité et au Parlement. En général, elle s'en est sortie sans perte ni profit. Il y a néanmoins eu quelques années où elle a fait des bénéfices et d'autres où elle a subi des pertes. Malheureusement, la Société avait cru que la croissance de l'économie continuerait—et de nouveau permettez-moi de préciser que je suis entré au service de la société en 1955, et que c'était, par conséquent, avant que je sois là. Il est aussi possible qu'elle ait trop construit en 1956 et en 1957. Il y a eu une récession en 1957-1958. On croyait alors qu'elle serait temporaire et que les choses reviendraient rapidement à la normale. A mon avis, le flot de circulation de 1956 n'a été rétabli que vers le début des années '60. Cet excédent de dépenses en immobilisations que nous avions engagé prématurément s'est donc révélé par la suite très précieux. Je le répète, il a fallu supporter le fardeau de ces investissements pendant un certain temps avant que le volume de circulation ne les justifie.

Voilà, à mon avis, les problèmes principaux auxquels nous avons eu à faire face, mais je crois qu'il est important de comprendre qu'entre 1961 et 1968 ou 1969, le CN a effectivement remboursé une partie de ses immobilisations à long terme. Au cours de cette période, sa dette à long terme a été réduite de plus de $100 millions. Il y a donc eu certains efforts de contrôle, mais il était trop tard. On avait négligé l'amortissement et l'on n'avait pas suffisamment tenu compte des besoins d'investissement.

Le sénateur Roblin: J'admets avec M. Bandeen que la critique est toujours très facile. Cependant, je ne veux pas condamner les décisions du passé, car je suis sûr que ceux qui les ont prises l'ont fait le plus judicieusement possible. J'aimerais toutefois qu'on examine s'il est possible d'en tirer une leçon pour ne pas retomber dans les mêmes erreurs.

Pour en revenir au marché financier dont nous parlions plus tôt, je crois savoir que vous avez mentionné au comité de l'autre Chambre que le CN avait récemment contracté quatre emprunts différents sur les marchés financiers à des conditions très avantageuses. J'aimerais savoir comment, à votre avis, ces nouveaux arrangements amélioreront votre accès aux marchés

[*Text*]

about credit ratings, interest rates, or anything else you think is germane to the point.

Dr. Bandeen: You are quite correct, Senator Roblin. We have had two issues in Europe and two in the United States. In the United States there was one public and one private placement in the past two years. Our rating on the last issue in the United States was a double AA by both Moody's and Standard & Poor's. As to this helping us in the future, I think it will portray the performance of the corporation in a more meaningful way. The rating and financing people in the U.S. have to look through our annual report to see that the government has, over the years, bought preferred shares at 3 per cent of our gross real revenue, notwithstanding that there is no legislative requirement for it to do so and there has not been since 1973; they have to look through our annual report to see that the government has picked up deficits in the past, notwithstanding the fact that, again, there is no legislative requirement categorically providing for that.

I have spent a considerable amount of time in Switzerland, London and New York explaining this to the financial people, and so far they have gone along with it. I do not know that they will for the next 20 years. They might or might not. I would rather put it on a commercial basis—a basis comparable with other corporations. Once we are on a commercial basis, we would stand or fall on our own performance, rather than having to suggest that there are these things that have occurred in the past.

Americans do not understand such measures very readily. The Europeans seem more receptive. The Americans, however, are used to having a legislative requirement one way or the other. They do not understand this type of arrangement.

Senator Roblin: I suppose one can look through the CNR and see the Government of Canada standing behind it. Your credit rating, I would suspect, has to be largely influenced by that fact. In fact, I think that would be the largest factor that anyone would consider, because whether it is picking up a deficit or buying preferred stock, or whatever, it is obvious that the Government of Canada is not going to let the CNR go broke.

Have any of your financial advisers in the industry had an opportunity to consult with you as to what might happen to your credit rating in the event that this bill is passed and the scenario which you have discussed materializes? Is that going to have the effect of increasing your credit rating to a triple A?

Dr. Bandeen: We have discussed this bill with our financial advisers in some detail. We had to disclose the contents of the bill to outside investors at the time of a private placement in February and March of this year. Although we did not know whether the bill would pass, we had to disclose it to the investors and discuss with them the implications in consider-

[*Traduction*]

financiers. J'aimerais que vous nous parliez de votre cote de solvabilité de vos taux d'intérêt ou des autres éléments qui se rapportent à cette question.

M. Bandeen: Vous avez tout à fait raison, Sénateur Roblin. Nous avons eu deux émissions d'obligations en Europe et deux aux États-Unis. Dans ce dernier pays, nous avons notamment transigé avec un investisseur privé et un investisseur public au cours des deux dernières années. Lors de notre dernier emprunt aux États-Unis, les maisons Moody's and Standard & Poor's nous ont accordé la cote AA. Quant à savoir ce que nous en retirerons plus tard, cela dépendra de notre rendement. Je pense que cela traduit nos performances de façon tout aussi significative que si nous avions effectué un remaniement de capital et un transfert de notre dette au portefeuille d'actions que nous détenons actuellement. En étudiant notre rapport annuel, les maisons américaines de financement et d'évaluation de la solvabilité constateront que le gouvernement a acheté, au cours des années, des actions privilégiées à 3 p. 100 de notre revenu brut réel, même si aucune disposition législative ne l'oblige à le faire, et ce, depuis 1962; elles constateront également que, par le passé, le gouvernement a absorbé nos déficits, même si une fois de plus, aucune disposition législative ne le stipule explicitement.

J'ai mis beaucoup de temps à expliquer cela aux financiers de Suisse, de Londres et de New-York et, jusqu'à maintenant, ils ont été satisfaits de mes explications. J'ignore s'ils le seront encore dans 20 ans. Les deux hypothèses sont possibles. J'opterais personnellement pour des normes de gestion commerciales, comparables à celles qu'utilisent les autres sociétés. On nous jugerait alors, négativement ou positivement, selon nos performances et nous n'aurions plus à invoquer des éléments du passé.

Les Américains ont de la difficulté à saisir ces choses. Les Européens semblent plus réceptifs. De toute façon, les Américains ont l'habitude de se fonder sur des exigences législatives. Ils ne comprennent pas très bien ce genre d'arrangement.

Le sénateur Roblin: Je suppose que derrière le CN, on sent la garantie financière du gouvernement du Canada et cela influe grandement sur la cote de solvabilité qui vous est accordée. En réalité, je croirais que c'est le facteur le plus important à considérer. En effet, que le gouvernement absorbe un déficit, qu'il achète des actions privilégiées, ou qu'il prenne quelque mesure que ce soit, il est évident qu'il ne saurait laisser le CN courir à sa perte.

Avez-vous eu l'ocasion de consulter un de vos conseillers financiers pour savoir ce qu'il adviendrait de votre cote de solvabilité si ce bill était adopté et si le scénario dont vous nous avez parlé se concrétisait? Se pourrait-il que votre cote de solvabilité s'améliore et devienne AAA?

M. Bandeen: Nous avons longuement discuté de ce bill avec nos conseillers financiers. Nous avons dû en divulguer la teneur à des investisseurs privés étrangers lorsque nous avons sollicité un emprunt en février et en mars derniers. Même si nous ignorions alors s'il serait adopté, nous avons dû en discuter avec eux et leur expliquer en détail les répercussions

[*Text*]

able detail, as you know only too well, and it had a significant financial impact.

The implication is that our rating probably will stay the same initially; but if over a period of years our profitability increases to the point where it is providing a return of 8 to 10 per cent on equity, we stand a good chance of at least retaining our current credit rating and possibly improving it.

Senator Roblin: Have you been told that this would result in your obtaining a triple rating?

Dr. Bandeen: I have not asked that question in that many words. It is something we would like to try for.

Senator Roblin: From a practical point of view, the rate of interest that you pay is closely related to your credit rating. If you can go from a double A rating to a triple A rating, you rate of interest will be reduced. I would have hoped that you would have got some assurance from these people that, if all these things come to pass, you might get a triple A rating. Otherwise, you are marking time on that particular aspect of the proposal.

Dr. Bandeen: As you know, it is impossible to get a commitment from the rating people in advance of performance. They rate each one of our issues separately. It is certainly our hope to improve our rating over a period of time.

The Chairman: How does the double A rating compare with the rating given most provinces recently, Dr. Bandeen?

Dr. Bandeen: Some of the provinces have a triple A rating and some a double A rating, and I believe some have only an A rating.

Senator Roblin: Manitoba has a triple A rating.

Moving to the question of profitability, Dr. Bandeen, you provided the committee of the other place with a table on profitability tied in with a five-year forecast. I should like to get an understanding of some of the assumptions which lie behind that five-year forecast. In the document I have, which was apparently submitted by you to the committee of the other place—although, I might say, I could not find it in the proceedings of that committee—you show what will happen to the company in terms of profit over a five-year period without recapitalization, and then you show, among other things, what would happen to the company if this bill is passed and the recapitalization goes through. With respect to the assumptions lying behind this forecast, I have a number of questions. I shall list them all and you can then tell me whether or not you can respond.

First of all, did the people who prepared this forecast assume any rate of inflation, or is this based on current dollars? What assumptions did they make about the cost of money? What assumptions did they make about increases in rates? What assumptions did they make about increases in

[*Traduction*]

qu'il pourrait avoir, comme vous le savez trop bien, et cela a entraîné des conséquences financières non négligeables.

Si ce bill est adopté, notre cote de solvabilité demeurera probablement la même qu'au début mais si, dans quelques années, notre rentabilité s'accroît tellement que nos actions atteignent un taux de rendement de 8 à 10 p. 100, nous courons la chance d'au moins conserver notre cote actuelle, sinon de l'améliorer.

Le sénateur Roblin: Vous a-t-on dit que vous pourriez même obtenir alors la cote AAA?

M. Bandeen: Je n'ai pas posé cette question ausi précisément que vous le faites. C'est une chose que nous aimerions tenter.

Le sénateur Roblin: Sur le plan pratique, le taux d'intérêt que vous devez payer est fortement lié à votre cote de solvabilité, n'est-ce pas? Si vous pouvez passer de la cote AA à la cote AAA, votre taux d'intérêt diminuera d'autant. J'aurais espéré que ces financiers vous promettent, si les choses se passent comme nous le prévoyons, la cote AAA. Autrement, rien ne sert de s'attarder autant sur cet aspect de la proposition.

M. Bandeen: Comme vous le savez, il est impossible que les financiers s'engagent à nous accorder une cote de solvabilité avant de connaître quel sera notre rendement. Chacune de nos émissions d'obligations sont évaluées individuellement. Évidemment, vous pouvez être certain que nous espérons améliorer notre cote avec les années.

Le président: Quelle serait la valeur comparative de la cote AA par rapport à celle obtenue par la plupart des provinces récemment, monsieur Bandeen?

M. Bandeen: Certaines provinces ont la cote AAA; d'autres, la cote AA; et je crois que certaines n'ont que la cote A.

Le sénateur Roblin: Le Manitoba a la cote AAA.

Pour en revenir à la question de la rentabilité, Monsieur Bandeen, vous avez fourni au comité de l'autre Chambre un tableau des profits que vous comptez réaliser, en vous fondant sur une prévision pour les cinq prochaines années. J'aimerais que vous m'expliquiez certains des critères qui vous ont amené à faire ces prévisions. Dans le document que j'ai en main, que vous avez apparemment remis au comité de l'autre endroit,—même s'il ne figure pas au compte rendu de ce comité—vous énoncez les profits que vous comptez réaliser pour les cinq prochaines années s'il n'y a pas de remaniement du capital; puis, vous faites, en autres choses, des prévisions sur ce qui arrivera si le bill est adopté et si le remaniement est effectuée. En ce qui concerne les hypothèses qui sous-tendent ces prévisions, j'aurais un certain nombre de questions. Je vous les énumérerai toutes et vous m'indiquerez si vous pouvez y répondre ou non.

D'abord, les personnes qui ont préparé ces prévisions ont-elles tenu compte du facteur d'inflation, ou les ont-elles faites en dollars courants? Quel compte a-t-on tenu du coût de l'argent? Qu'ont-elles dit au sujet de l'augmentation des tarifs, des salaires et des effectifs? Et au sujet du taux de croissance?

[*Text*]

wages and number of staff? What assumptions did they make about growth?

I appreciate it would be unreasonable to expect that you would have those facts and figures in the back of your mind, but perhaps you could get that information for me and provide it later on.

Dr. Bandeen: We assumed two rates in respect of inflation, one Canadian and one American. As you know, we have a fairly sizable operation in the U.S. The Canadian inflation rate, starting in 1978, was assumed at 6.7 per cent—

Senator Roblin: Good luck!

Dr. Bandeen: . . . for 1979, 6.2 per cent; 1980, 5.5 per cent; 1981, 5.6 per cent, and 1982, 5.3 per cent. The rates in the U.S. were slightly lower in some years. For 1978, there was an assumed inflation rate of 6.2 per cent; in 1979, 6.6 per cent; in 1980, 6.3 per cent; in 1981, 5.5 per cent, and in 1982, 4.9 per cent. We are assuming the rate of inflation in the U.S. will tail off in the latter part of that five-year period.

Wages were roughly to be considered about 0.7 to 0.8 per cent lower than the rate of inflation over that five-year period. The cost of money, I am told, was taken at 9½ per cent across the board.

I do not have information on freight rates and staff growth. Perhaps I can provide that later.

Senator Roblin: It may be that there are some other significant assumptions on which this five-year forecast is based that I do not have the wit to think of. If there are any others that you think are important, I would appreciate your letting me have those as well.

Dr. Bandeen: Fine.

Senator Roblin: On the question of profitability, you have emphasized pretty strongly the commercial principles on which the railway ought to run, and you have made it pretty clear that you did not expect to have to pay for non-economic operations mandated by the government for policy reasons of various kinds and, if I understand the matter correctly, this is a view that the Minister of Transport has also adopted. That would lead me to the conclusion that those functions which you perform which are non-economic, if we can agree on what they are, would be eligible for some kind of subsidy or relief from the government rather than being met out of railway profits. Is that correct?

Dr. Bandeen: I believe that is so, and I also believe that it is stated in the National Transportation Act of 1967. This principle is stated pretty categorically there. We have been successful in having it applied to all new non-economic functions we are getting into, but we are having difficulty, as is the railway industry in general, in having it applied to existing non-economic services which we were carrying out in 1967. However, this has been changed and the passenger service is en route to solution. But we still, in the past year, had a $50 million loss—that is our share of the loss on passenger opera-

[*Traduction*]

Je sais qu'il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce que vous ayiez tous ces faits et ces chiffres à la mémoire, mais peut-être pourriez-vous nous fournir ces renseignements plus tard.

M. Bandeen: Nous avons considéré deux taux, en ce qui concerne l'inflation: celui du Canada et celui des États-Unis. Comme vous le savez, notre entreprise est assez considérable aux États-Unis. Et l'on a prévu un taux d'inflation de 6.7 p. 100 au Canada, à partir de 1978.

Le sénateur Roblin: Bonne chance!

M. Bandeen: Pour 1979, 6.2 p. 100; pour 1980, 5.5 p. 100; pour 1981, 5.6 p. 100, et pour 1982, 5.3 p. 100. Les taux, aux États-Unis, sont légèrement inférieurs pour certaines années. Pour 1978, le taux d'inflation prévu était de 6.2 p. 100; pour 1979, il est de 6.6 p. 100; pour 1980, 6.3 p. 100; pour 1981, 5.5 p. 100 et pour 1982, 4.9 p. 100. Aux États-Unis, nous prévoyons que le taux d'inflation diminuera au cours de la dernière partie de cette période de cinq ans.

Les salaires étaient inférieurs d'environ .7 à .8 p. 100 du taux d'inflation, au cours de cette période de cinq ans. Le coût de l'argent, d'après ce que l'on m'a dit, y a été fixé à 9.5 p. 100.

Je n'ai pas de renseignements sur les tarifs de fret et sur la croissance des effectifs. Je pourrais peut-être vous en fournir plus tard.

Le sénateur Roblin: Il est possible qu'il y ait d'autres hypothèses importantes, qui ne me viennent pas à l'esprit actuellement, mais sur lesquelles se fondent ces prévisions quinquennales; s'il y en a d'autres que vous croyez importantes, veuillez également me les communiquer.

M. Bandeen: Très bien.

Le sénateur Roblin: En ce qui concerne la rentabilité, vous avez fortement insisté sur les principes commerciaux qui devraient régir l'exploitation des chemins de fer, et vous avez clairement laissé entendre que vous n'aviez pas l'intention de payer pour des exploitations non rentables demandées par le gouvernement pour diverses raisons de politique; si je comprends bien, c'est aussi l'opinion du ministre des transports. Cela m'amène à conclure que ces fonctions, non rentables, que vous accomplissiez, seraient si nous pouvions nous mettre d'accord pour les définir, plus susceptibles de faire l'objet de subventions ou d'une aide du gouvernement que d'être financées à même les bénéfices des chemins de fer. Est-ce juste?

M. Bandeen: Je crois que oui, et je crois aussi que c'est énoncé dans la Loi nationale sur les transports, de 1967. Ce principe y est énoncé de façon catégorique. Nous avons réussi à l'appliquer à toutes les nouvelles opérations non rentables dans lesquelles nous nous lançons, mais nous avons des difficultés, comme l'industrie des chemins de fer en général, à le faire appliquer aux services existants non rentables que nous exploitions en 1967. Cependant, la situation a changé, et nous sommes en train de trouver une solution pour les services aux passagers. Malgré cela, nous avons quand même subi au cours

[*Text*]

tions in Canada. By the end of 1979, as things are currently scheduled, we have every hope we will be able to get out of a substantial part of that loss, but this is taking time with the setting up of VIA and the transfer of services to VIA.

Senator Roblin: Well, I think you have made a good start in getting the old ones looked at. I expect that you have worked some factor in respect of passenger service losses into your forecast.

Dr. Bandeen: Yes, we have.

Senator Roblin: What I am interested in knowing is the savings you anticipate making as opposed to subsidies to VIA.

Dr. Bandeen: Well, basically in 1976-77 we lost $50 million on passengers above and beyond the many subsidies paid by the federal government. We anticipate that this will decline to $25 million to $30 million by 1982. Why does it not just disappear? Well, because certain of the costs of providing passenger services will not be covered by VIA and the federal government. It is, perhaps, a dispute between us as to whether or not there are two costs involved—

Senator Roblin: Commuter services?

Dr. Bandeen: Well, commuter services are in there, but then in addition to that—and I will just give one example—across northern Ontario and certain other parts of the country we have had to modify our track structure to handle passenger trains. This requires a different elevation on curves, to give one small example, which is quite different from the curve that you need for freight trains and in fact it is quite expensive to run freight trains over the same elevation, but you have to have this elevation to maintain speeds on passenger trains. So we have invested a considerable amount of capital in this, and if now, all of a sudden, the federal government decides not to run passenger trains on that, then there is no provision for us to recover that capital. It will be in there, it will be depreciated over the years, and we will just have to absorb it. If it is a total write-off, then we will absorb it all in one fell swoop. But we are anticipating that for a certain number of years there will be passenger expenditures, mainly related to capital, which are not recognized by the federal government or the CTC or VIA as being related to what they are trying to operate. So we will have to absorb that over a number of years, but the reduction we are talking about is $20 million to $25 million in the loss over that period of time.

Senator Roblin: So you might gain as much as $100 million over the five-year term?

Dr. Bandeen: In total, yes.

[*Traduction*]

de l'année dernière, une perte de $50 millions, soit notre part de la perte encourue pour les services aux passagers dans tout le Canada. Cependant nous avons bon espoir, si les choses vont comme prévu, de nous en tirer sans subir de pertes trop considérables d'ici la fin de 1979. Mais tout ceci prend du temps, à cause de la création de VIA et du transfert des services à VIA.

Le sénateur Roblin: Eh bien, je crois que vous avez bien commencé. J'espère que vous avez dans vos prévisions inclus certains facteurs en ce qui concerne les pertes pour les services aux passagers.

M. Bandeen: Oui, nous l'avons fait.

Le sénateur Roblin: Ce que je désire savoir, ce sont les économies que vous prévoyez réaliser, par rapport aux subventions accordées à VIA.

M. Bandeen: Eh bien, en 1976-1977, nous avons perdu $50 millions sur les services aux passagers mentionnés plus haut, malgré les nombreuses subventions du gouvernement fédéral. Nous prévoyons que ces pertes diminueront à $25 ou $30 millions d'ici 1982. Pourquoi ne disparaîtraient-elles pas complètement? Eh bien, parce que certains coûts des services aux passagers ne seront pas couverts par VIA ou par le gouvernement fédéral. C'est peut-être un sujet de discussion que de savoir s'il s'agit de deux coûts ou non—

Le sénateur Roblin: Les services de trains de banlieue?

M. Bandeen: Eh bien, les services de trains de banlieue sont inlus, mais en plus—et je vais vous citer un exemple—dans le nord de l'Ontario et dans certaines autres parties du pays, nous avons dû modifier les voies ferrées pour les trains de passagers. Il faut une élévation différente dans les virages, pour ne citer qu'un petit exemple, bien différente de celle qu'il faut pour les trains de marchandise; en fait, il est très coûteux de faire circuler des trains de marchandises sur la même élévation. Mais cette élévation est nécessaire pour permettre aux trains de passagers de maintenir leur vitesse. Nous avons donc investi un montant considérable de capitaux dans ce domaine, et si, maintenant, tout à coup, le gouvernement fédéral décide de ne plus exploiter les trains de passagers à cause de cela, aucune disposition ne nous permet de recouvrer ces capitaux. Ils seront investis, et amortis au cours des ans, nous n'aurons plus qu'à absorber l'amortissement. S'il s'agit d'un amortissement total, nous pourrons alors l'absorber d'un seul coup. Mais nous prévoyons que, pendant un certain nombre d'années, il y aura des dépenses pour les trains de passagers, principalement en immobilisation, qui ne seront pas reconnues par le gouvernement fédéral ou la CCT ou VIA comme rattachées à ce qu'elles permettent d'exploiter. Nous devrons donc les absorber au cours d'un certain nombre d'années. Mais la réduction dont nous parlons représente environ $20 à $25 millions des pertes sur cette période.

Le sénateur Roblin: Donc, vous pouvez gagner jusqu'à $100 millions au cours de cette période de cinq ans?

M. Bandeen: Au total, oui.

[*Text*]

Senator Roblin: There are other types of operation of a similar kind, for example the Newfoundland system, and I think your testimony was that it would cost $22 million a year.

Dr. Bandeen: That is right. That was the figure for 1976-77.

Senator Roblin: And we are awaiting a fact-finding report on that as to what the real costs are.

Dr. Bandeen: I don't think it is a fact-finding report. I hope it turns out to be that, but it is more specifically a transportation commission. I believe it is charged with recommending a pattern of transportation for Newfoundland which we hope will then give us either a transport system which does not incur deficits—which I find difficult to believe for Newfoundland—or a method of paying for these deficits if they are required for the economy and for the national purpose.

Senator Roblin: Then, of course, there is the big one, the Crow, and the Snaveley report has made a finding of fact as to what the losses there are and as to what the economic nature of that operation is. Am I right in saying that Canadian National's share of that is $64 million?

Dr. Bandeen: Well, when Snaveley did that report he came up with our share as being $37 million, but I think you are probably in the right ballpark when you consider inflation and other factors since then. But again we must remember that that is on variable cost. Snaveley, in his report, and Mr. Justice Hall, in his report, said that that was not adequate, that if you just covered that cost it just made the railways whole on a current basis.

Senator Roblin: It did nothing for your capital costs.

Dr. Bandeen: Or overhead. It did not pay any of the cost of my salary, for instance. This was just the cost of operating the train, but there was no element of overhead cost involved. There was no mention of capital cost or administrative cost.

Senator Roblin: So, from your point of view, that would be a minimum figure?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Roblin: Then there are certain lines that are going to be abandoned in western Canada, about which we heard the other day, and those reports deal with the losses incurred in the running of those lines.

Dr. Bandeen: Most of those lines have been subsidized under the 1967 act. So it will involve a cutting of our cost, but it will also involve a reduction in the subsidy, and the one should offset the other.

Senator Roblin: I am going to ask you a question which you cannot answer, or, if you can, then you should not. Has the minister told you whether or not he is going to give you that $64 million?

[*Traduction*]

Le sénateur Roblin: Il y a d'autres genres d'exploitation semblables, par exemple le système de Terre-Neuve et, je crois que, selon votre témoignage, il coûterait $22 millions par année.

M. Bandeen: C'est juste. Cela représentait le montant pour 1976-1977.

Le sénateur Roblin: Et nous attendons un rapport d'enquête sur les coûts réels.

M. Bandeen: Je ne crois pas que ce soit un rapport d'enquête. J'espère que ce le sera, mais je crois qu'il s'agit plus précisément d'une commission sur le transport. Je crois qu'elle est chargée de recommander un mode de transport pour Terre-Neuve qui, nous l'espérons, nous permettra d'envisager un système de transport non déficitaire—ce qui, à mon avis, sera difficile—ou une méthode pour combler ces déficits, s'ils sont nécessaires à l'économie et s'ils desservent un but national.

Le sénateur Roblin: Il y a bien sûr le problème le plus important. Celui du Nid-de-Corbeau et le rapport Snavely a précisé les faits en ce qui concerne les pertes et la rentabilité de cette exploitation. Suis-je dans l'erreur lorsque je dis que la part du Canadien National est de $64 millions.

M. Bandeen: Lorsque Snavely a rédigé ce rapport, il avait conclu que notre part était de $37 millions; cependant, je pense que vous avez probablement raison si l'on tient compte de l'inflation et autres facteurs depuis cette époque. Il faut néanmoins se rappeler encore une fois qu'il s'agit d'un coût variable. Dans leurs rapports respectifs, Snavely et le juge Hall ont dit que cela n'était pas suffisant et que combler uniquement ce coût faisait des chemins de fer une propriété exclusive à court terme.

Le sénateur Roblin: Cela n'a guère influencé vos coûts en capital.

M. Bandeen: Ou les frais généraux. Cela n'a pas servi à payer une partie de mon salaire. Il s'agissait uniquement du coût d'exploitation de la ligne de chemins de fer et nullement des frais généraux, des coûts en capital ou des frais administratifs.

Le sénateur Roblin: Par conséquent, vous seriez d'avis qu'il s'agit d'un chiffre minimum?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Roblin: Par conséquente, certaines lignes cesseront d'être exploitées dans l'Ouest du Canada, ce dont nous avons eu l'écho l'autre jour; ces rapports traitent des pertes entraînées par l'exploitation de ces lignes.

M. Bandeen: La plupart de ces lignes ont été subventionnées conformément à la loi de 1967. Par conséquent, il faudra premièrement réduire nos coûts, mais il faudrait deuxièmement réduire les subventions accordées: la première réduction devrait contrebalancer la seconde.

Le sénateur Roblin: Je vais vous poser une question à laquelle vous ne pourrez pas répondre ou à laquelle vous ne devriez pas répondre. Le ministre vous a-t-il dit si oui ou non il vous accorderait ces $64 millions?

[*Text*]

Since you have not answered the question, I will go on to say that one of the problems I have with this bill is that I think in the next little while, if the minister's policy means what it says—and this is my own opinion—the railway systems of the country should be receiving adjustments because of the government's stated policy that they are going to pick up the non-economic portion of the work that they ask you to do. Now, if you do that, and if you take the Newfoundland situation and the Crowsnest, and I daresay there are some others, you should be getting a considerable influx of money, and it seems to me that that is going to dramatically alter your five-year profit forecast. In fact, in the document I have here—and I think it came from the CN—it shows what would happen if the Crow and Newfoundland adjustments were made. Over the five-year period it would increase the earnings for the five years on the following scale: If we did not have Bill C-17, you would make about $440 million for the five-year period from 1978 to 1982. If you did get Bill C-17, the profit for the same period would be $890 million. If you had Bill C-17 plus the Crow and the Newfoundland, you would be making $1.113 billion.

Dr. Bandeen: For the five-year period.

Senator Roblin: Yes. This is not an argument with you, but it would be an argument with the minister, I guess, to say that surely these matters ought to be settled before we decide whether we are going to proceed with this refinancing measure which is before us now.

Dr. Bandeen: I think it should be put in perspective that even with that return by 1982 we will be talking of equity in the Canadian National of roughly $3.2 billion. That will be our equity base. Our return on equity will still be low by Bell Telephone standards, as an example, or CPR's, for that matter. While those figures appear to be large, which they are, our asset base, and our equity portion of the assets, is equally large.

Senator Roblin: Let me return to this question of the debt-equity ratio. If we do not have Bill C-17, this document shows what happens to the debt-equity ratio without the recapitalization. It goes from 61.5 in 1978 to 55.1 in 1982. So that is a favourable trend. It may not be perfection, but it certainly is a favourable trend. It is certainly in the right direction, even without this bill. If you have the bill, it remains fairly static at about 42. If you have the bill plus these extra moneys we are talking about, your debt-equity ratio is going to be incredibly good.

Dr. Bandeen: It will decline, but you have to remember that the debt-equity ratio of CP, which in some respects is our chief competitor, is something like 35 or 36. I have forgotten the exact figure. I have not looked at their most recent annual report, but that is the neighbourhood they are in. The American railways as a whole are 29½.

Senator Roblin: You would be right down with them and below that, if these adjustments were made.

Dr. Bandeen: The other thing is that in this bill the dividend we pay is 20 per cent, or whatever higher amount is deter-

[*Traduction*]

Puisque vous n'avez pas répondu, je vous exposerai un des problèmes que me cause ce projet de loi. A mon avis, s'il s'agit bien là de la politique du ministre, et je crois que c'est le cas, il faudra apporter aux réseaux de chemins de fer certains changements parce que le gouvernement, a l'intention, et il l'a dit de gérer les services non rentables qu'il vous impose. Si cela se produit et, si l'on tient compte du problème de Terre-Neuve et de Nid-de-Corbeau, et j'ose affirmer qu'il y en a d'autres, vous devriez disposer d'un montant d'argent considérable. En outre, il me semble que ces changements modifieront considérablement vos prévisions quinquennales sur les bénéfices. En fait, le document, que j'ai en main et qui émane probablement, ces Chemins de fer nationaux, démontre ce qui adviendrait si les changements proposées pour Nid-de-Corbeau et Terre-Neuve étaient apportés. Au cours de cette période quinquénale, ces modifications feraient augmenter les gains selon l'échelle suivante: sans le bill C-17, les gains seraient d'environ $440 millions alors qu'ils seraient de $890 millions et de 1 milliard 113 millions avec le bill et Nid-de-Corbeau et Terre-Neuve.

M. Bandeen: Pour la période quinquénale.

Le sénateur Roblin: Oui. Affirmer qu'il faudrait surement régler ces questions avant de décider si nous donnons suite au projet de loi dont nous sommes saisis, n'entraîne pas de débats puisque vous êtes mon interlocuteur, ce qui ne serait pas le cas si je discutais avec le ministre.

M. Bandeen: Je pense qu'il ne faudrait pas oublier que, même si l'on parle de ces bénéfices obtenus en 1982, il s'agit d'un avoir d'environ $3.2 milliards. Il s'agit de notre avoir de base. Notre taux de rentabilité sera encore inférieur à celui de Bell Téléphone ou du CP. Même si ces chiffres semblent élevés, ce qui est évident, il n'en demeure pas moins que notre avoir de base et notre pourcentage de participation sont également élevés.

Le sénateur Roblin: Puis-je revenir sur cette question du rapport dette-avoir. Sans le Bill C-17, ce document nous montre ce qu'il adviendrait de ce rapport sans ce remaniement de capital. Il passe de 61.5 en 1978 et 55.1 en 1982. Il s'agit par conséquent d'une tendance favorable, même si ce n'est pas la perfection. On est sûrement dans la bonne voie, même sans ce projet de loi. Avec l'adoption de ce projet de loi, le rapport restera probablement à environ 42. Avec l'adoption de ce projet de loi et l'octroi du montant supplémentaire dont nous parlons, votre ratio de solvabilité se trouvera à un niveau idéal.

M. Bandeen: Le ratio baissera, mais vous devez vous rappeler que celui du CP, qui est notre principale concurrent à certains égards, se situe à 35 ou 36. Je ne me souviens plus du chiffre exact, puisque je n'ai pas consulté leur dernier rapport annuel. Le chiffre avancé n'est cependant pas loin de la réalité. Le réseau ferroviaire américain a un ratio de 29.5.

Le sénateur Roblin: Si ces modifications étaient apportées, votre ratio serait égal à celui des chemins de fer américain et même inférieur à celui-ci.

M. Bandeen: Un autre point à souligner, c'est que selon ce projet de loi, le montant, que nous versons en est de 20 p. 100

[*Text*]

mined by Order in Council. I would anticipate that, if we got into a very highly profitable position with our retained earnings situation out of line, the simplest thing would be for the government to require increased dividends.

The Chairman: Or reduced rates.

Dr. Bandeen: Well, I hope increased dividends.

Senator Roblin: I am exposing my point of view here, Mr. Chairman. I would really be far happier if I had a statement from the minister about what he will do about these non-economic operations that he talks about.

The Chairman: Well, the minister will be here tomorrow afternoon and you will have your opportunity then to direct questions to him.

Senator Roblin: My feeling is that it would certainly be more comforting to me, for one, to have those decisions on the table before we deal with this bill, because it might alter our approach to it considerably. In other words, I think the minister should tell us whether he is going to subsidize the Crow or not. In fact, I think he has already told us he is going to. That is what I gleaned from the remarks in the other place, which are sometimes a little disjointed—unlike those made in the Senate!

Senator Marchand: I made that suggestion when I was minister, and Mr. Diefenbaker said, "If ever you touch that Crowsnest Pass agreement, you are dead."

Senator Roblin: I think he meant "Abolish it." I am not in favour of abolishing it, but I am in favour of improving it.

The Chairman: Dr. Bandeen, could you outline for us the relationship between VIA and the CNR, as it is now and as you expect it to develop in the near future, particularly with reference to the use of tracks, stations, locomotives, maintenance and so on?

Dr. Bandeen: Certainly. VIA started off as a subsidiary of Canadian National Railways. We incorporated the company at the request of the Minister of Transport. I do not know what the term is, because I am not a lawyer, but I think it started officially on March 1, 1977. It remained as a subsidiary of Canadian National until the last day of March, 1978, at which time the minister purchased 100 per cent of the shares from us for $100,000, which was the amount we had invested in VIA. So, from March 31 it was a separate corporation owned by the federal government. I believe it has been designated as a crown corporation. There is no direct relationship in the sense of a corporate relationship with us.

I served as chairman of the board of VIA during its first year. We have a policy at the Canadian National that for any subsidiary of ours the chairman has to be a senior officer of the corporation as long as it is a subsidiary. I resigned as chairman on the day the government bought the shares from the Canadian National.

[*Traduction*]

plus élevé ou tout autre montant prévu par décret du conseil. J'imagine que le gouvernement n'aurait tout simplement qu'à augmenter les dividendes si nous nous trouvions dans une position très avantageuse en raison de nos bénéfices non distribués.

Le président: Ou il pourrait réduire les taux.

M. Bandeen: J'espère qu'il augmentera les dividendes.

Le sénateur Roblin: Je vous expose mon point de vue, monsieur le président. Je serais en fait beaucoup plus heureux si le ministre avait fait une déclaration sur les mesures qu'il prendra face aux opérations rentables dont il parle.

Le président: Le ministre comparaîtra devant ce comité demain après-midi, et vous aurez alors l'occasion de lui poser des questions.

Le sénateur Roblin: A mon avis, il serait certainement plus rassurant, en ce qui me concerne du moins, de pouvoir prendre connaissance des décisions avant d'étudier ce projet de loi, parce que ces décisions pourraient modifier considérablement notre façon d'aborder ce projet de loi. En d'autres mots, le ministre devrait, à mon avis, nous dire s'il a l'intention de subventionner le passage du Nid-de-Corbeau. En fait, je pense qu'il nous a déjà répondu par l'affirmative. C'est ce que j'ai pu saisir des observations émises dans l'autre endroit: ces observations sont parfois quelque peu incohérentes contrairement à celles émises au Sénat.

Le sénateur Marchand: J'avais fait cette proposition à l'époque où j'étais ministre, et M. Diefenbaker avait répondu: «Si vous touchez à cet accord du Nid-de-Corbeau, vous êtes mort.»

Le sénateur Roblin: Je pense qu'il voulait dire: «annulez cet accord». Je ne suis pas en faveur d'annuler cet accord mais plutôt de l'améliorer.

Le président: M. Bandeen, pouvez-vous nous brosser le tableau des liens qui existent actuellement entre VIA et les Chemins de fer nationaux du Canada et, nous faire part de la forme que ces liens devraient prendre dans un proche avenir, surtout en ce qui concerne l'utilisation des voies ferrées, des gares, des locomotives, du personnel d'entretien, etc.?

M. Bandeen: Certainement. Au début. VIA était une filiale de Chemins de fer nationaux du Canada. Nous avons constitué cette société à la demande du ministre des Transports. N'étant pas avocat, je ne sais pas quelle est la période prévue mais je pense que le tout a débuté officiellement le 1er mars 1977. VIA a été une filiale jusqu'au dernier jour de mars 1978, date à laquelle le ministre a acheté 100 p. 100 des actions moyennant $100,000 dollars, montant que nous avions investi dans VIA. A partir du 31 mars, il s'agissait dont d'une société distincte appartement au gouvernement fédéral. Je crois qu'elle a été désignée société de la Couronne. Il n'y a donc pas de relation directe, de société à société, entre nous.

J'étais président du conseil d'administration de VIA la première année. Au CN, une politique veut que le président de nos filiales soit cadre supérieur de la société, tout le temps qu'elle est une filiale. J'ai démissionné de mes fonctions de président le jour où le gouvernement a acheté les actions au CN.

[*Text*]

Our relationship now is as between two corporations, albeit two crown corporations. With respect to equipment, at the end of March of this year, while it was still a subsidiary, we sold to VIA all of our equipment, all of our passenger equipment, with the exception of what we use in the commuter service. We sold them all of the coaches; we sold them all of the passenger diesel locomotives. We sold them at book value, which was an agreed upon basis between ourselves and the Minister of Transport and VIA. At this moment, therefore, they own the passenger equipment and the locomotives.

The Chairman: Have you the price which was paid for that voting stock?

Dr. Bandeen: It was roughly $52 million. We took this on the basis of notes which are payable over a five-year period, I believe, although it may be ten years. I would have to refresh my memory on that. We took it at a current interest rate.

With respect to the tracks, we are retaining the existing tracks. If VIA requires that new tracks be built, for whatever reason, to connect with CPR or CNR, which will be required outside of Montreal so they can come out of Montreal on CN tracks from our Central Station and then switch over to CP between Dorval and the end of the Island, the railway will build the tracks, but VIA will pay for them. So they will own some portion of the new trackage that will have to be built, but the existing tracks will be in our hands.

Stations are subject to individual negotiations. The principle is that where a station is purely a passenger station, then indeed we will sell it to VIA. Where the station is more than a passenger station, where it fulfils several purposes for CN, we will probably retain it and lease the portion of the station to VIA that they require.

I am thinking now of Central Station in Montreal. While it is a passenger station for long-distance trains, we actually move more commuters through Central Station daily than there are long-distance passengers. It is the headquarters for some of our regional and operating offices. So, in all probability, we will retain ownership of Central Station, but we will lease to VIA the portion of the station they require.

Senator Bourget: What about the repair shops?

Dr. Bandeen: At the moment the repair shops will stay with CN and we will contract with VIA to do the repair work. This comes about because the repair shops for passenger and freight are in the same facility. If they were separate facilities—I am sorry, I should back up. I have been referring to the Back Shops. The repair shops or coach yards are still under discussion. We will either lease them to VIA or we will maintain and operate them and will charge VIA. I think at the moment that will be the way it will go, because it will put the control of them under our own mechanical department, and VIA will not initially have to set up their own.

[*Traduction*]

Actuellement nos relations sont celles de deux sociétés, et même de sociétés de la Couronne. A la fin de mars, cette année, alors que VIA était encore une filiale, nous lui avons vendu tout notre équipement, pour ce qui est des passagers, à l'exception de ce que nous utilisons pour le service de banlieue. Nous avons vendu tous les trains, toutes les locomotives diesel pour le transport des passagers. Nous les lui avons vendus à valeur comptable, ce qui avait été convenu entre nous, le ministre des Transports et VIA. En conséquence, actuellement, elle possède l'équipement assurant le transport des passagers et les locomotives.

Le président: Savez-vous à combien les actions donnant droit de vote se sont vendues?

M. Bandeen: A environ $52 millions. Nous l'avons pris sur la base de billets payables sur cinq ans ou peut-être sur dix. Il faudra que je revois la chose, nous l'avons pris selon le taux d'intérêt actuel.

En ce qui concerne les voies, nous conservons ce que nous avons déjà. Si pour quelque raison que ce soit, VIA a besoin de s'en faire construire de nouvelles, pour se brancher sur celles du CP ou du CN, et dont elle aura besoin à l'extérieur de Montréal pour pouvoir sortir de Montréal sur des voies du CN à partir de notre gare centrale, pour ensuite passer aux voies du CP entre Dorval et l'extrémité de l'Île, les chemins de fer construiront les voies, mais VIA devra les payer. Ainsi, elle sera propriétaire d'une portion des nouvelles voies qu'il faudra construire, mais celles qui existent actuellement seront encore à nous.

Les gares font l'objet de négotiations séparées. Le principe veut que lorsqu'une gare dessert uniquement les passagers, nous la vendrons à VIA. Lorsqu'elle assure d'autres services, en plus des services voyageurs, qu'elle joue plusieurs rôles pour le CN, nous la conserverons probablement, pour louer à VIA la partie des services de la gare dont elle a besoin.

Je pense actuellement à la gare centrale de Montréal. Elle dessert les voyageurs pour les trains de longues distances, mais en fait, nous y faisons venir quotidiennement un nombre de trains de banlieu encore plus grand. C'est le quartier général de certains de nos bureaux régionaux et d'exploitation. Ainsi, selon toute probabilité, nous resterons propriétaires de la gare centrale, mais nous donnerons en location à VIA, sous contrat, la partie de la gare dont elle aura besoin.

Le sénateur Bourget: Et les ateliers de réparation?

M. Bandeen: Pour le moment, ils seront encore avec le CN, et nous donnerons les travaux de réparation à VIA, sous contrat. Cela se justifie, parce que les ateliers de réparation pour le service des passagers et du fret se situent dans les mêmes installations. S'il s'agissait d'installations séparées . . . je suis désolé, il me faut revenir en arrière. J'ai parlé des ateliers situés en arrière. Les ateliers de réparation pour les hangards des voitures font encore l'objet de discussions. Nous pensons soit les louer, soit assurer l'entretien et les services, et facturer VIA. Je pense que pour le moment les choses se passeront ainsi, parce que leur contrôle sera placé sous la responsabilité de notre propre service de mécaniciens, et au départ, VIA n'aura pas à avoir le sien.

[*Text*]

The Chairman: I am not sure that I followed you in relation to the tracks and the arrangement between yourselves and VIA for their use.

Dr. Bandeen: We will sign an agreement with VIA—it is under negotiation now—very much as we have with the Government of Ontario and their agency which is called TATOA—I think it means Toronto Area Transit Operating Authority—for running the GO services, the commuter services in Toronto. We have an agreement. We run the trains for them. We supply the crews, and maintain the track and signals. We operate it for them and send them a bill at the end of the month. I think we will have the same procedure with VIA once it is fully operational. They can set their rates and collect their fares, and we will run the trains for them on a specified schedule with their equipment, but with our operating personnel. They will supply the on-board services—the porters, and so on—and we will supply the conductors, trainmen and the engineers, and send them a bill for it on an agreed-upon basis. That is being-negotiated right now.

The Chairman: It has been operating for some time. I presume you must have had agreements in the past with reference to it.

Dr. Bandeen: With GO? With the GO service we have contracts. It has been operating for 11 years. We have a contract which ran out a year ago, and we are in the midst of signing a new one for the next 10 years. So the principle is there, but it is a different proposition to operate a long-distance train than it is to operate a commuter train. While the same principles are being applied, there are different problems. That is what is now being negotiated.

The Chairman: You have certain lines in the United States. Can you tell us what those are and where in the United States and Canada their principal connections are, and the purposes they serve?

Dr. Bandeen: We have three principal operating railways in the United States. There are several other smaller corporations, but, as anyone who is familiar with American and Canadian railway history would know, they incorporated railways to run short distances. They really are one entity.

In the western part of Canada, running from the international border, from International Falls to Duluth, is a railway called Duluth, Winnipeg & Pacific. That is a fairly grandiose title for this railway, but nonetheless it is an historical name. As an example, the operating company is called the Duluth, Winnipeg & Pacific Railway, but there is also a Duluth, Winnipeg & Pacific Railroad which owns part of the right of way and another company which owns the remainder. All put together it is called DWP, Duluth, Winnipeg & Pacific.

In the central midwest we operate the Grand Trunk Western, which is a residual part of the old Grand Trunk system, formerly operated from Chicago and Detroit through to Port-

[*Traduction*]

Le président: Je ne sais pas si j'ai bien suivi ce que vous avez dit au sujet des voies et de l'accord que vous avez avec VIA concernant leur utilisation.

M. Bandeen: Nous signerons un accord avec VIA—il est en cours de négociation—tout comme nous avons un accord avec le gouvernement de l'Ontario, et son agence, dont le sigle est TATOA . . . j'ai oublié ce qu'il signifie; peut-être Toronto Area Transit Operating Authority ou quelque chose de ce genre; nous avons donc un accord pour assurer les services de banlieue «GO» à Toronto. Nous nous chargeons de leurs services ferroviaires. Nous fournissons le personnel, et l'entretien des voies et des signaux. Nous nous en occupons, et nous leur envoyons la facture en fin de mois. Je pense que le même procédé s'appliquera avec VIA une fois qu'elle sera entièrement opérationnelle. Elle peut fixer ses tarifs, percevoir le prix des billets, et nous nous chargerons de faire marcher les trains, selon un horaire bien précis, avec son équipement, mais avec notre personnel d'exploitation. Elle assurera les services aux voyageurs, les porteurs, etc., et nous les conducteurs, les chefs de train et les conducteurs, pour la facturer sur une base convenue. C'est ce qui est actuellement en cours de négociations.

Le président: C'est ce qui se fait depuis quelque temps. Vous avez dû avoir déjà des accords dans ce sens.

M. Bandeen: Avec «GO»? Avec ce service nous avons des contrats. Il est en place depuis 11 ans. Nous avons un contrat qui est échu il y a un an, et nous sommes en train d'en signer un nouveau pour les 10 prochaines années. Le principe existe donc, mais il y a des différences entre l'exploitation de nos services ferroviaires de grandes lignes et d'un service de banlieue. Bien que les mêmes principes s'appliquent, les problèmes sont différents. C'est ce qui est actuellement en cours de négociations.

Le président: Vous avez certaines lignes aux États-Unis. Pouvez-vous nous dire lesquelles, où elles se trouvent, où sont leurs principaux embranchements au Canada et leurs objectifs?

M. Bandeen: Nous exploitons aux États-Unis trois principales lignes de chemins de fer. Il y a plusieurs autres petites sociétés, mais tous ceux qui sont bien au courant de l'histoire des chemins de fer aux États-Unis et au Canada savent qu'elles exploitent en commun des chemins de fer pour couvrir de petites distances. En fait, il s'agit d'une seule entité.

Dans l'ouest du Canada, entre la frontière internationale, International Falls et Duluth, il y a une ligne de chemin de fer qui s'appelle Duluth, Winnipeg and Pacific. C'est un nom plutôt prétentieux, mais néanmoins historique. Ainsi, la société s'intitule Duluth, Winnipeg and Pacific Railway, mais une compagnie ferroviaire Duluth, Winnipeg and Pacific détient l'emprise. Une autre possède l'équipement. Toutes ensemble, elles s'intitulent DWP, Duluth, Winnipeg and Pacific, qui va de International Falls à Duluth.

Au centre ouest, nous exploitons le Grand Trunk Western, qui est un vestige de l'ancien Grand Tronc, qui allait autrefois de Chicago et Détroit à Portland, dans le Maine, en passant

[*Text*]

land, Maine, through Toronto and Montreal. It is a separate Michigan and Indiana corporation. It has approximately 1,000 miles of track and runs principally from Detroit to Chicago, with a connection to the Canadian National at Detroit through a tunnel owned by ConRail. It also runs from Port Huron, opposite Sarnia, to Chicago. We have a tunnel at Port Huron as well as a ferry operation to connect GTW and Canadian National. The main interchange with CN is at Port Huron-Sarnia.

The third operating railway is the Central Vermont Railway, and it again operates from the border immediately south of Montreal through to New London, Connecticut. Some portion of it is over the Boston and Maine tracks. We have a reciprocal agreement whereby we run certain parts of the line and they run certain parts. This was done a considerable number of years ago. Principally it carries traffic from Quebec and parts of Ontario down into the New York-Philadelphia-Washington area. We interchange with ConRail at Palmer, Massachusetts.

The Chairman: To that extent, does that eastern railway convey freight to and from the U.S. ports? I ask that so that you will perhaps understand the background. In the Atlantic provinces, at least, there is a continuing contention or fear that these ports in the Atlantic provinces are likely to suffer because of the increasing development, if there is such a thing, of the amount of traffic carried to the U.S. ports by the CNR.

Dr. Bandeen: Perhaps I could deal with that in two parts, the traffic to, and the traffic from. We are restrained by a law, which at the moment I do not recall, from carrying traffic quoting rates to the U.S. ports that are discriminatory against the Canadian east coast. I believe that we and the CPR have to carry traffic to either Saint John or Halifax. Our most logical port on the east coast is Portland, Maine. We have a direct run from Montreal to Portland, and indeed, back in history, when the Grand Trunk was first started, that was its principal port. It is not being used to any significant extent for export traffic. I doubt whether it has been used at all within the past 10 or 15 years, and I see no way of its being used.

I now have the relevant statute. This is the Canadian National Railways Act, section 21. It says:

> The Board of Directors shall so direct, provide and procure that all freight destined for export by sea that is consigned within Canada for carriage to National Railways either at point of origin or between that point and the sea shall, unless it has been by its shippers specifically routed otherwise, be exported through Canadian seaports.

[*Traduction*]

par Toronto et Montréal. Comme l'indique son nom, il s'agit du tronçon ouest. C'est une société séparée de la Michigan Illinois Corporation. Elle a environ 1,000 milles de voie ferrée, et elle part essentiellement de Détroit vers Chicago, avec un embranchement avec le Canadian National et Détroit à travers un tunnel que possédait autrefois l'ancien Penn Central Railway, actuellement le Conrail. Nous avons aussi une voie qui part de Port Huron, qui se trouve en face de Sarnia et qui se rend à Chicago. Nous avons un tunnel à Port Huron, de même qu'un service de bacs, pour assurer la liaison avec le CN. La principale correspondance avec ce dernier se trouve à Port Huron-Sarnia.

La troisième liaison que nous exploitons est le Central Vermont Railway, qui là encore, part de la frontière immédiatement au sud de Montréal, jusqu'à New London, dans le Connecticut. Certaines parties de cette liaison utilisent les voies Boston and Maine. Nous avons un accord de réciprocité selon lequel nous utilisons certaines parties de la voie, alors qu'ils en exploitent certaines autres. Cette entente est intervenue il y a un certain nombre d'années. Elle transporte essentiellement du trafic en provenance du Québec et de certaines régions de l'Ontario vers New York Philadelphie Washington. Nous échangeons avec Conrail à Palmer dans le Massachussetts.

Le président: Dans quelle mesure ce chemin de fer de l'est transporte-t-il du freight à destination et en provenance des ports des États-Unis? Je pose la question afin de remplacer les choses en perspective. Dans les provinces de l'Atlantique du moins on craint ou on prétend que ces ports des provinces de l'Atlantique seront probablement désavantagés par l'augmentation, s'il en est, de la quantité de trafic transporté par le CNR vers les ports américains.

M. Bandeen: Je pourrais peut-être diviser ma réponse en deux parties: le trafic à destination de ces ports et le trafic en provenance de ces derniers. Nous sommes assujettis à une loi, dont le titre m'échappe pour l'instant, qui nous empêche de fixer des tarifs de transport vers les ports des États-Unis qui désavantageraient les ports de la côte Est. Je crois que nous-mêmes et le CPR devons acheminer les marchandises soit vers St. John's soit vers Halifax. Le choix le plus logique de port sur la côte Est est celui de Portland, Maine. Nous avons un tracé direct entre Montréal et Portland et, si nous reculons jusqu'au début de l'exploitation du Grand Tronc, c'était le principal port du tracé. Ce port n'est pas utilisé de façon significative aux fins d'exportation. Je ne crois pas qu'il ait été utilisé du tout au cours des dix ou quinze dernières années, et je ne vois pas comment cela se ferait. M. Cooper, le secrétaire, a peut-être la loi. Je l'ai.

Il s'agit de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, article 21. Il est libellé comme suit:

> Le conseil d'administration doit donner des instructions, établir des dispositions et agir de telle sorte que toutes marchandises destinées à l'exportation par mer et consignées à l'intérieur du Canada pour transport aux Chemins de fer nationaux; au point d'origine ou entre ce point et la mer, soient, à moins que les expéditeurs desdites marchandises n'aient indiqué un autre achemine-

[*Text*]

So that will answer the first part of your question.

With regard to inbound traffic, we are concerned principally with container traffic, which goes to American ports—principally, Boston, New York, Baltimore and some of the southern ports. We do not service any of those ports directly. I would hazard a guess that we get almost no container traffic coming into Canada from the United States. The American railways and ourselves are not on the same rate basis. We have not been able to agree, with the exception of our own subsidiaries in the U.S., on container traffic.

So, with regard to traffic from New York, it is my understanding that it moves into Ontario principally by truck, and to a limited extent it comes in via ConRail and is distributed from the Niagara Peninsula by truck; we do not bring in container traffic.

We do bring in container traffic from the mid-west, but this is traffic originating in the middle west.

The Chairman: Well, with reference to rates for transportation—we will stay with containers—from the Atlantic coast ports to points in central Canada, there is continually being put to some of us the fear that the rates are rising to a degree which will make it very difficult for those transportation companies which use Atlantic coast ports to continue to do so, and that they are likely to switch to United States ports. Is there any truth in that?

Dr. Bandeen: Basically, of course, if the rates are too high, traffic will seek an alternative port that it can get into more easily; but I think one thing that is overlooked by the people making this argument is that if that traffic goes from Halifax, for example, to New York, CN loses the traffic totally. We have no desire to lose that traffic; it is important traffic to Canadian National, and we want to price it in such a way that it will stay with Halifax, but in such a way that at the same time we will recover our costs of the operation.

I think that often some of the people in the maritimes, anyway—I certainly do not mean all of them—tend to forget that this is important traffic to us. We have no intention of pricing it in such a way that we lose it. I believe the last two increases were scheduled for January 1, with a review this summer. We have now looked at and significantly reduced the January 1 container increase, and have just announced, within the last few weeks, that there will be no increase of the rates this summer. It certainly is not in our interests to drive out this traffic. It is important traffic to us, and profitable traffic.

The Chairman: Yes. I think there is certainly a good deal of merit in that argument, but somehow, as you say, it does not seem to be very widely appreciated by some of the people in the shipping business who are concerned with the use of the ports, which, of course, leads some people to wonder whether Canadian National Railways appreciates the importance and

[*Traduction*]

ment particulier, exportées par la voie des ports maritimes canadiens.

Cela répond donc à la première partie de votre question.

Pour ce qui est du trafic à destination du Canada, il s'agit principalement du trafic de conteneurs qui, comme vous le savez déjà, ne va pas jusqu'à Halifax mais s'arrête aux ports américains, notamment Boston, New York, Baltimore et quelques-uns des ports du Sud. Nous ne desservons aucun de ces ports. J'irais jusqu'à dire qu'il n'y a aucun trafic de conteneurs en provenance des États-Unis. Les chemins de fer américains et les nôtres n'ont pas les mêmes tarifs. Nous n'avons pas réussi à nous entendre, exception faite pour nos propres filiales aux États-Unis, quant au trafic de conteneurs.

Pour ce qui est du trafic en provenance de New York, j'ai cru comprendre qu'il est acheminé vers l'Ontario essentiellement par camions, et de façon très restreinte, il arrive sur ConRail et il est distribué à partir de la péninsule du Niagara par camion; mais nous n'acheminons aucun trafic de conteneurs.

Mais nous acheminons des conteneurs du mid-West, mais ce trafic provient de cette région même.

Le président: Mais pour ce qui est des tarifs de transport—nous parlons toujours de conteneurs—en provenance des ports de l'Atlantique à destination des villes du centre du Canada, certains d'entre nous craignent que les tarifs augmentent à un rythme qui rendra difficile, pour les compagnies de transport qui utilisent les ports de l'Atlantique, de continuer à le faire, et elles auront peut-être tendance à opter pour les ports des États-Unis. Dans quelle messure est-ce vrai?

M. Bandeen: Si les tarifs sont trop élevés, il va sans dire qu'elles chercheront d'autres ports assujettis à des conditions moins restrictives; mais je crois que ceux qui défendent cet argument oublient que si par exemple, le trafic part de Halifax vers New York, nous le perdons complètement. Nous ne voulons pas que cela se produise; c'est un trafic important pour le Canadien national et nous voulons fixer des tarifs qui nous permettront de garder le trafic à Halifax tout en garantissant que nous couvrirons nos frais.

Je crois que certaines personnes des Maritimes—et je ne veux pas généraliser—ont trop souvent tendance à oublier que nous tenons à ce trafic. Nous n'avons pas l'intention de fixer des tarifs trop élevés qui nous le feraient perdre. Je crois que les deux dernières augmentations étaient prévues pour le 1er janvier, suivies d'une révision à l'été. Nous avons réexaminé et diminué de façon sensible l'augmentation sur les conteneurs prévus pour le 1er janvier, et nous venons d'annoncer, il y a quelques semaines, qu'il n'y aura aucune augmentation de tarif cet été. Ce n'est pas dans notre intérêt de décourager ce trafic. Il est important et profitable pour nous.

Le président: Oui. Je crois que cet argument a beaucoup de mérite mais d'une certaine façon, comme vous le dites, il semble que bien des gens n'en apprécient pas la valeur et surtout les courtiers maritimes qui sont inquiets de l'utilisation des ports. Certains sont portés à se demander si les Chemins de fer nationaux du Canada apprécient l'importance et les méri-

[*Text*]

merits of maintaining the rates in such a way as to maintain or increase the present use thereof.

Dr. Bandeen: Well, let me assure you that we do. I do not want to start sounding like the public relations department of the CNR, but we have been in the container business from the beginning. We are a third owner of the Halterm. We have promoted this with capital, and though it was a loss proposition for a number of years, it has subsequently become quite profitable. We have built traffic up and we have helped from the beginning. It is important traffic to us. We have a lot of money invested in container cars and equipment, and we have no desire to see that traffic disappear. On the other hand, the shipping companies that move through Halifax, and other ports in Canada and the United States, have every desire to get the rail rates as low as possible, and I wish the same people who continually ask about our rail rates would ask about the shipping rates. In the container business, which is just one part of shipping, they charge a rate from origin to destination. This is not done in most traffic, but it is done in containers, so that they go to somebody in Germany and say, "We will move your container to Toronto, and here is the charge." Then they pay the cost for doing that. They have to pay someone to bring it to the port on the German side, and then pay us to take it to Toronto. There is therefore a direct cost to the shipping companies, and it is to their advantage to get that as low as possible.

Now, I do not have any information in front of me now, but I remember that at one time, when I was being pushed on this, I said, "What have the shipping rates been doing?" As I remember, they have increased faster than our rail rates. They do not bother telling people this, though, and what is going to determine shippers, to a large extent, is these very same shipping rates that they are pulling in. I do not blame the shipping companies. They are trying to get as low costs as possible. We would do the same if the ball were in our court. I think the total picture has to be looked at, however. We are very conscious of the port of Halifax. As you know, we have built Autoport there, jointly with the provincial government, and the provincial government sold us their interest, which was apparently not a terribly profitable one. We have, however, run it; it has expanded; we are very pleased with it; we are making a very small profit on Autoport now—or, at least, it is breaking even; and we are getting extremely good traffic in carriage of automobiles into central Canada. I think we have done a lot, therefore, to promote the Port of Halifax, and sometimes I think that people down there forget that this is important traffic to us. They are a big customer. We are not going to take action which would be harmful to us.

[*Traduction*]

tes du niveau des tarifs susceptibles de favoriser ou d'augmenter l'utilisation actuelle.

M. Bandeen: Permettez-moi de vous assurer que nous en sommes très conscients. Je ne veux pas qu'on me soupçonne d'être un agent des relations publiques du CN mais nous participons au commerce des conteneurs depuis le début. Nous étions les troisièmes propriétaires de Halterm. Nous avons favorisé l'entreprise par l'injection de capitaux, et bien que sa rentabilité ait été très incertaine pendant un bon nombre d'années, nous accusons maintenant des bénéfices appréciables. Nous avons augmenté le trafic et nous l'avons soutenu depuis le départ. C'est très important pour nous. Nous avons investi des sommes considérables dans les wagons conteneurs et dans l'équipement et nous ne voulons pas que ce trafic dépérisse. Par ailleurs, les compagnies d'expédition maritime qui utilisent le port de Halifax, ainsi que d'autres ports du Canada et des États-Unis, souhaitent que les tarifs ferroviaires baissent autant que possible et j'aimerais bien que ceux qui nous questionnent sur nos tarifs posent les mêmes questions aux expéditeurs maritimes. Dans l'entreprise des conteneurs, qui n'est qu'une partie de la marine marchande, on fixe un tarif de transport du point de départ au point d'arrivée. Cela ne se fait pas dans la plupart des trafics, mais c'est le cas pour les conteneurs; les gens de cette industrie rencontrent quelqu'un en Allemagne et disent «Nous transporterons votre conteneur jusqu'à Toronto et voilà ce qu'il vous en côutera.» Ensuite ils assument le coût de ce transport. Ils doivent payer quelqu'un qui acheminera le conteneur jusqu'au port allemand et ensuite nous payer pour que nous le transportions jusqu'à Toronto. Il s'agit donc d'un coût direct que doivent débourser les compagnies d'expédition maritime, et elles ont avantage à ce qu'il soit aussi bas que possible.

Je n'ai pas de données avec moi, mais je me souviens qu'à une époque, lorsqu'on me questionnait à cet égard, j'ai répondu: «Et les tarifs d'expédition maritime?» Ils avaient augmenté beaucoup plus rapidement que les tarifs ferroviaires. Ils ne se donnent pas la peine de le dire aux gens et le facteur déterminant pour les expéditeurs maritimes, dans une grande mesure, c'est la marge de profit sur les tarifs d'expédition maritime. Je ne les blâme pas. Ils tentent d'obtenir des coûts aussi bas que possible. Nous en ferions autant si nous en avions l'occasion. Je crois qu'il fait étudier l'ensemble de la situation. Nous sommes très conscients des problèmes du port de Halifax. Comme vous le savez, nous avons construit Autoport, en collaboration avec le gouvernement provincial, et ce dernier nous a revendu ses intérêts, qui n'étaient pas très rentables. Toutefois, nous l'avons exploité, il s'est développé, nous en sommes très satisfaits; actuellement l'Autoport nous rapporte un très petit bénéfice, ou du moins, nous rentrons dans nos frais, et en ce qui concerne le transport des automobiles jusqu'aux régions centrales du Canada le trafic est très intense. Par conséquent, je pense que nous avons beaucoup fait pour favoriser l'utilisation du port d'Halifax, et, à mon avis, il arrive parfois que les gens, là-bas oublient que ce trafic est important pour nous. Ils sont d'importants clients, nous ne prendrons pas des mesures qui nous seraient préjudiciables.

[*Text*]

The Chairman: There is also an argument that the turn-around time for ships and traffic from Europe to Halifax is the shortest there is on the actual seacoast, but that somehow or other, between the policies of the CNR and, perhaps, those of the shipping companies as well, this very short turn-around period for shipping is not taken advantage of to the extent that it might be.

Dr. Bandeen: There are, to the best of my knowledge, no ships that turn around in Halifax. I think they all continue. They either stop off on the way to New York, or other ports, or on the way back, or both. I think it is a question of volume. The shipping lines tell me this, in any case. They have to run at least a 1500 container equivalent ship, and there isn't enough volume to be able to do that on a weekly basis to Halifax, so they top off in Europe with the Halifax traffic, unload it at Halifax, and then go on to New York. So you are quite correct: advantage is not being taken of this by the shipping companies. Whether that can occur or not, I do not know. I think the port of Halifax is trying to promote a turn-around service, and until the time that happens maximum advantage will not be taken.

The Chairman: One of the arguments is simply that the CNR is not active enough in trying to promote quick transportation from the port of Halifax to destinations in central Canada, and that the advantage which could be obtained by virtue of the shorter distance and shorter turn-around is therefore lost.

Dr. Bandeen: I categorically disagree with that. I think that if you go and talk to the shipping companies you will find that we have an excellent service for unit train service of containers right out of Halifax to Montreal and Toronto. There were some problems with movement into Chicago, but basically the shipping companies put very little traffic through Halifax to Chicago, because usually they are going on to New York, and they have an agreement to put American traffic through American ports; but as far as central Canada goes we have an excellent record, and if you consult the shipping companies involved, while there may be day-to-day and week-to-week complaints, they will have to agree that the overall performance has been very good for them.

The Chairman: Could I return to VIA? Or perhaps it is not VIA. I notice that in some places in eastern Canada the railway stations are not only being vacated but are being allowed to become so dilapidated that they are really eyesores and tend to make people going by them on the trains wonder what kind of a developed country it is down there. Whose responsibility is that?

Dr. Bandeen: I hope none of these stations is on CN property.

[*Traduction*]

Le président: On prétend également qu'à Halifax le temps de relâche pour les navires venant d'Europe et y faisant escale est le plus court que l'on ait constaté sur toute la côte, mais pour une raison quelconque, entre les politiques des Chemins de fer nationaux du Canada et peut être celles des compagnies maritimes également en matière de navigation, on ne profite pas comme on le pourrait de ce très bref temps de relâche.

M. Bandeen: Autant que je sache, il n'y a pas de navires qui relâchent à Halifax. Je pense qu'ils poursuivent tous leur route. Soit qu'ils y font escale lorsqu'ils font route vers New York ou vers d'autres ports ou sur le chemin du retour, ou dans les deux cas. Je pense que c'est une question de volume. De toutes façons c'est ce que me disent les compagnies maritimes. Elles doivent utiliser un navire dont la capacité de chargement équivaut à 1,500 conteneurs, et il n'y a pas un volume suffisant de marchandises à destination d'Halifax pour pouvoir le faire chaque semaine, par conséquent en Europe ils ajoutent des marchandises à celles qui ont Halifax pour destination, les déchargent à Halifax, et poursuivent leur route vers New York, par conséquent vous avez tout à fait raison, les compagnies maritimes n'en profitent pas. Je ne sais pas s'il est possible ou non de le faire. Je pense que le port d'Halifax essaie de favoriser un service de relâche complet, et jusqu'à ce que cela se produise on n'en profitera pas au maximum.

Le président: Une des critiques formulée veut que les Chemins de fer nationaux du Canada ne fassent pas suffisamment d'efforts pour essayer de promouvoir le transport rapide des marchandises, du port d'Halifax à des points de destination dans les régions centrales du Canada, et que par conséquent l'avantage qui pourrait être obtenu à cause de la distance et du temps de relâche qui sont plus courts, est perdu.

M. Bandeen: Cette observation est injustifiée. Si vous vous adressez aux compagnies maritimes, vous découvrirez que nous avons un excellent service de train qui assure le transport des conteneurs directement d'Halifax jusqu'à Montréal et à Toronto. Il y a eu certaines difficultés dans le cas du transport des marchandises jusqu'à Chicago, mais les compagnies maritimes expédient peu de marchandises par Halifax jusqu'à Chicago, parce qu'habituellement elles sont acheminées jusqu'à New York, et elles ont conclu un accord prévoyant l'acheminement des cargaisons américaines en utilisant les ports américains; mais en ce qui concerne les régions centrales du Canada nous avons obtenu d'excellents résultats, et si vous consultez les compagnies maritimes en cause, bien qu'il soit possible qu'il y ait des plaintes au sujet du trafic quotidien et hebdomadaire, elles devront admettre que dans l'ensemble les résultats ont été excellents.

Le président: Puis-je revenir à VIA? Ou peut-être que ce n'est pas VIA. Je remarque que dans certaines localités de l'est du Canada non seulement on désaffecte des gares, mais on les laisse tomber dans un état de délabrement tel qu'elles deviennent de véritables horreurs et les passagers des trains qui passent devant ces gares se demandent si ces régions sont vraiment aménagées. Qui en est responsable.

M. Bandeen: J'espère qu'aucune de ces gares ne se trouvent sur des terrains des Chemins de fer nationaux du Canada.

[*Text*]

The Chairman: I am talking about CN.

Dr. Bandeen: If they are, the problem is that when we finally get permission to abandon a station, which has to go through the CTC, we try to dispose of it as we would any other asset which is no longer needed. Some of these stations are historic sites, and are so defined, but some of them have no alternative use immediately, though they may have over time. It therefore becomes a question of how much money one can spend on maintaining an asset that is not productive. But I am not aware that we are allowing them to fall into such a shameful state of disrepair that they are obvious from the trains going by. I will certainly inquire about this.

The Chairman: May I give you one example? You probably won't recognize it, but it is a pretty good example of what I am talking about: the station at Shubenacadie in Hants County, about 40 miles this side of Halifax. This is only one example and there are others, but the name is of sufficient distinction to make it easy to find.

Dr. Bandeen: I will certainly find out what is going on at the station there.

The Chairman: I notice that in certain parts of Canada, certainly in Nova Scotia, CN has developed into a developer of shopping malls and shopping centres. Has tat turned out to be very profitable?

Dr. Bandeen: Yes, across the board it has. I think our most notable example of this is in downdown Montreal, the Place Ville Marie, Queen Elizabeth Hotel and Place Bonaventure. They are all on CN land—that is, 22 acres right in the heart of the city which, up until that development started from the the mid 1950s to the late 1950s, was always known as "The Great Hole" in Montreal. It was a very unsightly open area with tracks running through. That has been developed very effectively, and the most usable land has been developed.

We have had some disappointments, which Senator Roblin would have been aware of in one of his previous occupations, in the attempts of not only Canadian National but Canadian Pacific to develop the yards in downtown Toronto. They are still waiting to be developed, with the exception of the focal point, the CN Tower.

Senator Roblin: Would you like to tell us something about that?

Dr. Bandeen: By and large, this kind of development is very profitable. It is profitable in two senses of the word: one, we make some money; and, two, it redevelops the heart of a town or city and gives impetus to further development of the city.

I think that the redevelopment of downtown Montreal, with the building of the hotel starting in 1956 and 1957 and completed in 1958, and then Place Ville Marie, was one of the

[*Traduction*]

Le président: Je parle des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. Bandeen: Si c'est le cas, le problème est que lorsque nous obtenons finalement la permission d'abandonner une gare, ce qui doit être approuvé par la CCT, nous essayons d'en disposer comme de tout bien qui n'est plus nécessaire. Certaines de ces gares sont des lieux historiques, et sont définies comme telles, mais certaines d'entre elles ne peuvent pas être utilisées autrement dans l'immédiat, bien qu'il soit possible quelles le soient à l'avenir. Par conséquent, la question se pose de savoir combien on peut dépenser pour l'entretien d'un bien qui est devenu inutile. Mais je ne sais pas que nous les laissons tomber dans un tel état de délabrement qu'elles attirent l'attention des passagers des trains qui passent. Je vais certainement me renseigner à ce sujet.

Le président: Puis-je vous donner un exemple? Vous ne le reconnaîtrerez probablement pas, mais c'est un assez bon exemple de ce dont je parle. La gare à Shubenacadie dans le comté de Hants à environ 40 milles d'Halifax, ce n'est qu'un exemple parmi d'autres, mais le nom est assez particulier pour être retrouvé facilement . . .

M. Bandeen: Je vais certainement me renseigner sur l'état de la gare qui s'y trouve.

Le président: Je remarque dans certaines régions du Canada, certainement en Nouvelle-Écosse, les chemins de fer du Canada ont aménagé des mails et des centres commerciaux. Ces entreprises se sont-elles avérées profitables?

M. Bandeen: Oui, en général. Je pense qu'à la place Ville-Marie, l'Hôtel de la Reine Elizabeth et de la Place Bonaventure dans le centre-ville de Montréal, sont les exemples les plus manifestes. Ils sont situés sur des terrains qui appartiennent aux Chemins de fer nationaux du Canada, il s'agit de 22 acres en plein cœur de la ville, qui jusqu'à ce que l'on ait procédé à ces aménagements du milieu des années cinquante jusqu'à la fin de ces mêmes années, ont toujours été appelé le *Grand trou* de Montréal. Il s'agissait d'une zone en plein air qui offusquait la vue et qui était traversée par les rails. Elle a été aménagée très efficacement, et les terrains qui pouvaient être utiisés ont été aménagés.

Nous avons connu certaines déceptions, dont le sénateur Roblin a dû être mis au courant durant une de ces occupations antérieures, dans les tentatives non seulement du Canada national, mais du Canadien Pacifique pour aménager les gares de triage du centre-ville de Toronto. Elles n'ont pas encore été aménagées, à l'exception du point de mire, la Tour.

Le sénateur Roblin: Pourriez-vous nous en parler?

M. Bandeen: En général, c'est une entreprise très profitable. Elle est profitable dans deux sens du terme. L'une, nous réalisons des bénéfices, et deuxièmement, elle permet le réaménagement du centre d'une ville ou d'une cité et donne l'impulsion à d'autres travaux d'aménagement.

Je pense que le réaménagement du centre-ville de Montréal, avec la construction des hôtels qui a été commencée en 1956 et 1957 et qui a été achevée en 1958, et ensuite la Place Ville-

[*Text*]

things that gave the impetus to the growth of the city of Montreal for a number of years.

The Chairman: I suppose, of course, those would be the ones that would spring to your mind more readily than some others. There are developments in Nova Scotia such as Bridgewater and Truro, and some others.

Dr. Bandeen: Sydney.

The Chairman: How are they making out?

Dr. Bandeen: They are fine. We usually have a long term contract with the developer where we get a rental income on the ground plus participation in profits or in revenues after a certain level. This is not always the case. To the best of my knowledge, they have, in almost every case, worked out to our satisfaction.

Senator Bourget: Speaking about old stations, what about the Palais station in Quebec City?

Dr. Bandeen: That is a Canadian Pacific station, and we have run into it, of course, for years. I think Senator Marchand was instrumental in seeing that the tracks were removed from downtown Quebec City in order to eliminate level crossings and other barriers.

Senator Marchand: Not at all.

Dr. Bandeen: Principally, that was a CPR station. We got some compensation for it.

Senator Marchand: Was it jointly owned before?

Dr. Bandeen: No, it was owned by CP. We received compensation for having to relocate, but they got the major compensation because it was their property. We ran in over their tracks and down to their station. I understand that there is some thought of perhaps trying to serve that same area with a different route than exists currently, although it is VIA's problem, not mine directly.

This idea of relocating stations to the outskirts of the city is not a universally popular move. Ottawa, perhaps, is a good example. There is a nice station in Ottawa, but it is not nearly as convenient as it was when you could walk to the station here in the centre. The same thing occurred in Saskatoon. The station was relocated a number of years ago. In that case, it was good for the operation of the railway because we used to have to back in or back out.

Senator Molgat: Even here in Ottawa?

Dr. Bandeen: Yes. In Quebec City we have abandoned Palais station. CP has their own station and we have our own station. I think eventually you will find another station being developed, hopefully, closer to downtown.

[*Traduction*]

Marie, sont une des entreprises qui ont donné l'impulsion à l'expansion de la ville de Montréal durant un certain nombre d'années.

Le président: Bien entendu, je suppose que ce sont celles qui vous viendront à l'esprit plus spontanément que d'autres; il y a eu des travaux d'aménagement en Nouvelle-Écosse, telle que Bridgewater et Truro et quelques autres.

M. Bandeen: Sydney.

Le président: Prospèrent-ils?

M. Bandeen: Toutes ces réalisations sont satisfaisantes. Habituellement nous avons un contrat à long terme avec le promoteur, nous avons un bail sur les terrains et après un certain délai nous recevons une partie des profits ou des recettes, ce qui n'est pas toujours le cas. Autant que je sache, dans presque tous les cas nous en sommes satisfaits.

Le sénateur Bourget: Au sujet des gares, que se passe t-il dans le cas de la gare du Palais à Québec?

M. Bandeen: Cette gare appartient au Canadien Pacifique et a été l'un de nos points de destination pendant des années. Je pense que le sénateur Marchand a contribué à faire enlever les voies de chemin de fer du centre-ville de Québec en vue d'éliminer les passages à niveau et toutes autres barrières.

Le sénateur Marchand: Pas du tout.

M. Bandeen: Il s'agissait principalement d'une gare appartenant au CPR. Nous avons reçu une certaine compensation à cet effet.

Le sénateur Marchand: Était-ce une propriété commune auparavant?

M. Bandeen: Non, elle appartenait au Canadien Pacific. Nous avons reçu un certain dédommagement parce que nous devions nous réinstaller ailleurs, mais cette société a reçu en compensation un montant beaucoup plus élevé parce que cette gare leur appartenait; nous utilisions leurs voies jusqu'à leurs gares. Je crois qu'on songe à desservir cette même zone en utilisant une route différente de celle qui existe actuellement, bien que ce problème concerne VIA plus qu'il ne me touche directement.

Cette idée de déménager les gares dans les banlieues de la ville n'est pas généralement populaire. Ottawa en est peut-être un bon exemple. La gare d'Ottawa est, il est vrai, attrayante, mais n'est pas aussi pratique qu'elle ne l'était lorsqu'on pouvait marcher à la gare ici-même dans le centre-ville. La même chose s'est produite à Saskatoon. La gare a été déménagée il y a plusieurs années. Dans ce cas particulier, le déménagement a favorisé l'exploitation du chemin de fer parce que nus devions auparavant arriver ou sortir en march arrière.

Le sénateur Molgat: Même ici à Ottawa?

M. Bandeen: Oui. Ainsi, dans la ville de Québec, nous ne nous servons plus de la gare du Palais. Le CP possède sa propre gare et nous avons la nôtre. Je crois qu'une nouvelle gare sera construite éventuellement et j'espère qu'elle sera plus proche du centre-ville.

[*Text*]

Senator Molgat: Did I gather, from your comments, if you were to do it over again in Ottawa, for example, you would not move to the present location?

Dr. Bandeen: You realize it was not our decision. That was the decision of the National Capital Commission.

One big advantage of passenger traffic is that it takes you from the centre of the city to the centre of another city. When you get to Ottawa, it is like the airport, you have to take a cab or public transportation or drive your car to get downtown, whereas formerly you were right in the middle of Ottawa. I think there are some advantages to that.

I think it would be a shame, for example, if the Toronto station were ever moved out to the suburbs. I think this would be a mistake. The same applies to Winnipeg and to other cities such as Vancouver. I think they have got to be downtown. It depends what you want to do with passenger traffic. If you want passenger traffic to thrive and take the role it should take in the economy, I think you have got to have the station located in a place that is convenient for the passenger.

Senator Austin: Mr. Chairman, I wonder if I could ask Dr. Bandeen a few questions which would test the future profitability of CN. My first point, Dr. Bandeen, relates to electrification of the rail transport system. This is something that is sometimes bandied about. As you know, we are looking at the possibility that petroleum fuels may range a good deal higher in cost in the next 15 or 20 years. I wonder whether the CN has formed any thinking at this stage about its long-term energy use programs.

Dr. Bandeen: We are certainly studying this and keeping our eyes and ears open and watching what is going on. We are keeping abreast of the technology as it develops principally in Europe and Japan. Those are the two major areas where electrification is taking place.

We are also taking a look at the economics of electrification. You are quite right, there are two principal factors that are going to determine electrification. One is the volume of traffic. It has got a big front end expense to electrify, so you have to have a high volume of traffic to justify it over diesel fuel. The other is the price of diesel fuel, and as the price of diesel fuel goes up and as the volume on individual lines goes up, electrification starts to come over the horizon. What we are trying to do is pre-guess that in sufficient time to electrify.

I do not want to be in the same position we were in in 1956 and be accused by the people of spending money on electrification and then find the traffic does not exist. We have to be very careful on the expenditure of money. There are no plans in the immediate future, nor in the five-year period we are looking at, for electrification of any additional parts of our

[*Traduction*]

Le sénateur Molgat: Puis-je déduire que si vous deviez recommencer à Ottawa, par exemple, vous ne déménageriez pas à l'emplacement actuel?

M. Bandeen: Vous devez vous rendre compte que ce n'était pas notre décision. Cette décision a été prise par la Commission de la Capitale Nationale.

L'un des gros avantages du trafic des voyageurs c'est que vous partez d'un centre ville pour vous rendre à un autre. Lorsque vous arrivez à Ottawa, c'est comme si vous arriviez à un aéroport; vous devez prendre un taxi ou un moyen de transport public, ou vous devez conduire votre voiture pour vous rendre au centre-ville tandis qu'avant, vous arriviez en plein centre d'Ottawa. Je pense que cela présentait certains avantages.

Je crois qu'il serait dommage si, par exemple, la gare de Toronto devait être déplacé vers la banlieue. J'estime que ce serait une erreur. La même chose s'applique à Winnipeg et à d'autres villes comme Vancouver. Je crois que les gares doivent être situées dans le centre-ville. Cela dépend du rôle que vous attribuez au trafic des voyageurs. Si vous voulez que ce trafic prospère et assume le rôle qu'il devrait assumer dans l'économie, je crois que vous devez situer les gares dans un lieu qui convienne le mieux aux voyageurs.

Le sénateur Austin: J'aimerais, monsieur le président, poser à M. Bandeen quelques questions qui permettraient de déterminer la rentabilité future du CN. Ma première question, monsieur Bandeen, concerne l'électrification du réseau ferroviaire. On se renvoit souvent la balle à ce sujet. Comme vous le savez, nous envisageons la possibilité que le coût des produits du pétrole augmente considérablement au cours des 15 ou 20 prochaines années. Je me demande si actuellement le CN s'est formé une opinion sur ce que devraient être ses programmes d'utilisation de l'énergie à long terme.

M. Bandeen: Il est certain que nous effectuons des études à ce sujet et que nous avons l'œil et l'oreille aux aguets pour suivre la situation. Nous nous tenons au courant de l'évolution de la technologie principalement en Europe et au Japon, les deux principaux endroits où l'électrification est mise en œuvre.

Nous étudions également les aspects économiques de l'électrification. Vous avez tout à fait raison, deux facteurs importants décideront du sort de l'électrification. L'un de ces facteurs est le volume du trafic. L'énergie électrique requise nécessite un trafic élevé pour justifier son emploi de préférence au combustible Diesel; l'autre, c'est le prix du combustible Diesel. Ainsi, au fur et à mesure que le prix de ce combustible et que le nombre des voies individuelles augmentent, on commence à envisager le recours à l'électrification. Ce que nous essayons de faire, c'est de deviner suffisamment à l'avance ce mouvement pour procéder à l'électrification.

Je ne veux pas me retrouver dans la même position où nous étions en 1956, ni être accusé par les gens de dépenser de l'argent pour électrifier le réseau, pour finir par me rendre compte que le trafic n'existe pas. Nous devons être très prudents lorsque nous dépensons des fonds publics. Nous ne prévoyons pas dans un avenir rapproché, ni dans la période de

[*Text*]

system. We have a short electric commuter line in Montreal which has been there since the 1920s.

I believe that CPR operates in places that are more rational economically to electrify. They have some problems with their grades in the mountains, some of which they are going to solve by double tracking and changing some of their tunnels. Electric traction is better and easier on steep grades, so it is possible. The did a detailed study a number of years ago, and I presume they are keeping it up to date. They may electrify movement from the mountain area down to Vancouver to handle coal and other traffic.

Senator Molgat: Would it be practical to electrify a continental system? I know that in Europe they have, by our standards, relatively short distances and high densities. Could we ever electrify from Montreal to Toronto, to Winnipeg, to Calgary, to Vancouver, or would you do portions in a sort of hybrid unit that ran on fuel for some parts and ran on electricity for others?

Dr. Bandeen: I would guess the latter would be the way to do it. You would not set out to electrify from Montreal to Vancouver. If your question is whether it can be done, yes, it can be done. Whether it should be done is the vital question. I would guess that in CN's case the first area would be Toronto-Montreal at some future date, which is our high volume, high density, movement, along with a significant number of passenger trains. A little bit depends on what VIA does with passenger trains. If they continue at the level they are or increase it, that will bring electrification much faster. If they decline passenger trains over a period of time, for whatever reason, that pushes electrification off. I am now talking about CN's case.

The other place is from Edmonton to Vancouver. This is an area where we have single track, immense volumes of traffic, increasing at a very rapid rate. We have undertaken to alleviate this now by putting in the most sophisticated signalling system that is available to us. We have extended sidings so that we can run longer trains, and we have increased the number of sidings as an alternative to double-tracking, which in that mountain area is prohibitively expensive. It is conceivable that those will be the two areas of first electrification. You are right that the volume is increasing most significantly from Toronto to Vancouver on CN; lesser in the eastern part, but more so in the west.

Senator Austin: It is one of those things that twenty years from now some parliamentary committee may look back on and see that CN has done the opposite thing to the CN of 1956, but with the same result; that you have been too slow in

[*Traduction*]

cinq ans actuellement à l'étude, procéder à l'électrification de n'importe quelle partie supplémentaire de notre réseau. Nous exploitons depuis les années 1920 un service électrique de banlieue qui s'étend sur une courte distance.

Je crois que le CPR dessert des endroits où il serait plus rentable de recourir à l'électrification. Les pentes des montagnes présentent pour lui certaines difficultés dont quelques-unes seront résolues en établissant des lignes à double voie et en changeant certains tunnels. La traction électrique est meilleure et plus facile sur des côtes abruptes, ce qui rend l'adoption de cette solution possible. Cette société a effectué une étude détaillée il y a quelques années et je suppose qu'elle la tient à jour. Il se peut qu'elle électrifie le réseau en partant de la région montagneuse jusqu'à Vancouver, de façon qu'elle puisse s'occuper de l'expédition du charbon et de toute autre marchandise.

Le sénateur Molgat: Serait-il pratique d'électifier un réseau continental? Je sais que par rapport à nos normes, les distances sont relativement courtes et les populations très denses en Europe. Le réseau de Montréal à Vancouver via Toronto, Winnipeg et Calgary sera-t-il un jour complètement électrifié, ou ferez-vous en sorte que des parties du réseau fonctionnent au combustible et que d'autres fonctionnent à l'électricité?

M. Bandeen: Je crois que la dernière solution est la meilleure. On n'électrifierait pas le réseau de Montréal à Vancouver. Si vous demandez si c'est possible, oui, cela l'est. Une question de toute première importance est de savoir s'il faudrait le faire. Je suppose que dans le cas du CN, on électrifierait d'abord le réseau entre Toronto et Montréal à une date ultérieure, étant donné que les déplacements sont plus nombreux entre ces deux villes. Nous modifierions à cet effet un nombre important de trains de voyageurs. Cela dépend un peu de ce que VIA fera avec les trains de voyageurs. Si ce service continue au même rythme qu'à l'heure actuelle ou augmente son allure, l'électrification du réseau sera beaucoup plus rapide. Si VIA diminue, pour une raison quelconque, le nombre de ses trains de voyageurs sur une certaine période de temps, nous pouvons dire adieu à l'électrification. Je parle actuellement du cas du CN.

L'autre portion du réseau est la distance qui relie Edmonton à Vancouver. C'est une région où notre ligne est à voie unique et où le trafic est considérable, augmentant très rapidement. Nous avons tenté d'y remédier en installant le système de signalisation le plus sophistiqué à notre disposition. Nous avons allongé les voies latérales pour que nous puissions mettre en circulation des trains plus longs et nous avons augmenté le nombre de voies latérales au lieu de doubler le nombre de rails dont le coût dans cette région montagneuse aurait été prohibitif. On peut concevoir que ces deux régions seront les premières à connaître l'électrification. Vous avez raison de dire que, dans le cas du CN, le volume augmente remarquablement entre Toronto et Vancouver, dans une moindre mesure dans l'Est mais davantage dans l'Ouest.

Le sénateur Austin: C'est une situation que pourrait étudier, dans vingt ans, un comité parlementaire et constater que le CN a fait le contraire de ce qu'il avait fait en 1956, tout en obtenant le même résultat: c'est-à-dire que vous avez trop

[*Text*]

making an investment in electrification. I am not suggesting that will be the case, because I have no idea what will be the demand system. However, if we look at the longer-range projections of authorities in the oil patch on pricing and supply, I think somewhere near the end of the century there must be some major technological change, and of course a very high level of capital investment necessary, and clearly a capital investment that, unless you do extraordinarily well on your projections in the second five-year and the third five-year period, you will not earn and be able to support. I wonder whether twenty years from now you may be back again, Dr. Bandeen, saying, "Here is the capital investment the company should make in this transportation system."

Dr. Bandeen: I can guarantee you that I won't be back in twenty years. Whether the then president of CNR is or not, I will not guarantee.

Senator Austin: You can tell that I am arguing for a more profitable rail system. Some of my colleagues here have been a bit parochial in their questions, and I am doing the same thing. As you know, I am from British Columbia, and I wonder whether we could have some *ex gratia* comments about the British Columbia Railway, and whether, indeed, you feel that the operation of the railway is likely for a long time to be on a non-compensable basis. I do not mean to put anybody out there on the hook, and you only to a slight extent, but Premier W. A. C. Bennett described the railway, when he developed it, as a development system, as a long-term investment in the economic growth of the province. He did not make pretensions about earning an operating profit every year, so I am not trying to hang you by way of an annual profitable operating return on investment philosophy. However, I wonder whether you think there are prospects of that railway becoming economic, or are we going to continue to operate it as a subsidy to the development of the province of British Columbia for a very long time?

Dr. Bandeen: That is a very loaded question. As you know, there is a commission studying that very problem. I have been out of the country for the last couple of weeks and I have not seen their final report.

Senator Austin: They have not issued a final report. They did issue an interim report, and also an extension saying, "Close that."

Dr. Bandeen: They have problems, and I really do not understand their economics and set-up well enough to even make any type of comment. The BCOL, as I guess it is now called, is vitally important to CNR; it is a source of traffic, of lumber, of long-haul traffic, both in the north at Prince George and in the south at North Vancouver, and we want to make sure that the interim part of it operates, and can operate efficiently, which it has in the past and I hope will continue to do in the future. We have not made anything but a most cursory examination of it from the outside, and I would not be able to answer any of your questions. We have offered the governments of both Mr. Barrett and Mr. Bennett—I believe they announced this in the royal commission—to manage the

[*Traduction*]

tardé à investir dans l'électrification. Je ne dis pas que ce sera le cas, car je ne sais pas du tout quel sera le système en demande. Toutefois, si l'on considère les projections à plus long terme sur les prix et les réserves faites par les autorités dans le domaine du pétrole, je crois que d'ici la fin du siècle, il faudra effectuer certains changements technologiques importants, entraînant de toute évidence, la nécessité de procéder à des investissements considérables de capitaux que vous ne serez pas en mesure de fructifier et de justifier, à moins que vos calculs pour la deuxième et la troisième période de cinq ans ne soient exceptionnellement exacts. Je me demande si dans vingt ans, Monsieur Bandeen, vous ne reviendrez pas nous dire: «Voici l'investissement que la société devrait faire en vue de ce système de transport».

M. Bandeen: Je peux vous assurer que je ne serai pas là dans vingt ans. Je ne peux vous dire si celui qui sera président du CN le sera ou non.

Le sénateur Austin: Vous pouvez constater que je cherche à obtenir un réseau ferrovière plus profitable. Certains de mes collègues ont quelque peu fait preuve d'étroitesse de vue dans leurs questions et je fais la même chose. Comme vous le savez, je viens de la Colombie-Britannique et je me demande si l'on consentirait à nous faire quelques commentaires sur le British Columbia Railway, si nous pourrions savoir, en effet, si vous croyez qu'il est probable que l'exploitation du chemin de fer sera pendant longtemps non rentable. Je ne veux pas mettre quelqu'un dans le pétrin, là-bas, et vous juste un peu, mais le premier ministre W. A. C. Bennett en instituant le chemin de fer, l'a décrit comme un dispositif de développement, comme un investissement à long terme dans la croissance économique de la province. Il ne prétendait pas obtenir un revenu d'exploitation tous les ans; je n'essaie donc pas de vous avoir au moyen d'une théorie de revenu d'exploitation annuelle sur l'investissement. Toutefois, je me demande si vous croyez qu'il existe des possibilités que ce chemin de fer devienne rentable ou si nous continuerons de l'exploiter comme aide au développement de la Colombie-Britannique pendant longtemps.

M. Bandeen: C'est une question fort tendancieuse. Comme vous le savez, une commission étudie actuellement ce problème. J'étais à l'étranger depuis deux semaines et je n'ai pas vu le rapport définitif.

Le sénateur Austin: La commission n'a pas publié de rapport définitif. Elle a publié un rapport intérimaire ainsi qu'une annexe qui recommandait la fermeture du chemin de fer.

M. Bandeen: Ils éprouvent certains problèmes et je ne comprends pas suffisamment l'organisation et les structures économiques pour me permettre une observation quelconque. Le B.C.O.L. comme on doit l'appeler maintenant, revêt une importance vitale pour le CN; il est une source de marchandises, de bois, de marchandises devant être transportées sur de longues distances, à la fois dans le Nord et à Prince-George, et dans le Sud à Vancouver-Nord et nous voulons nous assurer que le tronçon provisoire du chemin de fer est exploité et peut être exploitée de façon efficace. Il l'a été dans le passé et j'espère qu'il continuera de l'être à l'avenir. Nous n'avons rien fait si ce n'est un examen objectif des plus sommaire et je ne suis pas en mesure de répondre à aucune de vos questions.

[*Text*]

property for them if they wanted it, but on a management fee basis, not on a profit retention basis.

Senator Austin: You would not manage it on a participation and profit basis?

Dr. Bandeen: No. Our offers in the past were on a management fee basis.

Senator Austin: Is there any prospect in the next ten or fifteen years of an Alaska-Continental U.S. railway system, or is this so much of stuff of which dreams are made?

Dr. Bandeen: I think it will generally benefit the Americans more than the Canadians in the ten-years range. I believe the State of Alaska is trying to organize, and maybe has, a study of a possible link with the lower forty-eight. However, there are several ways to get from Alaska to the United States. One way is through British Columbia. An alternative, of course, would be somehow to hook into northern Alberta and the Great Slave Lake. I think what they have asked for is a study to take a look at what would be the most feasible way of getting a connection, and the costs.

Senator Austin: Is CN involved in the study in any way?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Austin: Are you providing technical staff?

Dr. Bandeen: I believe we have a consulting contract with them through one of our consultant firms. Canalog is, I guess, the domestic consultant.

Senator Austin: In a conceptual way, how do you keep the books on economic and compensable activities, on the one hand, and non-economic national policy development activities, on the other? How do you distinguish between those two kinds of activity so that in the latter case you can apply for appropriate support from the taxpayer to the activities that the government, representing the taxpayers, asks you to undertake?

Dr. Bandeen: There are two types of uneconomic services, if I can put it this way. There is a division of the undertaking that may be uneconomic. Let us give as an example the passenger business. The passenger business has been uneconomic ever since I have been associated with railways, and ever since we were able to separate out the cost and establish it, which was about the late 50s or early 60s. Whether or not it was profitable before, I don't think anyone really knows. That is a total service that is unprofitable. There is no part of it that is economic in a commercial definition. That is easy to keep track of, because you keep separate records for the division and there is a profit and loss statement, so there is no great

[*Traduction*]

Nous avons offert aux gouvernements de M. Barrett et M. Bennett, et je crois qu'ils l'ont annoncé à la Commission Royale, d'administrer leurs biens s'ils le voulaient, moyennant payment de certains frais d'administration non plutôt que de recevoir une part des bénéfices.

Le sénateur Austin: Vous n'accepteriez pas d'administrer ces biens moyennant votre participation aux bénéfices?

M. Bandeen: Non. Dans le passé, nos offres étaient faites en fonction du paiement des frais.

Le sénateur Austin: Sur dix ou quinze ans. Y a-t-il une possibilité d'avoir une liaison ferroviaire américaine reliant l'Alaska et le réseau continental américain ou s'agit-il tout simplement de rêves?

M. Bandeen: Pour une période de dix ans, je crois que de façon générale, ce système avantagerait les Américains plutôt que les Canadiens. Je crois que l'état de l'Alaska tentait, s'il ne l'a pas déjà fait, d'entreprendre une étude sur des liaisons éventuelles avec les 48 états continentaux. Toutefois, il y a plusieurs façons de se rendre de l'Alaska aux États-Unis. On peut traverser la Colombie-Britannique. Évidemment une autre possibilité serait de se relier d'une certaine façon au Nord de l'Alberta et au grand lac des Esclaves. A mon avis, il ne s'agissait que d'une étude qui leur permettrait de d'éterminer le moyen le plus pratique d'obtenir une liaison provisoire ainsi que les coûts.

Le sénateur Austin: Le CN participe-t-il à cette étude de quelque façon.

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Austin: Vous avez affecté un personnel technique?

M. Bandeen: Je crois que nous avons dépêché une expert-conseil d'une de nos sociétés d'experts-conseils. Je crois qu'il s'agit de la société d'experts-conseils domestiques Canalog Limitée.

Le sénateur Austin: Sur le plan de la théorie, comment faites-vous la tenue de livres quant aux activités rentables d'une part et aux activités relevant d'une politique de développement de national non rentables de l'autre? Comment faites-vous la distinction entre ces deux genres d'activités de façon à ce que dans le dernier cas, vous puissiez assurer un soutien approprié de la part du contribuable aux activités que le gouvernement, au nom des contribuables vous demande d'entreprendre?

M. Bandeen: Il existe deux genres de services non rentables pour ainsi dire. Une division de la société n'est pas rentable. En guise d'exemples, prenons les affaires réalisées grâce aux voyageurs. Ces affaires n'ont pas été rentables depuis le temps où j'ai commencé à travailler pour le chemin de fer et depuis aussi longtemps que nous étions en mesure de distinguer les coûts et de le relever, ce qui nous ramène à la fin des années 50 ou au début des années 60. Je crois que personne ne sait vraiment si les services voyageurs étaient rentables ou non avant cette époque. C'est tout un service qui n'est pas rentable. Aucune partie de ce service n'est rentable du point de vue commercial. Il est très facile de le constater car on tient des

[*Text*]

difficulty. The other type of service that is uneconomic, and to which Senator Roblin referred, may be exemplified by the Newfoundland operation and the operation of the railway there. To keep that separated is quite complicated. One almost has to do a separate study of it to try to give it proper cerdit for the traffic which originates or terminates on the mainland. It is almost like a branch-line study.

Crowsnest grain is another example, not of a geographical unit, but a piece of traffic. The only way to evaluate that is to do a fairly detailed costing study annually. It is not possible to keep separate accounts of that. Many of our expenses are joint expenses, such as the maintenance of track. We run passenger trains, unit trains of coal, grain trains, and the maintenance cost is so many thousand dollars a mile.

Senator Austin: How do you break out the cost?

Dr. Bandeen: This is done on the basis of a regression analysis. We are sort of getting into a specific exposé, which I shall avoid. The expenses over a range of either divisions or areas of the company, the experience attained over a number of years, is looked at to determine what portion of the maintenance cost is variable with traffic, what portion is variable with specific pieces of traffic, and what portion is constant.

I have not been involved in that work for the past 10 or 15 years, but at the time I was, the great bulk of the cost was not related to traffic. If there is a track there, there will be a fence along the right of way. There will be weed problems, whether you run one train a month or 50 trains a day, if you could. So there are large portions that are not variable in that particular account.

That gets back to the point Senator Roblin made with respect to the cost of Crowsnest grain. I said that all the Snaveley Commission determined was the variable portion of that cost which, in the case of maintenance, was a very small portion. Unless there is something to cover the overhead and the rest of it, we are non-viable, I think we both agreed on that.

Senator Roblin: I wonder why we are wasting our time on bookkeeping matters. Why doesn't someone produce a technical answer as to how we should move this grain in worldwide circumstances? We see what the Americans do but we sit around with a system that was good in 1901. We worry about who pays for what and what the accounting breakdown is. God knows, I have worried about this enough in my time, but I do not think that is the way we should be looking at it. I think we should be looking for a technical answer to it.

[*Traduction*]

registres séparés sur cette division et on publie un état financier des recettes et des pertes; par conséquent ce n'est pas très difficile. Un autre type de service qui est peu économique et auquel le Sénateur Roblin a fait allusion est l'exploitation à Terre-Neuve, l'exploitation du chemin de fer dans cette province. Il est extrêmement compliqué de faire une distinction. Il est presque nécessaire d'effectuer une étude distincte pour accorder à qui de droit le crédit du trafic qui a pour point de départ et pour destination le continent. Cela ressemble presque à l'étude d'une ligne secondaire.

Le grain du Crownest constitue un autre exemple d'une unité non géographique mais d'une partie du trafic. La seule façon de procéder à une évaluation est de faire tous les ans une étude très détaillée du coût. Il n'est pas possible de tenir des comptes distincts. Un grand nombre de nos dépenses, par exemple l'entretien de la voie, sont mixtes. Nous exploitons des trains de voyageurs, des trains unitaires de charbon, des trains pour le transport du grain et les frais d'entretien s'élèvent à tant de milliers de dollars par mille.

Le sénateur Austin: Comment procédez-vous à la ventilation des frais?

M. Bandeen: Elle est faite sur la base d'une analyse de régression. Nous ne nous lançons pas dans un exposé précis, ce que je dois éviter. On étudie les dépenses relatives à une gamme de divisions ou de régions de la compagnie, ou l'expérience acquise au cours d'un certain nombre d'années, pour déterminer quelle est la portion des frais d'entretien qui varie en fonction du trafic, la portion qui varie en fonction de secteurs de trafic donnés et la portion qui est constante.

Je ne me suis pas occupé de ce domaine au cours des dix ou quinze dernières années, mais à l'époque, dans la plupart des cas, il n'y avait pas de lien avec le trafic. S'il y a une voie, il y aura une clôture le long de l'emprise. Que vous fassiez circuler un train par mois ou cinquante par jour, si vous le pouvez, les mauvaises herbes causeront des problèmes. Il y a donc à ce chapitre d'importantes portions qui ne sont pas variables pour cette raison.

Cela nous ramène à la question que le Sénateur Roblin a soulevée en ce qui concerne le coût du grain Crownest. J'ai déclaré que tout ce que la Commission Snaveley avait déterminé, c'était la portion variable de ce coût qui, dans le cas de l'entretien, était très faible. A moins qu'il ne soit possible de couvrir les frais généraux du reste, notre exploitation n'est pas viable, mais je crois que nous sommes tous deux d'accord sur ce point.

Le sénateur Roblin: Je me demande pourquoi nous perdons notre temps sur des questions de comptabilité. Pourquoi quelqu'un ne fournit-il pas une réponse technique sur la façon dont nous devrions acheminer ce grain en fonction des circonstances à l'échelle mondiale? Nous voyons ce que font les Américains, mais nous nous contentons d'un système qui était satisfaisant en 1901. Nous nous préoccupons de savoir qui paye pour tel service et de revérifier la ventilation de la comptabilité. Dieu sait que je me suis beaucoup préoccupé de cette question autrefois, mais je ne pense pas que ce soit la façon dont nous devons examiner le problème. Je pense que nous devons rechercher une réponse sur le plan technique.

[*Text*]

Dr. Bandeen: I think we can give you that. I do not think it is that difficult. The Canadian railway industry, when met with the problem of moving a bulk commodity to a port for shipment, which is what wheat is, has been able to solve the problem very effectively. You can take a look at coal, potash or sulphur. The difference between those and wheat is that we had some money with which we could buy equipment and manufacture plant.

Senator Roblin: There are a number of other differences. In those commodities you are dealing with two or three shippers, but in grain you are dealing with a vast number of shippers, which makes it a great deal more complicated.

Dr. Bandeen: I think this could be worked out. I think we could work on a unit train system which would greatly reduce the cost. This is something we would have to work on with the elevator companies. The elevator companies are prepared to do so. They are no more pleased than we are to replace elevators that they know are not producing as efficiently as they should.

Senator Roblin: What about this bottleneck in Vancouver and Thunder Bay? I am not an expert on this, but I am going from reports I have heard. I understand there are 20 ships waiting to be loaded at one time.

Dr. Bandeen: There is a problem of being able to deliver the right grade of grain at the right time for the shippers.

Senator Roblin: It is that solvable, short of reorganizing the system so you can move grain in such quantities?

Dr. Bandeen: I think it is solvable.

Senator Roblin: If all we do is give the railways subsidies, what good are we doing?

Dr. Bandeen: It requires a lot of co-operation between all the interested parties, such as the Wheat Board, the shipping companies, the elevator companies, the terminal elevator companies and the railways. These all have to work together.

Senator Roblin: Is there a master plan which would do this?

Dr. Bandeen: There have been significant improvements in this over the past five years, as you are probably aware. We are now operating on a block system, which has been one of the biggest improvements. We are operating with significantly fewer cars in both railways within this operation and are producing nearly record levels of movement.

Senator Roblin: On the other hand, even under ideal conditions there are plenty of places you cannot take those cars.

Dr. Bandeen: The object of the rehabilitation program is to allow us to put these big covered hoppers on every line scheduled to remain up to the year 2000.

[*Traduction*]

M. Bandeen: Je pense que nous pouvons vous la fournir sans tellement de difficultés. L'industrie canadienne des chemins de fer, lorsqu'elle a dû trouver une solution pour acheminer des denrées en vrac à un port en vue d'expédition, ce qui est le cas du blé, a toujours été en mesure de résoudre le problème de façon très efficace. Prenons par exemple le cas du charbon, de la potasse ou du souffre. La différence avec le blé réside dans le fait que nous avons eu de l'argent qui nous a permis d'acheter de l'équipement et de fabriquer du matériel.

Le sénateur Roblin: Ce n'est pas la seule différence. Pour ces denrées vous n'êtes en rapport qu'avec deux ou trois expéditeurs tandis qu'ils sont en grand nombre en ce qui concerne le grain, ce qui complique beaucoup les choses.

M. Bandeen: Je pense que ce problème pourrait être résolu. Nous pourrions utiliser un système de train unitaire, ce qui diminuerait grandement les frais. Il s'agit là d'un problème que nous devrions étudier avec les sociétés d'élévateurs. Ces dernières sont prêtes à le faire. Elles ne sont pas plus satisfaites que nous de remplacer des élévateurs dont la production n'est pas aussi satisfaisante qu'elle devrait l'être.

Le sénateur Roblin: Et cet embouteillage à Vancouver et à Thunder Bay? Je ne suis pas expert en la matière, mais d'après ce que j'ai entendu dire il y aurait 20 navires qui attendent d'être chargés en même temps.

M. Bandeen: le problème est de pouvoir livrer la catégorie de grain désirée au moment opportun pour les expéditeurs.

Le sénateur Roblin: Le problème peut-il être résolu sans réorganiser le système, de façon à pouvoir fournir la marchandise en respectant les quantités désirées?

M. Bandeen: Je pense qu'il peut-être résolu.

Le sénateur Roblin: Si tout ce que nous faisons, c'est de fournir des subventions aux chemins de fer, à quoi bon?

M. Bandeen: Il est nécessaire qu'il y ait une grande coopération entre toutes les parties intéressées, telles que la Commission canadienne du blé, les sociétés expéditrices, les sociétés d'élévateurs, les sociétés d'élévateurs de tête de ligne et les chemins de fer. Tous doivent travailler ensemble.

Le sénateur Roblin: Existe-t-il un plan directeur pour atteindre cet objectif?

M. Bandeen: Comme vous le savez probablement, on a réalisé des améliorations notables dans ce domaine au cours des cinq dernières années. Nous fonctionnons en ce moment au moyen d'un bloc-système et cela constitue l'une des améliorations les plus importantes. Nous utilisons beaucoup moins de wagons avec les deux chemins de fer dans le cadre de ce programme et le trafic atteint presque des niveaux records.

Le sénateur Roblin: D'un autre côté, dans des conditions idéales, il y a beaucoup d'endroits où il n'est pas possible de les amener.

M. Bandeen: Ce programme de réorganisation a pour but de nous permettre de placer ces gros wagons-trémie sur chaque ligne destinée à demeurer en service jusqu'à l'an 2000.

[*Text*]

Senator Austin: Are those new hopper cars efficient in terms of unit train movement, or would you have to introduce a new type of rolling stock?

Dr. Bandeen: They are very efficient, but a problem arises in both the loading and unloading facilities, because those facilities were not designed for unit trains, let alone for those particular cars. Now, these could be changed.

But, as you know, with the coal cars we pull through when unloading in Vancouver. That is not the ultimate way in which we would like to be able to do that. We would like to be able to do that without stopping. We pull through, revolve the car, dump it and follow up with the next one, so that you do not have the disconnect the cars. Almost every terminal elevator is now set up so that you have to switch a car in, then another car, and so forth. There are no pull-through arrangements. This was not thought of at the time most of these elevators were built. My hope is that we can start on new elevators and modify some of the existing ones so that we can pull through. With a hopper car this would be ideal. You would not have to revolve the car; you would simply open the hopper. These are the types of things we would like to move towards and which would speed up the turn-around time of the car and, therefore, the capacity of the system.

The Chairman: I should like to ask a question or two relating to pensions and the unfunded portion thereof, with which I believe you have considerable familiarity.

I am informed that the unfunded portion has grown from $635 million in 1966 to $1.073 billion in 1976. I gather from your 1977 report that that has improved by $10 million. I wonder why it has been allowed to grow at this very substantial rate over those 10 or 11 years.

Dr. Bandeen: Basically, Canadian National was not on a funded pension scheme until either 1960 or 1961. I have forgotten the precise date, but it was in that vicinity that they moved on to a funded system. This was followed by the Pension Benefits Standards Act which came into being in the mid-1960s, which required us to be on a funded basis at that time, in any case. Under that, we have to have our fund and our liabilities reviewed by actuaries at least every three years, to examine our liabilities, calculate what the fund should be, and find out the value of the fund. The difference becomes an unfunded liability. Also, if we make any significant changes in the pension plan or in the wages paid, resulting in an additional unfunded liability, we have to acknowledge that. In the period from 1970 to date we have, on an annual basis, paid additional amounts of money to the people who are already on pension. This was not an obligation of Canadian National nor an obligation of the pension fund. These people had retired and were on a fixed pension. However, CNR, like many other corporations, made an *ad hoc* adjustment in pensions to attempt to compensate, to some extent, for inflation.

[*Traduction*]

Le sénateur Austin: Ces nouveaux types de wagons-trémie sont-ils efficaces en termes de mouvement de train unitaire ou bien sera-t-il nécessaire que vous introduisiez un nouveau type de matériel roulant?

M. Bandeen: Ils sont très efficaces, mais il y a un problème en ce qui concerne les installations de chargement et de déchargement parce qu'elles n'ont pas été conçues pour un train unitaire, et encore moins en fonction de ce wagon. A l'heure actuelle il serait possible de les changer.

Toutefois, comme vous le savez, avec les wagons de charbon nous aiguillons un train entier et nous déchargeons à Vancouver. Ce n'est toutefois pas le but ultime que nous visons dans ce cas particulier. Nous désirerions pouvoir procéder sans qu'il y ait arrêt, aiguiller un train entier, retourner le wagon et le décharger, puis passer au suivant sans qu'il soit nécessaire de détacher les wagons. Presque tous les élévateurs de tête de ligne sont conçus de sorte que vous devez aiguiller un wagon, puis un autre et ainsi de suite. Il n'y a aucune installation permettant d'aiguiller un train entier. On n'y avait pas songé au moment où la plupart des ces élévateurs ont été construits. J'espère que nous pourrons commencer à utiliser ce système avec les nouveaux élévateurs et modifier certains de ceux qui existent déjà afin de les adapter à cette technique. Un wagon-trémie serait l'idéal. Il ne serait pas nécessaire de retourner le wagon, il suffirait simplement d'ouvrir le fond. Il s'agit là du genre d'amélioration que nous désirerions mettre en œuvre, cela accélérerait le délai de rotation des wagons et, de ce fait, accroîtrait la capacité du système.

Le président: Je désirerais poser une question ou deux en ce qui a trait aux pensions et à la partie non fondée du budget qui les concerne, or je crois que vous connaissez bien la question!

On m'a informé que la portion non fondée est passée de $635 millions en 1966 à $1.073 milliard en 1976. Je pense, d'après votre rapport de 1977, qu'il y a eu une amélioration de $10 millions à ce chapitre. Je me demande pourquoi on a laissé ce passif non fondé s'accroître à ce taux très important au cours des 10 ou 11 dernières années?

M. Bandeen: Fondamentalement, le Canadien national n'avait pas un régime de pension consolidé avant 1960 ou 1961; j'ai oublié la date précise, mais c'est vers cette date que l'on a adopté un système avec fonds consolidés. Quelques années après la mise en œuvre de ce système on a assisté à l'adoption de la Loi sur les normes de prestations de pension vers le milieu des années 1960. Nous avons été par la suite tenus de nous doter d'un fonds consolidé, aux termes de cette mesure législative. Nous sommes tenus par cette Loi d'examiner notre fond et notre passif au moins tous les trois ans; nous devons reconsidérer notre passif, calculer ce que le fonds devrait être et en trouver la valeur. La différence devient un élément de passif non fondé. De plus, si nous modifions sensiblement le régime de pension ou les salaires versés et qu'il en résulte un élément de passif non fondé, nous devons en rendre compte. Depuis 1970 jusqu'à ce jour, nous avons tous les ans accordé des sommes supplémentaires aux personnes qui sont déjà à la retraite. Ce n'était ni une obligation des chemins de fer nationaux du Canada, ni une obligation du fonds de pension. Ces personnes avaient pris leur retraite et jouissaient

[*Text*]

Initially, increases in that respect were on a percentage basis. More recently, we have done it on the basis of a flat monthly payment. Up to the year 1978, that *ad hoc* adjustment to pensions has increased our unfunded liability by some $160 million, $170 million. Of course, had we not paid these additional amounts, we would have reduced the unfunded liability by that amount. However, it was felt that there was, in equity and justice, some offsetting of the ravishes of inflation was required.

As you are probably aware, starting in 1978 the unions have undertaken to negotiate pensions as part of the package in our collective bargaining with the unions. Indeed, the negotiations which started last October and were completed only in the last six weeks or so included the subject of pensions. It was agreed to set up a heritage fund—something which was recommended by Dr. Noel Hall. Both the employee and the company contribute to the heritage fund, and the heritage fund will then make these fixed payments to pensioners.

So, some of the increase in the unfunded liability stems from our attempts to go back and relieve some of the effects of inflation on those on fixed pensions. Some of it stems from the fact that the earnings of the funds have not been as high as had been anticipated by the actuaries. In calculating the unfunded liability, it was anticipated that we would earn over this period a 7½ per cent return. I think we are approaching 7½ per cent on all of our assets, but still are slightly below that. Also, the wage increases have been significantly higher than was anticipated by the actuaries, resulting in an increase in the unfunded liability when recalculated.

We are under an obligation by the Pension Benefits Standards Act to pay off this unfunded liability over varying periods of time. In the case of Crown corporations and in the case of Canadian Pacific Railway, they had up to 60 years to pay off the initial unfunded liability, and there are varying lengths of time for the liabilities incurred after the initial one.

Senator Roblin: Perhaps I have not got all of the facts in front of me, but in looking at the table provided by the Canadian Railways Employees' Pension Association, I note that the obligation to pay pensions increased from $635 million 10 years ago to $1 billion today. As I understand the arrangement you have in respect of the unfunded portion of the pension plan, it is to pay it off over a period of years, and in order to do that no doubt you have constructed a schedule showing how this amount is to be paid off over the years. But what bothers me is the fact that there seems to be some horrible escalators in this whole thing, some of which you have mentioned—inflation, I suppose, being the driving engine for all.

I am disturbed by the fact that the figures I see in front of me now represent an increase of 40 per cent over six years in what is owing. Instead of going down, the amount owing is

[*Traduction*]

d'une pension fixe. Cependant, les chemins de fer nationaux du Canada tout comme bien d'autres sociétés, on fait un rajustement spécial des pensions en vue d'essayer de compenser l'inflation jusqu'à un certain point.

Les premières augmentations à cet égard ont été établies sur une base procentuelle. Plus récemment, nous avons procédé sur la base d'un paiement mensuel fixe. Jusqu'en 1978, ce rajustement spécial des pensions a augmenté notre passif non fondé de quelque $160 ou $170 millions. Évidemment, si nous n'avions pas versé ces sommes supplémentaires, nous aurions réduit le passif non fondé d'autant. On a cependant jugé qu'il ne fallait pas s'en tenir à la lettre de nos engagements et qu'il était nécessaire de compenser les méfaits de l'inflation.

Vous n'êtes probablement pas sans savoir que depuis 1978, les syndicats négocient les pensions dans le cadre de notre régime de négociation des relations de travail. En fait, les négociations qui ont débuté en octobre dernier et se sont achevées il y a quelque six semaines seulement comportaient la question des pensions. On est convenu de créer un fonds du patrimoine, suivant une recommandation de M. Noel Hall. L'employé et la société contribuent à ce fonds, qui sert à faire des paiements fixes aux retraités.

Donc, l'accroissement du passif non fondé découle en partie de nos tentatives en vue d'atténuer certains des effets de l'inflation sur ces pensions fixes, et en partie du fait que le rendement des fonds n'a pas été aussi élevé que l'avaient prévu les actuaires en calculant le passif fondé. Ceux-ci avaient prévu que nous obtiendrons pour cette période un rendement de 7 ½ p. 100. Je pense que nous nous approchons de 7 ½ p. 100 sur l'ensemble de notre actif, mais nous en sommes encore légèrement au-dessous. De plus, les augmentations de salaire ont été sensiblement plus élevées que ce qu'avaient prévu les actuaires, ce qui augmente le passif non fondé lorsqu'il est recalculé tous les trois ans.

Nous sommes tenus par la Loi sur les normes des prestations de pension d'amortir ce passif non fondé sur diverses périodes. Les sociétés de la couronne, par exemple, et le CP Rail, avaient jusqu'à 60 ans pour amortir leur passif non fondé initial, et des délais de durée variable s'appliquent pour les éléments de passif engagés par la suite.

Le sénateur Roblin: Je n'ai peut-être pas tous les faits devant moi, mais en examinant le tableau fourni par l'association des employés du CN à la retraite, je remarque que le montant des pensions que vous êtes tenus de payer est passé de $635 millions, il y a dix ans, à un milliard de dollars. Si je comprends bien l'accord que vous avez conclu pour ce qui est de la partie non fondée du régime de pension, il s'agit de l'amortir sur un certain nombre d'années, et pour ce faire, il n'y a pas de doute que vous avez élaboré un calendrier qui indique la façon dont cette somme sera amortie avec les années. Mais ce qui me dérange, c'est le fait qu'il semble y avoir dans tout cela d'inquiétantes échelles mobiles. Vous avez fait allusion à certaines, et je suppose que l'inflation en est le moteur.

Je m'inquiète du fait que les chiffres que je vois ici aujourd'hui font état d'un accroissement de 40 p. 100 sur six ans en ce qui concerne les dettes. Plutôt que de diminuer, le montant

[*Text*]

increasing. What is it going to be like 40 years from now when this thing is all paid off? Are you buying a monster here that is going to crush you to death?

Dr. Bandeen: I sincerely hope not. We do list the unfunded liabilities in the first column at page 38 of our annual report. We list there the annual cost in thousands of dollars for the years involved to pay off the unfunded liability as it is shown.

The funded liability—and I realize that there are people who disagree with the terms "funded liability" and "unfunded liability"—the funded liability is $1.6 billion, roughly. So, this is the unfunded portion of it. Every three years we are required by law to have that restudied by the actuaries. They then determine the total liability and subtract from that the actual funds held, thereby arriving at the unfunded liability.

Senator Roblin: It keeps on rising.

Dr. Bandeen: It keeps on rising as long as several things occur. Had we not gone back and adjusted existing pensions, we would have wiped out $160-odd million of that unfunded liability. But we voluntarily incurred an additional $160-plus million unfunded liability for the future in order to be able to pay pensioners an additional amount.

Other factors involved in this are assumed wage increases of a certain amount, return on investment, and various other factors. To the extent that these are understated in any one year, the unfunded liability will go up; if they are overstated, the unfunded liability will go down. These changes will take place every three years as we have it re-evaluated. There is nothing unusual about this. It is done under the direction of the Superintendent of Insurance. As far as I know, every major federal corporation is subject to this.

Senator Roblin: Well, I look at this 40 per cent increase in the unfunded liability over 10 years and my hair stands on end. If one projects that over another 10 years, it is obvious that you will be back here asking for a write-off. You will have to write off the pensions then.

Dr. Bandeen: I do not feel that that is so. There is no great problem in the CNR handling these payments on an annual basis in addition to our other pension payments. They have been included in the five-year forecast that we have already shown you. Everything we have done in the area of pensions has been approved by the Superintendent of Insurance. Recently, some of our pensions became fearful that their own pensions were in jeopardy. This was an unfortunate misunderstanding arising out of some publicity or questioning of pensions recently. The Transport and Communications Committee of the House of Commons approved of us issuing a letter to our pensioners explaining to them what was going on, and that letter appeared in "Keeping Track," our company's publication.

What is absolutely important to remember is that there are several organizations of pensioners on the railways in Canada. There is one organization that we deal with on a continuous

[*Traduction*]

de la dette augmente. Qu'en sera-t-il d'ici 40 ans, lorsque toute la dette sera amortie? Êtes-vous sur le point d'acheter un monstre qui vous réduira à néant?

M. Bandeen: J'espère que non. A la page 38 de notre rapport annuel, dans la première colonne, nous énumérons les éléments de passif non fondé. Nous y énumérons le coût annuel en milliers de dollars, pour les années sur lesquelles nous amortissons le passif non fondé qui y est indiqué.

Le passif fondé—et je constate que certains désapprouve et les expressions «passif fondé» et «passif non fondé»—est d'environ 1.6 milliards de dollars. C'en est donc la partie non fondée. Tous les trois ans, nous sommes tenus par la loi de faire réexaminer le tout par les actuaires. Ceux-ci déterminent alors le passif total et en soustraient les fonds réels que nous avons, ce qui donne le passif non fondé.

Le sénateur Roblin: Qui continue à augmenter.

M. Bandeen: Il continue à augmenter pour plusieurs raisons. Si nous n'avions pas rajusté les pensions actuellement versées par exemple, nous aurions retiré $160 millions de ce passif non fondé. Mais nous avons volontairement engagé un élément de passif non fondé supplémentaire de quelque $160 millions, et ce en prévision de l'avenir, pour pouvoir verser aux retraités des sommes supplémentaires.

Il y a aussi divers autres facteurs qui interviennent: les augmentations de salaires prévues, les recettes sur investissement, etc. Si ces facteurs sont sous-évalués pour une année donnée, le passif non fondé augmentera. Dans le cas contraire, il diminuera. Ces changements se produisent tous les trois ans, au moment où nous procédons à une réévaluation. Il n'y a là rien d'inhabituel. C'est fait sous la direction du surintendant des assurances. Pour autant que je sache, toute société fédérale importante est assujettie à ce régime.

Le sénateur Roblin: Cette augmentation de 40% du passif non fondé sur dix ans me fait dresser les cheveux sur la tête. Si on fait une projection sur une autre période de 10 ans, il est clair que vous reviendrez ici pour demander une annulation, et que vous devrez alors annuler les pensions.

M. Bandeen: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Les chemins de fer nationaux du Canada n'ont pas vraiment de difficulté à verser ces paiements sur une base annuelle, outre nos autres paiements de pension. Ceux-ci ont été inclus dans les prévisions quinquennales que nous vous avons déjà montrées. Toutes les mesures que nous avons prises dans le domaine des pensions ont été approuvées par le surintendant des assurances. Récemment, certains de nos retraités ont craint que leur propre pension ne soit en danger. C'était un malheureux malentendu qui a découlé de la publicité faite à ce sujet ou de la remise en question des pensions qui a été récemment envisagée par certains. Le Comité des transports et des communications de la Chambre des communes a approuvé le principe de l'envoi à nos retraités d'une lettre leur expliquant ce qui se passait, laquelle lettre est parue dans «Keeping Track», la revue de notre société.

Ce qu'il importe absolument de se rappeler, c'est qu'il y a plusieurs organisations de retraités des chemins de fer du Canada. Il y en a une avec laquelle nous traitons de façon

[*Text*]

basis which represents a large proportion of our pensioners. There are several other organizations including the one which you quoted from, I believe, which represent I am not sure how many pensioners. I am sure you will have to ask them to find out. But it is not a majority of our pensioners; it is a smaller portion of them. I am not belittling it; I am simply stating that you must always keep in mind that the Canadian Railway Employees' Pension Association does not represent all, or even a majority of our pensioners. And we deal with the other organizations on a continuous basis.

Senator Roblin: Does the Superintendent of Insurance furnish you with some kind of certificate or statement dealing with the steps you are taking?

Dr. Bandeen: He has to approve it. We cannot otherwise do it.

Senator Roblin: I would be interested in seeing the document if it is available.

Dr. Bandeen: Well, I don't know what the ethics of all this are, but in another committee in the House of Commons Mr. Humphrys was before the committee and Mr. Crosbie, who is a member of Parliament, I believe, from Newfoundland raised the same kind of question. Although it had nothing to do, apparently, with the subject matter under consideration, he still raised the question and perhaps I could just quote the question and Mr. Humphrys' answer to it. He is preparing a further answer, but this excerpt is not that long. This is from page 27:11 of the committee on Finance, Commerce and Economic Questions. The extract is as follows:

> **Mr. Crosbie:** I notice one of the things that the Insurance Branch does is to provide actuarial advice and evaluation of government insurance and pension programs. I received a copy of a submission from the CNR Employees' Pension Association, or some name like that, within the last couple of days. They are quite concerned about whether the CNR pension fund is sound, and they are suggesting that certain legislation before the House of Commons should not be passed until the CN has made up a deficit in connection with their pension plan. I do not have all this with me now, but it is a huge amount of money that they say CN owes the plan, if it is to be actuarily sound. Do you people check the CN employees' pension plan in the actuarial sense?
>
> **Mr. Humphrys:** The pension plan is registered under the Pension Benefits Standards Act which we administer, so we examine the actuarial reports that come in. The responsibility for the report, for the calculation, lies with the actuary engaged by the company. Our responsibility is to see to it that the reports and studies are made as required by the law and that the company makes payments into the fund as required by the law in the light of the results produced by these actuarial studies. So we do follow the financing of the plan in considerable detail.
>
> **Mr. Crosbie:** That also applies to the CN plan as one of the ones that you are responsible for. Have you indicated

[*Traduction*]

constante et qui représente une grande partie de nos retraités. Il existe plusieurs autres organismes, notamment celui dont vous avez parlé, qui représente un certain nombre de personnes. Il faudrait se renseigner pour savoir exactement combien. Il ne représente pas la majorité de nos pensionnés, mais seulement une petite partie d'entre eux. Je ne voudrais pas minimiser son importance; je voudrais simplement vous inviter à ne pas perdre de vue le fait que l'Association des employés retraités du CN ne représente pas la totalité, ni même la majorité de nos pensionnés. Et nous traitons continuellement avec les autres organismes.

Le sénateur Roblin: Est-ce que le surintendant des assurances vous fournit une sorte de certificat ou de déclaration pour les mesures que vous prenez?

M. Bandeen: Il doit les approuver. Sans son approbation, nous ne pouvons rien faire.

Le sénateur Roblin: J'aimerais voir le document, s'il est disponible.

M. Bandeen: Je ne sais pas ce que nous devons faire dans des cas de la sorte, mais M. Humphrys a comparu devant un comité de la Chambre des communes où un député de Terre-Neuve, M. Crosbie, a posé une question du même genre. Bien qu'elle n'ait apparemment rien à voir avec le sujet que nous étudions, elle a cependant été posée et je voudrais le citer, ainsi que la réponse qu'y a apportée M. Humphrys. Il prépare une suite à sa réponse, mais la citation n'est pas trop longue. Elle figure à la page 27:11 du fascicule du Comité des finances, du commerce et des questions économiques. Je vous en donne lecture:

> **M. Crosbie:** Je remarque que le Département des assurances fournit également des conseils en matière d'actuariat ainsi qu'une évaluation des programmes d'assurance et de pension du gouvernement. J'ai reçu un exemplaire d'un rapport de l'Association des employés retraités du CNR, ou quelque chose comme ça, il a quelques jours. Les membres de cette association s'interrogent sur ce fonds de pension du CNR et demandent qu'aucune loi déposée à la Chambre des communes ne soit adoptée tant que le CN n'ait pas comblé le déficit de ce fonds de pension. Je n'ai pas toutes ces données ici, mais il prétend que le CN doit un montant considérable d'argent à la caisse de retraite. Êtes-vous chargé d'étudier le plan de pension des employés du CN?
>
> **M. Humphrys:** Le plan de pension est enregistré aux termes de la Loi sur les normes des prestations de pensions, loi que nous appliquons et à ce titre, nous étudions les rapports d'actuariat qui nous sont soumis. La rédaction du rapport ainsi que tous les calculs afférents sont la responsabilité de l'actuaire engagé par la société. Nous sommes chargés de veiller à ce que les rapports et les études soient conformes à la loi et que la société cotise au fonds de pension comme l'exige la loi, en fonction des résultats de cette étude d'actuariat. Nous suivons donc de très près le financement du plan de retraite.
>
> **M. Crosbie:** Vous êtes donc également chargé d'étudier le régime de pension du CN. Pensez-vous que des

[*Text*]

that any particular action should be taken in connection with the CN plan? Do you have any reason to be concerned about its soundness?

Mr. Humphrys: No, Mr. Chairman, we believe the plan is being managed and financed in accordance with the requirements of the Pension Benefits Standards Act and we believe adequate provision is being made to cover the liabilities.

Mr. Crosbie: If, for example, I sent you a copy of this brief, could I get some expression of opinion from you with reference to points in the brief? In other words, these people seem to be quite concerned and they are suggesting that we should not pass this legislation until their pension plan is properly funded and brought up to date. They seem to be generally concerned about it. Would it be possible to have that looked at and get your reply to it?

Mr. Humphrys: We would certainly look at it, Mr. Crosbie, and do the best we can to give you comments on it. We are not in a position to make public comments concerning the details of any of the pension plans that are supervised by us, but in so far as it relates to the administration of the Act and the compliance of the plan with the requirements of the law, we would certainly give you our comments on it.

Senator Roblin: I guess that if the CN makes enough money it can then pay its unfunded pensioners.

Dr. Bandeen: Well, I think one of the things I was trying to do with the letter to the pensioners and with the internal publications is to assure them that their pensions are in absolutely no jeopardy. I think it is vitally important that they understand this. The obligation of the CNR is directly and contractual to the pensioners. If the fund were to go bankrupt, and I do not think it will, we still have an obligation to pay, as a corporation. This has always been the case and it will always be the case. The obligation is not from the fund to them; the obligation is from Canadian National Railways, and the board of directors of the railway is a trustee of the fund, so in no way can their pensions be jeopardized.

Senator Molgat: A portion is funded and a portion is unfunded, is that right?

Dr. Bandeen: That is right.

Senator Molgat: Roughly what is the percentage?

Dr. Bandeen: Roughly $1.6 billion is funded and $1.07 billion is unfunded.

Senator Bourget: Who administers the plan?

Dr. Bandeen: Makes the investments for the fund?

Senator Bourget: Yes.

Dr. Bandeen: We have a division in Canadian National called the CN Investment Division, and it administers the funds and makes investments and makes decisions on investments. This is their total function. They have done very well in recent years. I think one of the things that shoul be realized is that before the Pensions Benefits Standards Act came into

[*Traduction*]

mesures devraient être prises à cet égard? Avez-vous des raisons de mettre en doute la situation financière de ce régime de pensions?

M. Humphrys: Non, monsieur le président. Nous croyons que le régime de pensions du CN est géré et financé conformément aux exigences de la Loi sur les normes des prestations de pensions. Cette loi-ci comporte des dispositions relatives aux cas de déficit.

M. Crosbie: Si je vous envoyais un exemplaire de ce mémoire, pourriez-vous nous dire ce que vous pensez des questions qu'il soulève? En d'autres termes, ces personnes semblent très inquiètes et demandent que nous n'adoptions pas ce projet de loi tant que leur fonds de pension n'a pas été convenablement approvisionné et mis à jour. Vous serait-il possible de vous pencher sur cette question et de nous donner une réponse?

M. Humphrys: Certainement, monsieur Crosbie, et nous ferons de notre mieux pour vous donner tous les renseignement disponibles. Nous ne sommes pas en mesure de commenter publiquement les détails de tout régime de pension relevant de nous, nous, mais pour ce qui est de l'application de la loi et de la conformité du régime avec ses exigences, nous pouvons certainement vous faire part de nos commentaires.

Le sénateur Roblin: Je suppose que le CN est suffisamment riche pour payer ses pensionnés qui ne dépendent pas du fonds.

M. Bandeen: Dans les lettres aux pensionnés et dans les publications internes, j'essaie de donner aux pensionnés l'assurance que leur pension n'est absolument pas en danger. Il me semble essentiel qu'ils le comprennent. Le CN a une obligation contractuelle directe envers les pensionnés. Si le fonds venait à sec—ce qui me semble improbable—nous aurions néanmoins, en tant que compagnie, l'obligation de payer. Il en a toujours été ainsi et il en sera toujours de même. L'obligation vis-à-vis des pensionnés, ne pèse pas sur le Canadien National, et le conseil d'administration de la compagnie est fidéicommissaire du fonds, si bien que les pensions ne peuvent nullement être en danger.

Le sénateur Molgat: Une partie du fonds est consolidée alors que l'autre ne l'est pas, est-ce bien cela?

M. Bandeen: C'est exact.

Le sénateur Molgat: Quelle est la proportion entre les deux?

M. Bandeen: La part consolidée représente environ $1.6 milliard et la part non consolidée représente un peu plus, soit $1.63 milliard.

Le sénateur Bourget: Qui administre le régime?

M. Bandeen: Vous voulez dire qui investit l'argent du fonds?

Le sénateur Bourget: Oui.

M. Bandeen: Il y a au CN une division des investissements qui administre le fonds et décide des investissements à effectuer. C'est là l'ensemble de ses fonctions. Elle a obtenu d'excellents résultats au cours des dernières années. Il faut se rendre compte qu'avant l'entrée en vigueur de la Loi sur les normes des prestations de pension, nous avions un système selon lequel

[*Text*]

existence, we had a system whereby contributions were made by the pensioners and by the company, and then when a person retired he was given a pension which was funded at that time. But there was excess money, and this money was invested in the most secure investments possible, including Government of Quebec bonds, Dominion bonds—some of them at 2¾ per cent or 3 per cent with a life of 20 or 25 years. Again I don't know why this was done; it was done in the fifties. Since then we have set up this division in the mid-sixties and we have tried to get the funds into the most profitable fields possible but with the maximum degree of security and within the rules of the pension plan itself. The new money going into the fund has been giving us a very good return. We are still held down by the old funds which are running out, and by 1983 these funds will be redeemed and we can re-invest the money.

Senator Bourget: Are your employees represented on the administration of that fund?

Dr. Bandeen: They are represented on the pension board which administers the pensions and makes decisions. They have equal representation with the company. Indeed two pensioners are represented, one being a union pensioner and the other being a retired officer. There are co-chairmen, one being a union man and the other being our Vice-President (Law). They are the ones who administer the plan. The actual investment is administered by the CN Investment Division and the board of directors of the CN are the trustees of this investment fund. But I hasten to repeat again that the pensions paid have nothing to do with the profitability or the unprofitability of pension funds. We have an obligation to somebody to pay the pension, and this is something I cannot repeat too often because I think it is important to our pensioners that they understand that we fully intend to honour this.

Now another question that comes up periodically is, "Does the CN borrow money from the pension fund to cover some of its capital cost?" We certainly have never borrowed directly from the pension fund, but a small amount of bonds was purchased a number of years ago by the pension investment fund as an investment, through the market. We were not very happy with that. But I try in my role as president and chief executive officer of the company not to stand there looking at the investment of the investment fund. I do not want to misuse the funds; I do not want to try to influence traffic or influence what we are doing. So they have a considerable range of freedom on investments, so long as they are within the law. Indeed our pension people allocate to certain outside people—trust companies in both the United States and Canada—a certain portion of funds to invest. They are given a free hand within the law, so that some of these people can buy in unusual things—and embarrassing things—but good investments. At the end of the year I always ask for a summary of what the holdings are, and I remember that a number of years ago I found that we had several million dollars invested in Canadian Pacific by one of these outside investors, which I found a little embarrassing. I think we have indicated that unless there was absolutely no alternative we would prefer that they did not invest in Canadian Pacific.

[*Traduction*]

les contributions étaient effectuées par les pensionnés et par la compagnie, et quand un employé prenait sa retraite, il recevait une pension qui, à cette époque, était consolidée. Mais il y avait un excédent, et cet argent était investi dans les placements les plus sûrs, notamment les obligations du Gouvernement du Québec, les obligations du Dominion, dont certaines étaient assorties d'un taux de 2 ¾ p. 100 ou de 3 p. 100 sur 20 ou 25 ans. Encore une fois, je ne sais pas pourquoi on procédait ainsi; c'est ce qui se passait au cours des années cinquante. Depuis, nous avons créé cette division au milieu des années soixante et nous avons essayé de financer le domaine le plus profitable possible mais en prenant les plus grandes précautions et en respectant les règles du régime de pensions lui-même. Les nouveaux apports monétaires ont fructifié à merveille. Les anciens fonds arrivent à échéance; d'ici 1983, ils seront remboursés et nous pourrons réinvestir l'argent.

Le sénateur Bourget: Vos employés sont-ils représentés au conseil d'administration de ce fonds?

M. Bandeen: Ils le sont à la Commission des pensions, qui administre les pensions et prend les décisions. Ils jouissent d'une représentation égale avec la compagnie. En fait, deux pensionnés les représentent, un pensionné syndicaliste et un agent à la retraite. Un syndicaliste et notre vice-président (Loi) sont les coprésidents. Ce sont eux qui administrent le fonds. L'investissement en soi est géré par la division de l'investissement du CN, et le conseil d'administration du CN est le fiduciaire de ce fonds d'investissement. Mais je me hâte de répéter que les pensions versées n'ont rien à voir avec la rentabilité ou la non-rentabilité des fonds de pensions. Nous nous sommes engagés à verser la pension et c'est une chose que je ne répéterai jamais trop, car je pense qu'il est important que nos pensionnés sachent que nous avons pleinement l'intention d'honorer cet engagement.

On se demande aussi périodiquement si le CN emprunte de l'argent du fonds de pension pour assumer certains coûts d'immobilisation. Nous n'avons jamais emprunté directement du fonds de pension, mais quelques obligations ont été achetées sur le marché, il y a un certain nombre d'années, par le fonds d'investissement de pension, en tant qu'investissement. Cette transaction ne nous a pas tellement plu. Mais j'essaie, à titre de président et d'agent de direction principal de la compagnie de surveiller les investissements relatifs au fonds d'investissement. Je ne veux pas qu'on utilise les fonds à mauvais escient; ni essayer d'influencer la nature de la circulation ou le cours de nos opérations. On jouit donc d'une marge considérable de liberté quant aux investissements, pourvu qu'ils soient légaux. Certes, nos préposés aux pensions ont versé à des personnes de l'extérieur—des sociétés de fiducie américaines et canadiennes—certains fonds à investir. On leur laisse carte blanche pourvu qu'elles agissent également, de sorte que ces personnes peuvent acheter des choses inhabituelles, embarrassantes—mais effectuer de bons investissements. A la fin de l'année, je demande toujours qu'on me présente un résumé des valeurs, et, je me rappelle, il y a un certain nombre d'années, avoir découvert que plusieurs millions de dollars avaient été investis dans le Canadien Pacifique par un de ces financiers extérieurs, situation que j'ai jugée quelque peu gênante. Nous lui avons

[*Text*]

Senator Molgat: With respect to this document we have received, entitled The Canadian National Railways Securities Trust, what relationship does that bear to the pension fund?

Dr. Bandeen: It has nothing to do with the pension fund at all. It was part of a reorganization in the thirties and, I think, took some of the assets of outside corporations. There is a requirement that the Board of Directors of CN approve the annual statements of this Canadian National Railways Securities Trust annually, and that is the only time it comes up, and that situation hasn't changed since 1952.

The Chairman: Well, perhaps you could explain it to us later.

Dr. Bandeen: We will get you a detailed explanation, if you wish, but I can assure you that it has nothing to do with the pension fund. It has to do with the security holdings in the early reorganization and it has not changed since 1952. We will give you a more detailed explanation, if you want it.

The Chairman: I think we would like to have it. We would like to know what it is all about, since it involves something over $1 billion.

Dr. Bandeen: Well, perhaps I can read to you part of the explanatory note to its incorporating act.

The Chairman: Yes.

Dr. Bandeen: It is the Canadian National Railways Capital Revision Act, 1937:

> The bill finally provides for the incorporation of "The Canadian National Railways Securities Trust" with a capitalization of 5 million no par value shares to be issued to the Dominion in consideration of the transfer to the Securities Trust of claims for loans and relative collateral together with claims for accrued interest. The Board of the Securities Trust will consist of five trustees, i.e. three Deputy Ministers of the Crown and the President and Financial Vice-President of the Canadian National Railways. The Securities Trust is created solely for the purpose of taking over and perpetuating such priority claims as may be deemed to exist and the underlying collateral against the original debtor corporations in the same way and to the same extent that they are presently held by the Dominion, subject only to the provision for release with the approval of the Governor in Council. Additional details in respect to the Securities Trust will be found in Schedule "A", and the proposed Balance Sheet in Appendix 4 herewith.

The Chairman: Perhaps at some stage later we can get an explanation of what that is all about, how it is used and what it is for.

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Molgat: Mr. Chairman, I should like to return to the pension question, if I may. I think Dr. Bandeen indicated

[*Traduction*]

alors signifié que si ce n'était pas absolument nécessaire, nous préférions qu'il n'investisse pas dans cette compagnie.

Le sénateur Molgat: Quant au document que nous avons reçu, intitulé *Canadian National Railways Securities Trust* (Société de placement du Canadien national), en quoi touche-t-il le fonds de pension?

M. Bandeen: Il n'a aucunement trait au fonds de pension. Il fait partie de la réorganisation de 1922-1923 et a puisé, je crois, certains avoirs des sociétés extérieures. On exige que le conseil d'administration du CN approuve les états financiers annuels de cette société de placement du Canadien national chaque année, une fois par année, et c'est ainsi depuis 1952.

Le président: Bien, peut-être pourriez-vous nous en expliquer le fonctionnement plus tard.

M. Bandeen: Nous vous en donnerons une explication détaillée, si vous le désirez, mais je puis vous assurer qu'il ne touche en rien le fonds de pension. Il a trait aux détenteurs d'avoirs dans la réorganisation de 1922 et rien n'a changé depuis 1952. Nous vous donnerons une explication plus détaillée, si vous le désirez.

Le président: Je crois que j'aimerais en avoir une. Nous voudrions savoir de quoi il en retourne, puisqu'une somme d'un peu plus de $1 milliard est en jeu.

M. Bandeen: Bien, je pourrais peut-être vous lire la loi qui en donne une explication.

Le président: D'accord.

M. Bandeen: Il s'agit de la Loi sur la révision du capital, de 1937:

> Enfin, le bill prévoit la constitution en société du trust de placement du canadien national avec une capitalisation de $5 millions en actions sans valeur nominale, émises à l'ordre du Dominion en considération du transfert à la société de placement de réclamations de prêts et de nantissements relatifs ainsi que de réclamations d'intérêts accumulés. Le Conseil de la société de placement se composera de cinq membres: trois sous-ministres de la Couronne ainsi que le président et le vice-président (Finances) des chemins de fer nationaux du Canada. La société de placement n'est créée que dans le seul but de reprendre et de perpétuer les réclamations prioritaires qui peuvent exister, et les valeurs nanties s'y rapportant, auprès des débiteurs initiaux, des sociétés, de la même façon et dans la même mesure qu'elles sont maintenant détenues par le Dominion, sous réserve uniquement d'une possibilité de décharge avec l'approbation du gouverneur en conseil. D'autres détails relatifs à cette société de placement figurent dans l'annexe A et dans le bilan proposé dans l'appendice IV ci-joint.

Le président: Peut-être pourrions-nous obtenir plus tard une explication complète sur son utilisation et sur sa raison d'être.

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, j'aimerais revenir à la question des pensions, si vous me le permettez. Je crois

[*Text*]

that there were members of the pensioners who were on the board.

Dr. Bandeen: Not on the Board of Directors, but on the Pension Board, yes.

Senator Molgat: You also indicated that there were a number of associations representing pensioners. Is that correct?

Dr. Bandeen: Yes. The one we deal with—and I do not have the name in front of me—to the best of our knowledge represents the great majority of our pensioners. Over the last few years several organizations have grown up. One of them is centered in Edmonton and one in British Columbia. The Canadian Railway Employees Pension Association has developed and has stayed for some time. I do not know the number of employees or pensioners in it, but I am told it is not a majority of our pensioners. I am told it represents both CN and CP. We do not deal directly with it.

However it appeared before the Noel Hall Commission, that being a commission set up by the Labour Department and the government to investigate the very question of railway pensions. Meetings were held from coast to coast at which all pensioners, including this organization, were represented on several occasions. They participated. Hall issued a report on railway pensions as a result of this. I have forgotten the year, but it was not long ago. It was within the last few years. There was an extensive investigation of railway pensions.

Senator Molgat: Only one of the associations, though, sits on the Pension Board.

Dr. Bandeen: No, these are just pensioners per se. There are two. There is one representing officers. That person is selected usually by the Board of Directors of CN. There is another representing union members, and who is selected by the General Chairmen's Association.

Senator Molgat: I see. It is not by any pension association.

Dr. Bandeen: The other members of the union are generally chairmen. Mr. Hlady, who is the co-Chairman of this whole group, is one of the General Chairmen of the Transpotation-Communication Division (BRAC).

Senator Molgat: Thank you.

The Chairman: Continuing with the pension matter, I note that in 1968 the unfunded liability, as shown on this statement provided by the Pensioners Association, were at $671 million. The following year, 1969, they were at $300 million. There is a note further down that this decrease was due to a CNR agreement to pay 7½ per cent interest on $300,000 instead of 4 per cent interest on $671,000. There was a financial and actuarial manipulation to reduce the pension fund assets in the CNR debt by $371,000. Have you any comment on that? It obviously has not been reduced by that much.

[*Traduction*]

que M. Bandeen a indiqué que certains pensionnés faisaient partie du conseil d'administration.

M. Bandeen: Non pas du conseil d'administration, mais de la Commission des pensions, oui.

Le sénateur Molgat: Vous avez également dit qu'un certain nombre d'associations représentaient les pensionnés. Est-ce exact?

M. Bandeen: Oui. Celle avec laquelle nous traitons—et je n'ai pas son nom sous les yeux—au meilleur de notre connaissance, représente la grande majorité de nos pensionnés. Au cours des quelques dernières années, divers organismes se sont implantés. Un d'entre eux est situé à Edmonton, un autre en Colombie-Britannique. L'Association des employés retraités du CNR pris de l'expansion et existe depuis un certain temps. J'ignore le nombre d'employés ou de pensionnés qu'elle représente, mais on me dit qu'il ne s'agit pas de la majorité de nos pensionnés. On m'informe qu'elle représente à la fois le CN et le CP. Nous ne traitons pas directement avec elle.

Elle a toutefois comparu devant la commission Noel Hall, commission chargée par le ministère du Travail et le gouvernement d'enquêter sur cette question des pensions des cheminots. Des réunions se sont tenues d'un océan à l'autre auxquelles tous les pensionnés, y compris ceux de cet organisme, ont été représentés à maintes reprises et ont participé. La commission Hall a publié un rapport sur les pensions par la suite. J'ai oublié l'année, mais il n'y a pas tellement longtemps de cela. On avait effectué une enquête poussée sur les pensions des cheminots.

Le sénateur Molgat: Il n'y a qu'une association, toutefois, qui siège à la Commission des pensions.

M. Bandeen: Non, il s'agit essentiellement de pensionnés. Il y a deux associations. L'une représente les cadres et est habituellement choisie par le conseil d'administration du CN. L'autre représente des membres syndiqués et est choisie par l'Association des présidents généraux.

Le sénateur Molgat: Je vois. Jamais par une association de pensionnés.

M. Bandeen: Les autres membres du syndicat sont habituellement les présidents. M. Hilati, qui est le co-président de tout ce groupe, est l'un des présidents généraux de la division des transports et communications (BRAC)

Le sénateur Molgat: Je vous remercie.

Le président: Pour faire suite à cette question des pensions, je constate qu'en 1968, le passif non consolidé, tel qu'il figure au bilan fourni par l'Association des pensionnés, s'établissait à $671 millions. L'année suivant, soit en 1969, il était de $300 millions. Plus loin, on explique par une remarque que cette diminution tient au fait que le CN a convenu de payer 7½ p. 100 d'intérêts sur $300,000 au lieu de 4 p. 100 d'intérêts sur $671,000. On s'est livré à des manœuvres financières et actuarielles pour réduire de $371,000 l'endettement du CN au titre de l'actif du fonds de pension. Avez-vous des observations à formuler à ce sujet? Il est évident que la réduction n'a pas été aussi forte.

[*Text*]

Dr. Bandeen: I think I stated earlier in answer to one of the senators that every three years under the Pension Benefits Standards Act we are required to re-evaluate our liabilities, funded and unfunded, for the existing pensioners and employees wh are still employed. In that particular year the outside actuaries deemed that the existing assets and the unfunded liabilities should earn 7½ per cent rather than 4 per cent. Four per cent had been around for a number of years. From thereon in, we have paid 7½ per cent interest on the unfunded liability and they have assumed that we would be earning 7½ per cent on the funded portion of the liability. The effect of that is to reduce dramatically the total liability, because you are increasing the earnings. It is straightforward. If they were to change the 7.5 per cent down to 6 per cent, it would put the unfunded liability up.

Senator Roblin: What was the point of the exercise?

Dr. Bandeen: I am not certain. The outside actuaries are the ones who make these determinations. I would guess that they were trying to reflect the performance of the fund. As it came closer to the 7.5 per cent, they anticipated that was what we could earn and that the 4 per cent was an unrealistic estimate.

Senator Roblin: If it is balanced off by a decrease in the principal amount, it requires an explanation.

Dr. Bandeen: I go back to how the principal is calculated. One takes the existing pensioners—I am not an actuary—and the existing employees, and they calculate in their own fashion; they take the life expectancy, all the figures they have, and they calculate what is the anticipated liability of the fund, the total amount of dollars that will have to be paid over the conceivable life of the existing pensioners and employees. They then come up with a figure, whether it be $2 billion, $2.5 billion or $3 billion. They then take the fund, the actual amount of money, and they subtract; and the difference is the unfunded liability.

So obviously you need a smaller total of fund earning 7 per cent than if it earns 3 per cent over the period of life. Under the Pension Benefits Standards Act, that is the way you have to calculate the liability. That is why the unfunded liability increases so dramatically over this period, because the growth in wages was underestimated, and the life expectancy of the existing pensioners was underestimated, and the earnings of the fund—they got close but they had never quite approached 7.5 per cent. So every time they recalculated on the three years they got an increased total capital liability. If we should start earning 9 per cent on the fund, or if the wages came in at less than what they have estimated, the fund would go down. I do not say that I agree or disagree. I am simply explaining the way the law of the land reads.

Senator Roblin: What bothers me, Mr. Chairman, is what about the funded portion: if it must be subject to the same changing assumptions of the unfunded part—of if it isn't? If the funded part is fixed, then it is a bad deal if you have not funded at all.

[*Traduction*]

M. Bandeen: Je pense avoir déclaré plus tôt en réponse à l'un des sénateurs que tous les trois ans, en vertu de la Loi sur les normes des prestations de pension, nous sommes tenus de réévaluer notre passif, consolidé ou non, à l'intention des pensionnés et des employés du moment. Pour cette année précise, les actuaires de l'extérieurs ont estimé que l'actif et le passif non consolidé devaient rapporter 7½ p. 100 et non 4 p. 100. Ce taux de 4 p. 100 a pourtant été maintenu pendant un certain nombre d'années. Partant de là, nous avons payé 7½ p. 100 d'intérêts sur le passif non consolidé et on a présumé que nous toucherions 7½ p. 100 sur la part consolidée du passif. Ce qui a eu pour effet de réduire grandement le passif total, parce que nous augmentons les revenus. C'est bien simple. Si l'on avait dû réduire le taux de 7½ p. 100 à 6 p. 100, le passif non consolidé en aurait été accru.

Le sénateur Roblin: Quel était le but de cette pratique?

M. Bandeen: Je n'en suis par certain. Ce sont les actuaires de l'extérieur qui font ces calculs. Je pense qu'ils devaient essayer d'évaluer le rendement du fonds et comme ce dernier approchait le 7½ p. 100, ils ont supposé que c'est ce que nous pouvions tirer et que le taux de 4 p. 100 n'était pas réaliste.

Le sénateur Roblin: S'il correspond à une diminution du capital, il faut apporter à cela une explication.

M. Bandeen: Je reviens à la façon dont le principal est calculé. On prend les pensionnés, je ne suis pas actuaire, et les employés du moment, puis on effectue ses petits calculs; on prend en considération l'espérance de vie, tous les chiffres dont on dispose, et on calcule à combien s'établit le passif du fonds, le montant total qui devra être versé pendant la durée probable de vie des pensionnés et des employés du moment. On obtient alors un chiffre, peut-être deux, deux et demi ou trois milliards de dollars. On prend ensuite le fonds, le montant d'argent réel et l'on soustrait; la différence équivaut au passif non consolidé.

Évidemment, pour obtenir 7 p. 100, il faut un fonds inférieur à celui qui est nécessaire pour toucher 3 p. 100 pendant toute une vie. En vertu de la Loi sur les normes des prestations de pension, c'est bien la façon dont il faut calculer le passif. C'est pourquoi le passif non consolidé augmente de façon aussi marquée pendant cette période, c'est-à-dire parce que les salaires et l'espérance de vie des pensionnés du moment ont été sous-évalués et qu'en ce qui concerne les revenus du fonds, on a approché mais jamais vraiment atteint les 7½ p. 100. Si bien que chaque fois qu'on a refait ces calculs, aux trois ans, on a obtenu un passif total accru. Si nous devions commencer à tirer 9 p. 100 du fonds, ou si les salaires se révélaient inférieurs au montant qu'on a versé, le fonds serait alors réduit. Je ne dis pas que j'approuve ou désapprouve cette pratique. J'explique tout simplement la façon dont la loi fonctionne au pays.

Le sénateur Roblin: Monsieur le président, une chose m'inquiète. Qu'en-est-il de la part consolidée: doit-elle ou non être assujettie aux mêmes hypothèses changeantes que l'est la part non consolidée? Si la part consolidée est déterminée, c'est donc une mauvaise affaire que de ne pas l'avoir consolidée du tout.

[*Text*]

Dr. Bandeen: Every three years you have the actual experience of the earnings which you could put in. It affects the size of the funded portion.

Senator Roblin: Does it fluctuate in the same way as the unfunded portion?

Dr. Bandeen: No. It cannot. The funded one is in actual dollars and cents. It is theirs. It is invested in either stocks, bonds or real estate.

Senator Roblin: I understand that very well, but if you say that the factors that affect the unfunded portion are things like unexpected increase in wages, inflation, and that sort of thing, how is that provided for in the funded section?

Dr. Bandeen: I am sorry; I did not make myself very clear. Factors affecting overall liability for the pensioners are the inflation rate, wage rate, and so on. That affects the total liability. The unfunded part of that total is found by subtracting from it the actual fund. That is how you get the unfunded portion.

Senator Roblin: Taking that a step further, you would never get rid of your unfunded portion, if it is always fluctuating.

Dr. Bandeen: You could get rid of it. Actually you could get into a position where you were overpaid, I suppose. It just depends. If they started earning 10 per cent or 15 per cent on the funds, that would greatly reduce the overall liability, and you could conceivably get rid of the unfunded part very rapidly. I did not design the system and I am not here to defend it. I am merely saying that this is what the Pension Benefits Standards Act does and how it affects a fund such as ours.

Senator Molgat: The employee portion of the pension: they pay a portion?

Dr. Bandeen: Yes, they do.

Senator Molgat: It goes into the funded section every year?

Dr. Bandeen: Yes, it does.

Senator Molgat: Does the railway put something in every year?

Dr. Bandeen: Yes. We put in approximately $120 million.

Senator Molgat: Into the funded portion?

Dr. Bandeen: Yes. You get into a difficulty here with regard to where the actual pensions are paid from. They are paid from three sources. First, the employees put in money each year; second, the company puts in money, and third, the fund earns money. I recall that the fund earned $90 million or $100 million last year. That is a figure which runs through my mind. At the same time we actually paid out of the fund some current payments to people who are out on pension. Which funds do they come out of? That is why I am hesitating on the question. I do not want to be difficult. There are people who contend that they all come out of the company's side and

[*Traduction*]

M. Bandeen: Tous les trois ans, vous pouvez vous rendre compte des profits que vous pouviez investir. Ce facteur influe sur l'importance de la part consolidée.

Le sénateur Roblin: Varie-t-elle de la même façon que la part non consolidée?

M. Bandeen: Non, elle ne le peut pas. La part consolidée s'exprime en dollars et en cents réels. Elle leur appartient. Elle est investie sous forme d'actions, d'obligations ou de biens immobiliers.

Le sénateur Roblin: Je le sais très bien, mais puisque vous dites que la part non consolidée dépend de facteurs comme l'augmentation imprévue des salaires, l'inflation, des choses de ce genre, comment cela peut-il être prévu dans la part consolidée?

M. Bandeen: Je suis désolé, je ne me suis pas expliqué très clairement. Voici les facteurs qui influent sur le passif global en ce qui concerne les pensionnés: d'abord, le taux d'inflation, puis les échelles de salaires et ainsi de suite. La part non consolidée de ce montant est calculée en prenant le passif global et en soustrayant de ce montant le fonds réel. C'est ainsi qu'on obtient la part non consolidée.

Le sénateur Roblin: Si l'on pousse plus avant, on peut dire que vous ne pourriez jamais vous défaire de votre part non consolidée, si elle fluctue constamment.

M. Bandeen: On peut s'en défaire. En réalité, il peut arriver que vous ayez versé trop d'argent, je suppose. Tout dépend. Si nous commencions à toucher 10 p. 100 ou 15 p. 100 sur le fonds, le passif global en serait réduit de façon appréciable et l'on pourrait très bien envisager de s'en libérer fort rapidement. Je n'ai pas conçu le système et ne suis pas ici pour le défendre. Je dis tout simplement que c'est que prévoit la Loi sur les normes des prestations de pension et comment cela influe sur un fonds comme le nôtre.

Le sénateur Molgat: En ce qui concerne les contributions des employés au régime de pension: ils en payent une partie?

M. Bandeen: Oui, ils en paient une partie.

Le sénateur Molgat: Qui est versée annuellement à la part consolidée?

M. Bandeen: C'est cela.

Le sénateur Molgat: Est-ce que la compagnie de chemin de fer effectue une versement chaque année?

M. Bandeen: Oui, nous versons environ $120 millions.

Le sénateur Molgat: A la part consolidée?

M. Bandeen: Oui. Il se pose toutefois un problème en ce qui concerne la provenance des pensions qui sont effectivement versées. Elles proviennent de trois sources. D'abord, les employés versent leurs contributions chaque année; la compagnie fournit également un apport monétaire et en troisième lieu, le fonds rapporte des profits. Je me rappelle qu'il a rapporté entre $90 millions et $100 millions l'an dernier. C'est un chiffre qui m'est resté présent à l'esprit. D'autre part, nous avons effectué, à même le fonds, certains paiements à des personnes qui prennent leur retraite. Grâce à quelles contributions sont-ils versés? Voilà pourquoi j'hésite à répondre à cette

[*Text*]

therefore the company puts nothing in. I think that is nonsense. We could just as easily say they all come out of the earnings of the fund. Going into the fund annually as a source of revenue are the company's contributions, the employees' contributions, and the earnings of the existing fund. Out of that has to be paid the existing pensions—they have to be given their cheques—and the remainder is invested.

Senator Bourget: The pensions are not indexed?

Dr. Bandeen: No.

Senator Roblin: What percentage increase does this heritage fund represent? I suppose it is limited to the oldest pensioners? What does it do for them?

Dr. Bandeen: I guess I had better get into a little more detail. We have had several pension plans with the Canadian National Railways, starting before the 1930s. In 1935 there was a contributory pension plan which said basically that if an employee wished to contribute toward his pension—I have forgotten all of the details—he could not contribute for the first 10 years, but he could then make it put. There was a limit on what he could contribute, and it would be matched by the corporation. But if he chose not to contribute, then when he retired he would get a pension of $25 a month. That was the 1935 pension plan.

That was changed several times. The most important one—although there were some other changes—were that in 1952 we went on to a pension scheme which was more like the current pension schemes, where employees put in a contribution, which I believe started at 5 per cent and they would draw a pension related to years of service. It varied. It was 1 per cent, 1.25 per cent and 1.5 per cent depending on the time period and the length of service. It was not compulsory.

In 1959 we introduced a pension plan which took over the 1952 plan and improved on it. It was made compulsory for all new employees. Anyone joining CN after 1959 had to belong to the 1959 plan. There were several improvements in the plan over the period from 1959 to date. The major one was in 1972 when the service factor was raised to 2 per cent. So anyone retiring in 1972 received 2 per cent per year for all his service from 1956—I believe that was the date—and continuing the former factor with respect to years of service prior to 1956.

That was subsequently changed at a later date—I think it was 1974, although I stand to be corrected on that—to apply the 2 per cent factor back throughout the history of the employee's career, with a cap on it of roughly 70 per cent; so that he could not get a pension of over 70 per cent of his averge compensation. Of course, he did not contribute after he got to the 35 years, either.

[*Traduction*]

question. Je ne veux pas me montrer pointilleux. Certains affirment qu'ils sont tous effectués à même la contribution de la compagnie, et que par conséquent, cette dernière ne participe aucunement. Je crois que cela n'a aucun sens. Nous pourrions tout aussi bien dire que les pensions sont versées à même les bénéfices du fonds. Sont annuellement versés au fonds à titre de mode de financement les contributions de la compagnie, celles des employés et les revenus du fonds actuel. A même ce capital doivent être payées les pensions aux ayant droit du moment et le reste est investi.

Le sénateur Bourget: Les pensions ne sont pas indexées?

M. Bandeen: Non.

Le sénateur Roblin: Quelle augmentation procentuelle ce fonds représente-t-il? Je pense qu'il est réservé aux plus anciens pensionnés? Quel avantage leur offre-t-il.

M. Bandeen: Je crois que je devrais donner plus de précisions. Depuis les années trente, le CN a connu plusieurs régimes de pensions. En 1935, un régime de pensions prévoyait essentiellement qu'un employé qui souhaitait verser des cotisations en vue de sa pension, j'en ai oublié les détails, ne pouvait le faire pendant les dix premières années de service mais qu'il pouvait ensuite se rattraper. Ses cotisations étaient plafonnées et la société en fournissait autant. Mais s'il décidait de ne pas contribuer, alors au moment de prendre sa retraite, sa pension mensuelle serait de $25. Tel était le régime de pension de 1935.

Il a été modifié plusieurs fois. Le changement le plus important, mais il y en a eu d'autres, a eu lieu en 1952 quand nous avons adopté un type de pension ressemblant davantage aux régimes en vigueur et d'après lequel les employés versaient une cotisation qui, au début je crois, était de l'ordre de 5 p. 100 et qui leur assurerait une pension proportionnelle à leurs années de service. Cette pension variait entre 1.25 et 1.5 p. 100 d'après la période et la durée des services. On n'était pas obligé d'y participer. En 1959 nous avons en un régime de pension qui remplaçait celui de 1952 en l'améliorant légèrement. Cette fois, tous les nouveaux employés devaient verser leur cotisation et toute personne se joignant au CN après 1959 était obligée de participer au régime de 1959.

Ce régime a lui-même été amélioré plusieurs fois depuis 1959. Le grand changement de 1972 a consisté à l'augmenter de 1.25 ou 1.5 p. 100 à 2 p. 100 des années de services. Ainsi, celui qui prenait sa retraite en 1972, recevait 2 p. 100 pour toutes ses années de service depuis 1956, je crois bien que c'était cette année-là, et de plus, le montant prévu par le régime dont il dépendait avant 1956.

Cela a de nouveau été changé par la suite, en 1974, je crois, mais je n'en suis pas sûr, et l'on a appliqué ce 2 p. 100 à toutes les années de service de l'employé, mais jusqu'à un maximum d'environ 70 p. 100; il ne pouvait donc recevoir une pension de plus de 70 p. 100 de sa période finale de travail. Bien entendu, il n'avait aucune cotisation à verser après 35 années de service.

[*Text*]

The calculation of the pension is to take that appropriate percentage and apply it against the final or best 60 consecutive months of earnings over his career. What happened was that from 1972 a pension who retired on or before December 31, 1971, received a pension based on the 1.5 per cent or 1.25 per cent factors. Whereas if he retired on or after January 1, 1972, he would have got 2 per cent back to 1956, and if he retired in 1975 he would have got 2 per cent all they way back. So these changes came in and were not made retroactive to affect the pensions then in existence.

Since the early 1970s we have been attempting to help the people on pension in a way that would be most beneficial to them. Initially there was a percentage increase. I think it was two, three or 4 per cent. This was deemed not to be the most equitable way to distribute the money that we had to distribute. It helped one who was getting a higher pension proportionately more than one who was getting a lower pension. The poor man on the $25 a month, although he had not contributed anything, and knew this all along, was still on the $25 a month. So we went to a fixed payment, monthly, which was related to the time of retirement. I think basically, we have said that only people who retired before 1972 were entitled to any of this, and that in the first two or three years the ones that retired in 1969, 1970, 1971, 1972, got a lower proportion because there were improvements during that period; the maximum amount went to anyone who retired prior to 1969 or 1968. I have forgotten the exact time. So in the last three or four years this is the method we have been following. We have been giving them an additional $9, $10, $11 and $12 a month depending on the level of inflation, and that is what has increased the unfunded liability by $160 million. This was designed to help the guy who was not contributory, and who got the $25 a month. The $12 monthly may not sound like much, but if your pension is $25, it is a substantial percentage increase. I am sorry. That is a long answer to your question.

Senator Roblin: I would suspect that that is the main problem with the pension plan. Some people think it is too low.

Dr. Bandeen: It is a peculiarly difficult problem. Every time we have changed the pension plan significatly we have gone back to the employees—I am not talking about the pensioners now, but about the employees—and asked them if they would transfer from what we call the '35 plan. The '35 plan is twofold. There are the ones who do not contribute anything, and have never contributed anything, and who get the $25, and then there are those who contribute varying amounts and get a payment back by way I annuity purchase. We have therefore opened the '59 plan five times. In the early seventies we went so far as to ensure that every individual who was not contributing to the '59 plan, and who was not taking advantage of all of these benefits, received and signed a statement, we did not simply put it out and say that he could apply if he wished. We got each individual to sign a statement saying that they were aware of this, that they had been informed of it, and that they

[*Traduction*]

La pension se calcule en prenant le pourcentage, quel qu'il soit, et en l'appliquant aux dernières ou aux meilleures cinq années de gain pendant 60 mois consécutifs de sa carrière. Ce qui se produit, c'est qu'à partir de 1972, celui qui prenait sa retraite le 31 décembre 1971 a reçu le 1.5 ou 1.25 p. 100 mais s'il s'était retiré le 1er janvier 1972, il aurait reçu 2 p. 100 à partir de 1956; et s'il s'était retiré en 1975, il aurait reçu ce 2 p. 100 pour toutes ses années de service. Ces changements ont donc été adoptés et n'ont pas été annulés et n'ont pas touché aux pensions alors en vigueur. Ainsi, depuis le début des années 70 nous tâchons d'aider les personnes vivant d'un fonds de pension, de la façon qui leur serait le plus profitable.

Au début, c'est le pourcentage qui a augmenté de deux, trois ou quatre pour cent, me semble-t-il. Mais ce n'était pas la façon la plus équitable de répartir l'argent que nous avions à cette fin, car celui qui obtenait une pension proportionnellement plus élevé profitait davantage que celui dont la pension était moins élevée et le malheureux recevant $25 par mois, bien qu'il n'ait payé aucune cotisation et l'avait toujours su, n'obtenait toujours que son $25 par mois. Il a alors accepté un paiement fixe mensuel selon la date où il a pris sa retraite. Fondamentalement, je crois que nous avons dit que seuls ceux qui se sont retirés avant 1972 pouvaient bénéficier de ces avantages et qu'au cours des deux ou trois premières années, les employés qui ont pris leur retraite en 1969, 1970, 1971, 1972 ont obtenu une pension moins élevée, parce que les améliorations se sont produites au cours de ses années-là et que le montant maximal était donné à celui qui avait pris sa retraite avant 1969 ou 1968, j'ai oublié à quel moment exactement. Depuis trois ou quatre années donc, voilà la méthode que nous avons adoptée. Nous leur donnons 9, 10, 11 et 12 p. 100, selon le taux de l'inflation et c'est ce qui a gonflé le fonds d'obligations de $160 millions. Cela a été fait pour aider la personne qui ne versait pas de contributions et n'obtenait que $25 par mois. Ce $12 par mois peut paraître modeste, mais si votre pension est de $25 il s'agit, en pourcentage, d'une augmentation importante. Pardonnez-moi d'avoir répondu si longuement à votre question.

Le sénateur Roblin: C'est sans doute là, je suppose, le principal problème du régime de pension, à savoir que certaines personnes estiment cette pension trop élevée.

M. Bandeen: C'est un problème particulièrement épineux. Chaque fois que nous avons modifié le régime de pension, nous avons consulté les employés, je ne parle plus des pensionnés maintenant mais des employés, pour leur demander s'ils acceptaient de sortir de ce que nous appelons le régime 35. Ce régime est double: d'un côté nous trouvons ceux qui ne paient aucune cotisation et n'en ont jamais payée et obtiennent $25 par mois, et de l'autre ceux qui versent une cotisation dont le montant varie et qui obtiennent une ristourne. C'est pourquoi nous avons ouvert la participation au régime 59 cinq fois. Au début des années 70, nous nous sommes même donné la peine de retourner en arrière et de nous assurer que, toute personne qui versait une cotisation au régime 59 et ne profitait pas de tous ces avantages, reçoive une déclaration que nous lui faisions signer. Nous ne nous sommes pas contentés d'écrire et dire qu'il pouvait faire une demande s'il le désirait. Nous avons

[*Text*]

had made a conscious decision. We still have something like 7,000 or 8,000 people who are not covered by the '59 plan. One of the demands of the unions was that we open the plan again in 1978, and we have agreed to open the plan for a limited period this year, in order to try to encourage these people again to take advantage of the better plan.

I do not know what move we can do. We cannot force someone who has had service extending back to before the '59 plan started to join a plan which was made compulsery after he joined.

The Chairman: What is their objection to joining?

Dr. Bandeen: I do not honestly know. We tried to explain the situation to them. We tried to explain the economics of the situation and the financing. I guess they just do not want to contribute. The contribution to our plan is 6½ per cent, and some of these people are just taking the money and investing it in various funds the government has and setting up their own pension plans.

The Chairman: They may think that that is more profitable to them.

Dr. Bandeen: They may have so much invested already that they cannot transfer. The other thing is that if they do join our plan, they have to make the contributions back to where it started, and they have quite a large contribution that has to be made in order to enable them to catch up.

The Chairman: To buy back time, you mean?

Dr. Bandeen: Yes. They have to put the contributions in that they would have made. That amounts to a fairly substantial amount of money.

The Chairman: What would those contributions run to, per person?

Dr. Bandeen: It is between 5 per cent an 6½ per cent of their salary of wages from when they started.

The Chairman: How many years are involved?

Dr. Bandeen: It depends on the individual.

The Chairman: I know that, but you must have some idea of whether it is 25 years, or 30 years, for example.

Dr. Bandeen: Everybody, since 1959, has been obliged to join the plan.

The Chairman: So anyone who has had 19 years' service is looked after, but there are others with more service than that.

Dr. Bandeen: That is only for people who joined since then, so that somebody could have joined in 1958 and decided not to contribute, and still be a non-contributor.

[*Traduction*]

amené chaque personne à signer une déclaration dans laquelle elle affirmait être au courant de cette offre qu'elle en avait été informée et avait pris une décision volontaire. Il y a encore de 7,000 à 8,000 personnes qui ne sont pas couvertes par le régime 59. Une des demandes des syndicats était de nous faire ouvrir une nouvelle fois le régime en 1978, ce que nous avons convenu de faire pour une période limitée cette année afin d'essayer de persuader ces personnes une nouvelle fois de se joindre à nous.

Je ne sais ce que nous pouvons faire, car nous ne pouvons obliger quelqu'un dont les années de service remontent à une date antérieure à la mise en vigueur du régime d'y participer.

Le président: Pourquoi ces employés ne veulent-ils pas y participer?

M. Bandeen: Je ne le sais vraiment pas. Nous avons essayé de leur expliquer la situation, du point de vue économique et financier, et je suppose qu'ils ne veulent tout simplement pas verser une cotisation. La cotisation à notre régime s'élève à 6½ p. 100 et certains prennent cet argent et l'investissent dans divers fonds du gouvernement organisant ainsi leur propre régime de pension.

Le président: Ils pensent peut-être que cela leur est plus profitable.

M. Bandeen: Peut-être ont-ils tant investi qu'il leur est impossible de transférer ces sommes. Par ailleurs, en participant à notre régime, il leur faut verser des cotisations rétroactives à la date d'entrée en vigueur du régime et cela représente une cotisation assez importante si leur désir est d'être à jour.

Le président: Vous voulez dire pour racheter du temps perdu?

M. Bandeen: Oui. Il faut alors débourser le montant des cotisations qui auraient été versées depuis le début et cela représente une somme assez substantielle.

Le président: A combien s'élèvent ces contributions par personne?

M. Bandeen: Les contributions se situent entre 5 et 6½ p. 100 du traitement ou salaire, à partir du moment où ces personnes ont commencé à participer au régime.

Le président: Cela veut dire combien d'années?

M. Bandeen: Cela dépend de chaque cas particulier.

Le président: Je sais, mais vous devez s'avoir un peu, si on peut compter 25 ou 30 ans, par exemple.

M. Bandeen: Tous, depuis 1959, ont été obligés de participer au régime.

Le président: Ainsi donc, celui qui compte 19 années de service est considéré comme contributeur, mais il y en a d'autres qui sont en service depuis plus longtemps.

M. Bandeen: Cela ne vaut que pour les personnes qui participent au programme depuis ce moment-là, de sorte que quelqu'un peut avoir décidé de participer au régime en 1958, de ne pas y contribuer, et toujours être considéré comme un non-contributeur.

[*Text*]

The Chairman: I see. Well, may I ask you again, have you any idea what the average contribution in a general way per person would have to be in order to join this fund? How much are you asking the person who is not now a member to contribute?

Dr. Bandeen: I cannot honestly give you an answer to that. I have never seen a figure on it. You see, we have to match it, and so we have calculated our part, and it comes to a considerable amount of money. It is still a good deal for a guy, even if he had to go out and borrow the money from the bank, because he is getting it matched by the company.

The Chairman: How much does the company have to put in? What is that total you just referred to?

Dr. Bandeen: It is considerable, but I would rather not reveal it, with you permission, because we are always trying to calculate what percentage of the pensioners are going to take advantage of it, and those who are not.

The Chairman: Fair enough, for the moment, anyway.

Senator Roblin: I would like to ask some questions about the capital budgets of the railway. I think the point is quite a simple one. It has been reiterated by several government spokesmen that the government would continue to give approval to the capital budgets of the railway. What are they doing now, and what does that process consist of? Is it on an annual basis, or do you give them a forecast? For example I refer to the capital budget you submitted before the other committee.

Dr. Bandeen: They are required by law, as I understand it, in the case of Canadian National, to approve by order in council our capital and operating budgets.

Senator Roblin: And your operating budgets?

Dr. Bandeen: Yes. We submit them on an annual basis to the Minister of Transport, the Minister of Finance and the Treasury Board. I believe these are the three departments that have to concur in them. Then they recommend them to cabinet.

We try to submit them in November for the following year. Over the last four or five years we have been working closely with the Treasury Board and the Department of Finance, as well as the Ministry of Transport, so as to submit information which will not, you know, overwhelm them, but which will give them a sufficient basis on which to make their decisions. They have requested that we submit a five-year plan each year, and that we submit other information which will aid them in evaluating our capital and operating budgets.

Senator Roblin: Do the people who lend you money know that the government approves your capital budget on this basis?

Dr. Bandeen: I would assume they do, yes.

Senator Roblin: Because it makes it all the more crystal clear that you are really borrowing on the credit of Canada. I do not want to go too far, but really that is the essential

[*Traduction*]

Le président: Je vois. Maintenant, puis-je me permettre de vous demander à nouveau si vous avez une idée de ce que la contribution moyenne, en général, par personne devrait être pour pouvoir participer à cette caisse? Quelle est la contribution exigée de celui qui n'est pas actuellement membre?

M. Bandeen: Honnêtement, je ne peux vous répondre. Je n'ai jamais vu de chiffres à ce sujet. Vous voyez, nous devons équilibrer les conditions; nous avons calculé ce que nous devons verser et cela est assez considérable. Cela constitue toujours une bonne affaire pour quelqu'un, même si cette personne doit emprunter de l'argent, parce que la société s'occupe de faire le raccord.

Le président: Combien la société doit-elle débourser? Quel est le total que vous venez tout juste de mentionner?

M. Bandeen: Cela constitue une somme considérable, mais je préfère ne pas la révéler, avec votre permission, parce que nous essayons toujours de calculer quel pourcentage des pensionnés pourront en profiter comparativement à ceux qui ne pourront le faire.

Le président: Cela suffit, pour le moment, de toute façon.

Le sénateur Roblin: J'aimerais poser certaines questions concernant le budget des immobilisations de la société ferroviaire. Je crois que la question est tout à fait simple. Plusieurs porte-parole du gouvernement ont réaffirmé que celui-ci continuerait d'approuver le budget des immobilisations de la société ferroviaire. Que fait-on actuellement, et en quoi consiste ce processus? Procède-t-on sur une base annuelle ou si vous lui donnez des prévisions? Par exemple, je prends ici le budget des immobilisations que vous avez présenté à l'autre comité.

M. Bandeen: La loi les oblige, si je comprends bien, dans le cas du Canadien National, à approuver par décret nos budgets des immobilisations et d'exploitation.

Le sénateur Roblin: Et vos budgets d'exploitation?

M. Bandeen: Oui. Tous les ans, nous les présentons au ministre des Transports, des Finances et au Conseil du Trésor. Je crois que ce sont les trois ministères qui doivent les approuver et les recommander ensuite au Cabinet.

Nous nous efforçons de présenter ces budgets en novembre, pour l'année suivante. Depuis les quatre ou cinq dernières années, nous avons travaillé en étroite collaboration avec le Conseil du Trésor, le ministère des Finances et le ministère des Transports, de façon à leur présenter des renseignements qui, vous savez, ne les accableront pas, mais leur permettront de prendre leurs décisions. Ces ministères ont demandé que nous leur présentions tous les ans un plan quinquennal ainsi que d'autres renseignements qui pourraient les aider à évaluer nos budgets des immobilisations et d'exploitation.

Le sénateur Roblin: Les gens qui vous prêtent de l'argent savent-ils que le gouvernement approuve votre budget des immobilisations de cette façon?

M. Bandeen: Je le crois.

Le sénateur Roblin: Parce qu'il devient encore plus clair que vous empruntez réellement de l'argent au nom du Canada. Je ne voudrais pas m'aventurer trop loin, mais en réalité, c'est la

[*Text*]

security that the lender is looking at. I feel quite sure of that point.

This five-year budget that you submitted to the other committee is yours, or the government's?

Dr. Bandeen: It is ours.

Senator Roblin: But I mean, have they approved it?

Dr. Bandeen: No. They are not asked to approve the five-year plan. They want that as information, or as a reference.

Senator Roblin: I see. So they have approved the 1978 one, presumably.

Dr. Bandeen: That is all they are required to do.

Senator Roblin: And the rest they have looked at.

Dr. Bandeen: Yes, as a reference for the purpose of approval of 1978, yes.

Senator Roblin: Now, it is a rather interesting situation, because some government spokesmen have indicated that perhaps the capital program in the past was not all that it should have been, and that they now intend to exercise a little discipline. That is the clear implication I take, anyway, from the statements that have been made. Does that mean that they are really going to be running the railway instead of you? Is this just a sort of philosophical observation or does the government really bear down on your capital concessions?

Dr. Bandeen: Frankly I cannot answer for the government. I would suggest the minister would be your avenue for an answer.

With regard to having more control and responsibility, I think this is the basic argument we are making in trying to get ourselves on to a rationalized basis. If there is, for whatever reason, an irrational or an unusual capital structure or operating problems, the management of any corporation can always say, "Well, we tried our best, and this is all masked by these horrible things that are happening, either from uneconomical services or too much capital or wrong structure".

Perhaps I am naïve, but my hope is, if we can put the CN on a commercial basis, then commercial criteria can be applied to our activities and should be applied to our activities. Commercial criteria in evaluating the management of the company, as well as the board of directors, should be applied. This is the most effective method of control I know. I think that most of us have had experience with government review of capital budgets, and they tend to be terribly detailed and do not necessarily produce the most commercially effective and efficient results.

Senator Roblin: The minister said in the other place that there is still government responsibility for such major items

[*Traduction*]

principale garantie que le prêteur veut obtenir. Je suis pas mal sûr à ce sujet.

Ce budget quinquennal que vous avez présenté à l'autre comité, est-ce le vôtre ou celui du gouvernement?

M. Bandeen: C'est le nôtre.

Le sénateur Roblin: Mais, l'ont-ils approuvé?

M. Bandeen: Non, ils ne sont pas tenus d'approuver le plan quinquennal. Ils le veulent à titre documentaire ou de référence.

Le sénateur Roblin: Je comprends. Je présume donc qu'ils ont approuvé le budget de 1978.

M. Bandeen: C'est tout ce qu'ils ont à faire.

Le sénateur Roblin: Et ils ont étudié le reste.

M. Bandeen: C'est exact, à titre de référence, aux fins de l'approbation de 1978.

Le sénateur Roblin: Nous voilà maintenant en face d'une situation intéressante, parce que certains porte-parole du gouvernement ont indiqué que, peut-être, par le passé, le financement n'a pas été effectué comme il aurait dû l'être et que l'on a maintenant l'intention d'imposer un peut de discipline. C'est là ce que je déduis de façon assez claire, de toute façon, d'après les déclarations qui ont été faites. Cela veut-il dire que ces ministères vont réellement s'occuper de l'exploitation de la société ferroviaire à votre place? S'agit-il tout simplement d'une remarque philosophique ou si le gouvernement va réellement se ruer sur vos concessions financières?

M. Bandeen: En toute sincérité, je ne peux répondre au nom du gouvernement. Je vous suggère de vous adresser au Ministre pour obtenir une réponse à cette question.

En ce qui concerne un contrôle et une responsabilité accrus, je crois qu'il s'agit là de l'argument fondamental que vous soutenez, lorsque vous essayez de nous faire adopter un fondement rationnel. Si, pour une raison ou une autre, on découvre qu'il y a financement irrationnel ou peu courante ou encore si on fait face à des problèmes d'exploitation, la direction d'une société peut toujours dire: «Voilà, nous avons fait de notre mieux mais tous ses horribles événements viennent obscurcir notre travail, qu'ils soient causés par des services peu économiques, un capital trop important ou une structure erronée».

Je suis peut-être naïf, mais j'espère que, si l'on peut exploiter le CN sur une base commerciale, on pourra alors appliqué des critères de ce genre à nos activités et j'espère de même que ses critères pourront être appliqués aux autres. Pour évaluer le travail des gestionnaires d'un société, de même que celui du conseil d'administration, il faut appliquer des critères de nature commerciale. C'est la méthode de contrôle la plus efficace que je connaisse. Je pense que la plupart d'entre nous savent ce qu'est une révision du budgets des immobilisations du gouvernement et la plupart savent aussi que celui-ci a tendance à obtenir le plus de détails possibles et que cela ne produit pas nécessairement les résultats les plus efficaces, du point de vue commercial.

Le sénateur Roblin: Le Ministre a déclaré à l'autre endroit que le gouvernement doit toujours être responsable de ces

[*Text*]

because there is government responsibility for the capital budget, so you are not out from underneath his wing yet.

Dr. Bandeen: No, and we are not asking to be. I feel the government should be informed of what our plans are for the five years. They should be given the budgets and they should have to approve them. I have no arguments with that at all. I think it is a healthy discipline for the corporation.

Senator Roblin: Do you feel that this bill is improving your competitive position?

Dr. Bandeen: Per se, no, it is just a change in a measure of our financial structure from debt to equity, but yes in the sense of what it will do for the morale of the people, the officers and the employees of the corporation. It will be very much a plus in our competitive position. I think we have improved our competitive position in the last four years significantly and I think that we are becoming more efficient and more effective, and I would expect that the passage of this bill would contribute to that.

Senator Roblin: You said that before, and I laughed when I saw it because I cannot really believe it. You said that this legislation, which makes CN management both more responsible and more accountable for its performance, results in Canadian National contributing more effectively to economic growth in Canada. I do not bieve you are going to be more responsible tomorrow than you were yesterday. You were responsible to start with.

Dr. Bandeen: I am not the CNR; I am one person in the CNR.

Senator Roblin: I have observed you and your colleagues for some time, and I do not think you lack any responsibility.

Dr. Bandeen: In an organization of 75,000 people across the corporation and in the U.S. and other parts of the world, I think the majority are responsible, they always will be and always have been, but it is always difficult to continue to press people to make the proper and effective decisions if they know that it does not matter. It has got to be a very real thing in the back of the minds of a great many of our people. I am not critical of our people because I think that they have done a great job, but if you know the government will pick up the deficit and will supply capital willy-nilly, you could soon emulate the Japanese. In the last year they had a deficit of $3 billion, and the Germans were over $2 billion. It is very easy to get into that syndrome. I personally would not because I do not think I would be in the corporation very long.

What I am trying to say to our people, and what I have been saying since being president and before, is that we should be a commercial operation and operate commercially. Our best contribution to Canada is to have an efficient transportation system, and I think this bill endorses that and shows a degree of faith in what we have done, and our ability to carry on.

[*Traduction*]

grandes questions, parce que c'est lui qui est chargé des budgets des immobilisations, de sorte que c'est encore de lui que vous relevez.

M. Bandeen: Non, et nous ne voulons pas qu'il en soit ainsi. J'estime que le gouvernement devrait être au courant de nos projets quinquennaux. On devrait lui présenter les budgets et il devrait les approuver. Je ne dispute pas de cela, pas du tout. Je crois que c'est là une discipline valable que devrait s'imposer la société.

Le sénateur Roblin: Croyez-vous que ce projet de loi pourra améliorer votre situation concurrentielle?

M. Bandeen: En soi, non, il ne s'agit là que d'une modification à la mesure de notre structure financière, qui passe du passif à l'actif; mais je considère que oui, en ce sens qu'il sera un appui moral pour la population, les directeurs et les employés de la société. Ce sera vraiment un atout très positif. Je crois que nous avons appréciablement amélioré notre situation concurrentielle au cours des dernières années, je pense que nous devenons de plus en plus efficaces et j'espère que l'adoption de ce projet de loi contribuera à cela.

Le sénateur Roblin: Vous avez dit cela avant, et j'ai ri quand j'ai vu votre déclaration, parce que je n'y crois vraiment pas. Vous avez dit que le présent projet de loi, qui rend la gestion du CN à la fois plus responsable et plus comptable de son rendement, fait que le Canadian National contribuera de façon plus efficace à la croissance économique du Canada. Je ne crois pas que vous serez plus responsables demain que vous ne l'étiez hier. Vous étiez responsable tout d'abord.

M. Bandeen: Je ne suis pas le CN, je n'en suis qu'un représentant.

Le sénateur Roblin: Je vous observe, vous et vos collègues, depuis un certain temps, et je n'ai pas l'impression que vous manquez de responsabiité.

M. Bandeen: Dans une organisation où 75,000 personnes œuvrent, aux États-Unis et dans d'autres parties du monde, je crois que la majorité sont responsables, qu'ils le seront et qu'ils l'ont toujours été; il est toujours difficile, toutefois, de continuer à presser les gens de prendre des décisions justes et efficaces, lorsqu'ils savent que cela n'a pas d'importance. Cela a dû être un point très important dans l'esprit d'un très grand nombre de nos employés. Je ne veux pas critiquer nos employés, car j'estime qu'ils ont fait du bon travail. Mais si vous savez que le gouvernement comblera le déficit et fournira les fonds bon gré mal gré, vous pourriez rivaliser très tôt avec les Japonais. L'an dernier, leur déficit s'élevait à $3 milliards, tandis que celui des Allemands se chiffrait à plus de $2 milliards. Il est très facile de se retrouver dans les mêmes draps. Ce ne serait personnellement pas mon cas, car je ne crois pas continuer très longtemps avec la société.

Ce que j'essaie de dire à nos employés, depuis que je suis président et même avant, c'est que nous devrions être une société commerciale et fonctionner à ce titre. La meilleure contribution que nous puissions apporter au Canada, c'est d'assurer un système de transport efficace; je crois que ce bill en fait foi et indique une certaine croyance en ce que nous avons fait et en nos aptitudes à le faire.

[*Text*]

Senator Roblin: I hope that is right, but as things stand now, if you should stub your toes and lose money, the government is able to pick up the deficit.

The suggestion that has been made by someone is that we should amend the bill so the government would not—would be specifically enjoined in acting as a safety net. How would you feel about that?

Dr. Bandeen: That would really affect the financing of the Canadian National Railways on the short term.

Senator Roblin: I am following your argument to a conclusion.

Dr. Bandeen: I think it would immensely complicate our life financially for the next few years. However, I believe, given time to establish a track record, we can take that with no problem. Next year it would be difficult if we wanted to go and borrow money, but if we can establish that we can make a decent return on the equity of the corporation over a period of three or four years, I do not think it would affect us one way or another. At the moment, all they have to look at is our track record, and we have two years of profitability and a return on the equity of less than two per cent which does not really inspire lenders to give us a whole lot of money.

Senator Roblin: So there are limitations, at the present time, to your commercial status?

Dr. Bandeen: Practical limitations.

Senator Roblin: You would not like to have the safety net removed. Mind you, I do not think it would be a good idea to do it. I am not expressing this as my opinion.

Dr. Bandeen: One of the things they have done in the bill is remove the obligation. There was a part of the Act which said that we could not fund deficits of Canadian National Railways, and they have taken that out. That has already caused us a considerable amount of financial problems because the bill was published last December and we had it distributed, with full disclosure, in the U.S., and they said, "Does that mean that they won't?" Of course, we gave them the factual statement that it did not mean that they wouldn't, it meant that they could fund deficits. There is already that change in the proposed legislation.

The Chairman: I notice it is very nearly half-past twelve. I am wondering if it would be satisfactory to the committee to adjourn now until two o'clock.

Senator Roblin: Mr. Chairman, could I just make an inquiry here? I am anxious to get these depreciation tables because I would like to go into that matter a little more fully to try to determine what the amount of the depreciation that has been overlooked really is compared, say, to the standard railway system in Canada. I think it is somewhat less than the amount that has been quoted. I would like to look into that.

[*Traduction*]

Le sénateur Roblin: J'ose espérer que c'est exact, mais dans l'état actuel des choses, si vous deviez vous heurter à des difficultés et perdre de l'argent, le gouvernement serait en mesure de combler le déficit.

Quelqu'un a proposé que nous amendions le bill de sorte que le gouvernement ne le fasse pas—mais serait plutôt enjoint de servir de file de sécurité. Qu'en penseriez-vous?

M. Bandeen: Cela influerait vraiment, à court terme, sur le financement des chemins de fer nationaux du Canada.

Le sénateur Roblin: Je tire une conclusion de votre argument.

M. Bandeen: Je crois que cela compliquerait énormément notre vie, financièrement parlant, pour les prochaines années. Toutefois, je crois, que si l'on nous donnait le temps de faire nos preuves, nous n'aurions aucun problème. Il nous serait difficile, l'an prochain, d'emprunter mais si nous pouvons démontrer qu'il nous est possible de réaliser des bénifices honêtes, sur une période de trois ou quatre ans, je ne crois pas que cela nous touche d'une façon ou d'une autre. Pour l'instant, ils n'ont qu'à consulter notre dossier pour se rendre compte que notre entreprise a été rentable pendant deux ans et que nous avons réalisé un bénéfice de moins de deux pour cent sur l'apport social, performance qui n'incite pas vraiment les prêteurs à nous consentir des sommes importantes.

Le sénateur Roblin: Votre statut commercial se voit donc imposer certaines limites à l'heure actuelle?

M. Bandeen: Des limites pratiques.

Le sénateur Roblin: Vous n'aimeriez pas qu'on enlève le filet de sécurité. Permettez-moi de vous dire que je ne crois pas qu'il s'agirait là d'une bonne idée et je n'exprime pas là une opinion personnelle.

M. Bandeen: Ce bill a entre autres éliminé l'obligation. Un article de la loi stipulait qu'on ne pouvait consolider les déficits des chemins de fer nationaux du Canada; cette disposition a été abrogée. Cela nous a déjà causé beaucoup d'ennuis financiers, parce que le bill a été publié en décembre dernier et que nous l'avons distribué aux États-Unis; les Américains ont réagi en déclarant: «Cela signifie-t-il qu'ils ne le feront pas?» Naturellement, nous leur avons officiellement dit que cela ne voulait pas dire qu'ils ne le feraient pas, mais qu'ils pouvaient combler les déficits. Ce changement existe déjà dans la mesure législative proposée.

Le président: Je remarque qu'il est presque midi trente. Je me demande si les membres du Comité ne seraient pas d'accord pour lever la séance jusqu'à 2 heures.

Le sénateur Roblin: Monsieur le président, pourrais-je demander quelque chose? Je désire vivement obtenir ces tables de dépréciation; j'aimerais, en effet, étudier un peu plus à fond cette question afin d'essayer de déterminer quel montant de la dépréciation qui a été omise se compare vraiment, disons, au système standard de chemin de fer au Canada. Je crois que c'est un peu moins que le montant qui a été cité. J'aimerais étudier ces tables.

[*Text*]

Secondly, I would like to get the figures on the profit forecasts, because I want to come back to those five-year forecasts.

Dr. Bandeen: On the conditions underlying them?

Senator Roblin: Yes.

The Chairman: Are you giving notice?

Senator Roblin: Yes, and I am just asking if he could produce those this afternoon which is perhaps asking a bit much.

Dr. Bandeen: We will try in the next hour and a half. I want to make sure I understand the depreciation point. You want the rates of depreciation by major categories? I do not know if that would be terribly helpful.

Senator Roblin: I am thinking of three or four categories, there is the rolling stock, and there is the right of way, and other structures that you would depreciate. The main categories which were overlooked in 1952. What I have in mind is this. I want to see what they are and how that depreciation table compares, say, with the Canadian Pacific depreciation table, to try to find out what handicap this railway is under compared with that railway because you did not do it. I do not think the handicap is as big as is stated, but I want to try to pare it down and see what it really is.

Dr. Bandeen: We can try to get you the individual things. Basically, I should state right now that the amount of depreciation we have calculated has been something that has been approved by the Department of Finance, the Treasury Board and outside auditors.

Senator Roblin: That is not my point. My point is how it compares to similar depreciation approved for Canadian Pacific, because they have the same problems that you have. As I see it, the only difference between the two railways on one category, let us say rolling stock, is that they started to depreciate at one date and you started to depreciate at a date ten or twelve years later. That is the item I want to focus on. I think the rest of the depreciation is just the same problem that they have got. I don't see why you should get any special consideration.

Dr. Bandeen: While I am on it, I do not want to be argumentative but I thought we established that we did not get special consideration on the depreciation. We basically took it out of the equity, the same as they did. They had retained earnings to take it out of. We have to set it off against stock.

The Chairman: Perhaps we could go on with the argument after lunch. You have made the request for all the information you were thinking of, Senator Roblin, have you?

Senator Roblin: Yes, thank you, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

Deuxièmement, j'aimerais obtenir les chiffres concernant les prévisions relatives aux bénéfices, parce que je veux revenir à ces prévisions quinquennales.

M. Bandeen: Sur les circonstances sur lesquelles elles se fondent?

Le sénateur Roblin: Oui.

Le président: Donnez-vous avis?

Le sénateur Roblin: Oui et je voudrais savoir s'il est possible de les produire cet après-midi, même si c'est peut-être un peu trop demander.

M. Bandeen: Nous essaierons de les obtenir dans l'heure et demie qui va suivre. Je veux être certain de bien comprendre la question de la dépréciation. Vous voulez obtenir les taux de dépréciation pour les principales catégorie? Je me demande si cela nous serait très utile.

Le sénateur Roblin: Je songe à trois ou quatre catégories où il serait question de matériel roulant, de droit de passage et d'autres structures que vous amortiriez. Les catégories principales qui ont été omises en 1952. Je veux voir, en sommes, ce dont il s'agit et de quelle manière ce tableau de dépréciation se compare, disons, avec celui du Canadien Pacifique, afin d'essayer de déterminer le handicap de cette société, par rapport à l'autre, puisque vous ne l'avez pas fait. Je ne crois pas que ce dernier soit aussi élevé que celui que vous avez mentionné, mais je veux essayer de le déterminer afin de voir ce dont il s'agit vraiment.

M. Bandeen: Nous pouvons essayer d'obtenir ces renseignements. Fondamentalement, je devrais maintenant déclarer que le montant de la dépréciation que nous avons calculé avait été approuvé par le ministère des Finances, le Conseil du Trésor et des actuaires indépendants.

Le sénateur Roblin: Là n'est pas où je peux en venir. Je veux comparer le tableau à celui de la dépréciation approuvée pour le Pacifique canadien, parce que cette société doit affronter les mêmes problèmes. D'après moi, la seule différence entre les deux sociétés de chemin de fer en ce qui concerne une catégorie, disons le matériel roulant, c'est qu'elle a commencé à amortir à un moment donné et que vous aviez commencé à le faire dix ou vingt ans plus tard. Voilà le point sur lequel je veux insister. Je crois que le reste de la dépréciation n'est que le même problème auquel elle a dû faire face. Je ne voix pas pourquoi on devrait vous accorder une attention particulière.

M. Bandeen: Tandis que j'y suis, je ne veux absolument pas critiquer, mais j'avais cru que nous avions établi que nous n'avions pas fait l'objet d'un traitement particulier, en ce qui concerne la dépréciation. Nous l'avons tirée à la base du capital-social, tout comme elle l'avait fait. Alors qu'elle a dû immobiliser les bénéfices pour y arriver, nous avons dû la tirer du capital-action.

Le président: Peut-être pourrions nous poursuivre après le repas. Avez-vous demandé tous les documents dont vous pensiez avoir besoin, sénateur Roblin?

Le sénateur Roblin: Oui, merci, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: Then we will adjourn until 2.00 o'clock.

The Committee adjourned.

The committee resumed at 2.20 p.m.

The Chairman: Perhaps we should resume now.

Senator Marchand: Dr. Bandeen, I probably will not follow the technical and professional line my colleague, Senator Roblin, followed earlier this day. However, I do have a few questions. I understand that the passenger train running between Montreal and Quebec City, and return, will be using the CP rails on the north shore. I received a great deal of complaints on this from CN employees and I know you are aware of those. I know that there are some technical problems involved in that, and that the rails on the north shore are probably better than those on the south—

Senator Bourget: I do not mean to interrupt, but I would not say that.

Senator Marchand: That is not the point I wish to make. You may raise that point later. My question is, would it not take more time to travel from Quebec City to Montreal when using the north shore as opposed to the south shore? Time is of the essence in this mode of transportation.

Dr. Bandeen: What must be remembered is that, on the south shore, the line now being used is CN's main line for freight coming from the Maritimes. There are two lines which come from the Maritimes that come together there. This is not a double track, but it is well signaled, and there is the possibility of interference with the freight traffic on that line.

The CP line on the north shore is very lightly used for freight. While its condition, as I understand it, is not on the same level as that of CN's on the south shore, the hope is that they expect to put it into condition so that traffic can travel at 95 miles per hour. This they hope to do with a minimum amount of expenditure. At that time it will probably be as fast, if not faster, because there will be a minimum of freight traffic which would interfere with the passenger traffic.

The problems are the condition of the track, which they hope to upgrade, and that of access on the Montreal end into Central Station. The CP line, as you know, takes a circuitous route through Westmount, Montreal West and Park Avenue. It goes farther west and then comes east. The plan is to have it come through CN's tunnel into Central Station. I think there are plans now for a crossover so that that could be accomplished. On the other hand, it has closer and better access to downtown Quebec City. With an expenditure of capital, I think that that could be the preferred line. There is less likelihood of freight interruption on that line.

As to the problem of labour, this is an acute problem across our whole system as a result of VIA coming into existence in an attempt to rationalize the passenger service. In advance of

[*Traduction*]

Le président: Nous levons donc la séance jusqu'à deux heures.

Le Comité suspend ses travaux.

Le comité reprend ses travaux à 14 heures 20.

Le président: Nous devrions peut-être reprendre nos travaux.

Le sénateur Marchand: Monsieur Bandeen, je ne choisirai peut-être pas la même veine technique et professionnelle qu'a suivie ce matin mon collègue, le sénateur Roblin. Cependant, j'aurais quelques questions à vous poser. J'ai cru comprendre que le train de passagers entre Montréal et la ville de Québec utilisera les rails du CP sur la rive nord. J'ai reçu des employés du CN un certain nombre de plaintes à cet égard et je sais que vous en êtes conscient. Je sais que cette façon de procéder comporte certains problèmes techniques et que les rails de la rive nord sont probablement en meilleur état que ceux de la rive sud . . .

Le sénateur Bourget: Je ne veux pas vous interrompre, mais je ne dirais pas cela.

Le sénateur Marchand: Ce n'est pas le point que je veux soulever. Vous pouvez y revenir plus tard. Je voudrais savoir s'il ne faut pas plus de temps pour aller de la ville de Québec à Montréal en passant par la rive nord? Quand on adopte ce mode de transport, le temps est un facteur essentiel.

M. Bandeen: Il ne faut pas oublier que le tracé qu'on utilise maintenant sur la rive sud est la principale ligne du CN pour le transport du fret en provenance des Maritimes. Deux tracés en provenance des Maritimes se rencontrent là. Il ne s'agit pas de rails doubles et même si les moyens de signalisation sont bons, il reste la possibilité d'interférence avec le trafic du fret sur ce tracé.

Le tracé du CP sur la rive nord sert rarement pour le transport du fret. Et si j'ai bien compris, son état n'est pas aussi bon que celui du tracé du CN sur la rive sud, mais on espère que les rails pourront être remis en état pour que le trafic puisse se déplacer à 95 milles à l'heure. On espère que les débours nécessaires ne seront pas trop élevés. Du même coup, le transport sera aussi rapide, sinon plus rapide, parce qu'il y aura un minimum de trafic du fret pouvant nuire au transport des voyageurs.

L'état des rails, qu'on espère améliorer et l'accès à la gare centrale de Montréal posent un problème. Le tracé du CP, comme vous le savez, suit un trajet indirect et passe par Park Avenue dans l'ouest de Montréal. Les trains vont un peu plus à l'ouest puis reviennent vers l'est. On prévoit par conséquent les faire passer par le tunnel du CN jusqu'à la gare centrale. Je crois qu'on prévoit construire à cette fin une voie de croisement. D'autre part, l'accès est meilleur et moins éloigné pour ce qui est du centre ville de Québec. Avec une injection de capital, je crois que ce serait le tracé le meilleur. Le transport de fret risque moins de causer des difficultés sur ce tracé.

Quant au problème de la main-d'œuvre, il est très grave dans l'ensemble de notre système à la suite de l'adoption de VIA, projet visant à rationaliser le service voyageurs. Avant

[*Text*]

this, we supplied roughly 80 per cent of the passenger service and CPR supplied roughly 20 per cent. Under the rationalized service, I am sure the proportion the CPR will provide will increase. Their absolute amount may not be higher, but the proportion will be higher. In places such as Quebec City, northern Ontario and locations in the Prairies, we will find that we will have excess staff. CN and Transport Canada have been aware of this from the beginning, and I am sure CPR has been aware of this. We try to keep the labour people fully abreast of this and concurring with what is taking place. Right now we are attempting to negotiate agreements with the labour unions to protect the workers who are going to be displaced. These would be endorsed by Transport Canada, the two railways and VIA. The government has already the authority, as I understand it to underwrite some portions, if not all, of the costs of displacing people.

In the long run, I believe the CP line on the north shore is better for passenger traffic. Basically, if we are going to run fast passenger trains—and I do not mean 95 miles an hour, but 200 kilometers an hour or 120 miles an hour—there has to be a line devoted to passenger service. You really cannot run passenger traffic on a freight line. All it takes is one heavy freight train to break and the whole line is out of kilter. There is a better chance of devoting that line exclusively to passenger traffic at some time in the future than devoting the south shore line. It makes sense, although it is not very pleasant for our unions, but, there again, the unions have been part of these negotiations. I think they are being fairly treated. When they sign the agreement, I gather that it meets with their concurrence.

Senator Marchand: I often travel between Quebec City and Montreal by train. I know a great many of the employees working on the trains. They tell me that they are worried about this. I am wondering whether these employees could be given some reassurance from the CNR on this. Perhaps you have done so and they have not believed you and remain in a state of insecurity, but I am under the impression that you have not done everything that could be done because every time I take one of those trains I hear someone complaining or saying that they will be forgotten or that they will be sacrificed and that the CPR will benefit.

Senator Bourget: I can add that in my former constituency there are people who will be affected. I understand there are many curves which will be replaced from Archambault to Trois-Rivières east to Quebec City which will be replaced. I know it will cost a great deal of money to replace those curves so that they can attain those speeds of 90 or 100 miles an hour. I wonder why you have chosen the north shore and not taken the south shore, because on the south shore they have two lines, one going through Richmond and one going through Drummondville.

[*Traduction*]

cela, nous fournissions environ 80 p. 100 du service voyageurs et le CPR en fournissait environ 20 p. 100. En vertu du service rationalisé, je suis certain que la proportion assurée par le CPR sera plus élevée. Le nombre de voyageurs qu'il transportera ne sera peut-être pas plus élevé, mais la proportion le sera. Dans des endroits tels que la ville de Québec, le nord de l'Ontario, et certaines localités des Prairies, nous aurons probablement un excédent de personnel. Le CN et Transport Canada en sont conscients depuis le début et je suis certain que le CPR ne l'ignore pas. Nous faisons tout en notre possible pour que les responsables du personnel soient parfaitement informés de tous les changements dans ce secteur et qu'ils les approuvent. A l'heure actuelle, nous tentons de négocier des accords avec les syndicats afin de protéger les travailleurs qui seront déplacés. Ces accords seront entérinés par Transport Canada, les deux compagnies de chemins de fer, et le réseau VIA. Si je comprends bien, le gouvernement est déjà habilité à souscrire une certaine part, sinon la totalité, du coût des transferts d'employés.

A la longue, je crois que le tracé du CP sur la rive nord est préférable pour le transport des voyageurs. Essentiellement, si nous devons prévoir des trains de voyageurs plus rapides—et je ne veux pas parler de 95 milles à l'heure, mais plutôt de 200 kilomètres heure ou de 120 milles à l'heure—il faut qu'il y ait un tracé réservé au service voyageurs. Vous ne pouvez vraiment pas avoir un train de voyageurs et un train de fret sur le même tracé. Il suffit qu'un seul train de fret lourd connaisse des difficultés pour ralentir tout le service sur ce tracé. Il est préférable, dans un avenir rapproché, de réserver le tracé de la rive nord exclusivement au transport des voyageurs plutôt que d'y réserver le tracé de la rive sud. C'est une solution plus sensée bien qu'elle ne plaise pas à nos syndicats, mais je vous rappelle que les syndicats participent aux négociations. Je crois qu'ils sont traités de façon équitable. Lorsqu'ils signeront les ententes, j'imagine qu'ils en approuveront du même coup le contenu.

Le sénateur Marchand: Je voyage souvent en train entre la ville de Québec et Montréal. Je connais un grand nombre des employés qui travaillent sur les trains. Ils m'ont fait part de leurs inquiétudes. Je me demande si le CN pourrait rassurer ces employés. Vous l'avez peut-être fait et les employé ne vous ont pas cru. Ils restent donc dans l'insécurité, mais j'ai l'impression que vous n'avez pas fait tout votre possible puisque chaque fois que je prends un de ces trains, j'entends quelqu'un qui se plaint ou qui prétend être oublié ou sacrifié au profit du CP.

Le sénateur Bourget: Je pourrais ajouter que dans mon ancienne circonscription électorale il y a des personnes qui seront touchées. On m'a dit que de nombreux virages seront remplacés entre Archambault et Trois-Rivières et vers l'est jusqu'à la ville de Québec. Je sais qu'il en coûtera très cher pour remplacer ces virages afin de permettre aux trains d'aller à des vitesses de 90 ou de 100 milles à l'heure. Je me demande pourquoi vous avez choisi la rive nord plutôt que la rive sud, puisque sur cette dernière il y a deux tracés, un qui passe par Richmond et l'autre par Drummondville.

[*Text*]

Dr. Bandeen: I would suggest that you put that question to the minister when he appears before the committee tomorrow. We did not make the choice. The choice was given to us. If there is a possibility of creating that CPR line as the total passenger line, there perhaps is an advantage in that. There is no way that those south shore lines will ever be totally passenger. We cannot turn it over to passenger totally.

Dealing with the employee aspect, there are two categories of employees, those on-train—the porters, dining car personnel—and the operating crews, which comprise the conductor, trainmen, the engineer, and so forth. The on-train employees will all be going to VIA and VIA will sort them out. To the extent there is work, regardless of whether they are CN or CP employees, they will have a job. I presume they will be protected on a seniority basis.

The operating crews will remain as CN or CP employees. They are the ones who are going to lose the job opportunities in the event that the trains are transferred to the CPR. We are trying to work with them from coast to coast in an attempt to work out a fair settlement. It is disappointing in some respects to CNR that we have not been chosen in certain areas, one of which is Montreal-Quebec City. We will eventually have Ottawa-Winnipeg, which will create in its own right a much more severe problem because of the run through northern Ontario. We are trying to work very closely with these people and the government in working out a fair solution to the problem.

In the case of the Quebec City-Montreal run, that was a decision made by the Minister of Transport. On the northern Ontario run, the decision was made by the CTC after extensive hearings. I have to assume they took into account the human side of the dislocations which will result from their recommendations. I was not asked for my opinion, either by the CTC or the minister, with respect to these two items. We are trying to live with a situation presented to us and be as fair as possible to our employees.

My desire was to get this done as quickly as possible. We have a commitment from Transport Canada now, and have had for some time, to substantially have the trains moved over to VIA by April of 1979. Once the transfer of the trains is accomplished, many of the fears will be allayed. People will then be aware of the situation, whereas now there is a great deal of rumour and speculation as to what will happen. Part of the unrest is probably unnecessary. Having said that, however, if the objective of the government, which is to reduce deficits on the passenger service, is to be accomplished, it is going to have to be done in one of two ways—either increase the volume of ridership, which is the intent, I understand, or cut down the costs, and a large percentage of the costs of the passenger service relates to employment. We are trying to ensure that as fair as possible a method of doing this is carried out.

[*Traduction*]

M. Bandeen: Je pense que le mieux serait que vous posiez cette question au ministre lorsqu'il comparaîtra devant le Comité demain. Ce n'est pas nous qui avons fait ce choix, il nous a été imposé. S'il est possible d'exploiter cette ligne du Canadien Pacifique uniquement pour des trains de voyageurs, cette solution présente peut-être certains avantages. Mais il n'est absolument pas possible que sur ces lignes de la rive sud ne circulent que des trains de voyageurs. C'est impossible.

Quant aux salariés, il existe deux catégories d'employés: le personnel roulant qui comporte les garçons de train et le personnel des wagons restaurant et les équipes de commande, le chef de train, les agents de train, l'ingénieur, et ainsi de suite. Le personnel roulant sera employé par la société VIA et celle-ci les triera. Dans la mesure où il y a du travail, qu'ils soient employés du CN ou du CP, ils en auront. Je suppose qu'ils seront engagés en fonction de l'ancienneté.

Les équipes de commande resteront des employés du CN ou du CP. Ce sont ces derniers qui verront s'envoler des perspectives d'emploi si les trains sont transférés au Canadien Pacifique. Nous essayons de collaborer avec eux sur tout le territoire du Canada afin d'essayer de conclure un accord juste. A certains égards, il est très décevant que le CN n'ait pas été choisi dans certaines régions, par exemple pour la liaison Montréal-Québec. Nous pourrons par contre exploiter la ligne Ottawa-Winnipeg, ce qui créera un problème beaucoup plus aigu en raison de la traversée du nord de l'Ontario. Nous allons essayer de collaborer étroitement avec les responsables et le gouvernement pour trouver une solution juste au problème.

Pour ce qui est de la ligne Québec-Montréal, cette décision fut prise par le ministre des Transports. Quant à la ligne du nord de l'Ontario, la décision a été rendue par la Commission canadienne des transports après de longues audiences. Je suppose qu'ils ont tenu compte des bouleversements à caractère humain que ne manqueront pas de provoquer ces recommandations. Ni la Commission canadienne des transports ni le ministre ne m'a demandé mon opinion à ce sujet. Nous essayons de résoudre un problème qui nous a été imposé et de nous montrer aussi équitables que possible envers nos employés.

Je voulais que ce soit fait le plus vite possible. Le ministère des Transports s'est engagé—depuis un certains temps déjà—à transférer la quasi-totalité des trains dès avril 1979 à VIA rail. Dès que ce transfert aura été effectué, de nombreuses craintes seront balayées. Les personnes intéressées seront alors conscientes du problème alors qu'à l'heure actuelle les rumeurs et les spéculations ne cessent de circuler. Une partie du malaise auquel on assiste est vraisemblablement inutile. Ceci dit, si l'objectif du gouvernement, qui est de réduire le déficit accumulé sur les lignes transportant des voyageurs, doit être atteint, cela ne pourra se faire que de deux façons, soit en augmentant le volume de la clientèle, ce qui est le but visé si j'ai bien compris, soit en réduisant les frais, or un pourcentage important des frais qu'entraîne le service voyageurs a un rapport avec l'emploi. Nous essayons de nous assurer que cela sera fait de la façon la plus équitable possible.

[*Text*]

Senator Langlois: As I understand it, there are a number of improvements to be carried out on the north shore track. Are those improvements to be carried out by CPR, VIA, or CNR?

Dr. Bandeen: They will not be carried out by CNR. I would assume they would be carried out by CPR on a contract basis with VIA. VIA does not have any large capacity in civil or mechanical engineering, and I would be hopeful they won't ever have it. I think the two railways have sufficient expertise in this area. If it is like the GO Agreement in Ontario, it will be done by CP on a contract basis with VIA. CN carries out all of the track improvements for GO in Ontario and sends them a bill.

Senator Langlois: Am I right in concluding that CPR will be running freight trains on this track?

Dr. Bandeen: They have freight trains, but not a whole lot.

Senator Langlois: But they will still be running them?

Dr. Bandeen: I understand so, yes, initially.

Senator Langlois: What will be the size of the passenger service on a daily basis?

Dr. Bandeen: That question will have to be put to VIA. I do not know what their plans are. Currently we run two Rapidos a day to Quebec City, one in the morning and one in the afternoon. I would hope that they would at least maintain that, and perhaps add more.

The Chairman: What is the time span involved in the run from Montreal to Quebec City?

Dr. Bandeen: I think it is less than three hours.

Senator Bourget: Two hours and forty-five minutes.

Senator McElman: Mr. Chairman, I regret not having been here this morning. I hope I do not duplicate any matters you might have raised with respect to the maritime region.

What are the plans for the rail service from Halifax through New Brunswick—the main line from Moncton up through Campbellton and on to Quebec City?

Dr. Bandeen: You are referring to the passenger service now?

Senator McElman: Yes.

Dr. Bandeen: As you are probably aware, we are still responsible for the passenger service in that region. However, the CTC has undertaken a study in order to produce a rationalized service. We are all now awaiting the provisional plan of the CTC for passenger service. If they follow the procedure they fallowed in the transcontinental service, they will issue a provisional plan on which they will invite comment from the various interested parties and then at some subsequent date they will issue a final plan for the maritime region. I frankly do not have any idea what it might be. We have

[*Traduction*]

Le sénateur Langlois: Si j'ai bien compris, un certain nombre d'améliorations doivent être apportées aux lignes de la rive nord. Ces améliorations seront-elles effectuées par le CP, VIA ou le CN?

M. Bandeen: Elles ne seront pas effectuées par le CN. Je suppose que cette responsabilité incombera au CP qui concluera des contrats avec VIA. Cette société n'a pas d'importantes ressources en génie civil ou mécanique et j'espère qu'elle n'en aura jamais. Je crois que les deux sociétés de chemins de fer ont suffisamment d'expérience pratique en la matière. Si c'est comme l'accord GO en Ontario, ces améliorations seront effectuées par le CP qui concluera des contrats avec VIA. Le CN apporte toutes les améliorations aux voies de chemin de fer pour le programme GO en Ontario et il envoie une facture à la direction de ce dernier.

Le sénateur Langlois: Est-il vrai que le CP exploitera des trains de marchandises sur cette ligne?

M. Bandeen: Il possède effectivement des trains de marchandises, mais pas beaucoup.

Le sénateur Langlois: Mais il continuera à les exploiter?

M. Bandeen: Je suppose que oui. Au début.

Le sénateur Langlois: Quelle sera l'importance du service-voyageurs par jour?

M. Bandeen: Il faudrait poser cette question à VIA. Je ne connais pas ses projets. Actuellement, nous assurons la liaison Montréal-Québec deux fois par jour, une le matin et une l'après-midi. J'espère qu'ils maintiendront ces deux trains et même qu'ils en ajouteront d'autres.

Le président: Combien de temps faut-il pour aller de Montréal à Québec?

M. Bandeen: Moins de trois heures, je crois.

Le sénateur Bourget: Deux heures et 45 minutes.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je regrette de ne pas avoir assisté aux délibérations de ce matin. J'espère que je ne soulève pas des questions que vous avez déjà posées en ce qui concerne les provinces Maritimes.

Quels sont les projets pour le service ferroviaire qui assure la liaison entre Halifax et le Nouveau-Brunswick et la ligne principale qui va de Moncton à Québec en passant par Campbellton?

M. Bandeen: Vous parlez du service-voyageurs?

Le sénateur McElman: Oui.

M. Bandeen: Vous le savez sans doute, vous êtes toujours responsables du service voyageurs dans cette région. Toutefois, la CTC a entrepris une étude en vue de rationaliser le service. Nous attendons tous maintenant le plan provisoire de la CTC en ce qui a trait au service voyageurs. Si elle procède de la même façon que pour le service transcontinental, elle publiera un plan provisoire et invitera les diverses parties intéressées à le commenter; puis, elle publiera un plan définitif pour la région des Maritimes. Je dois avouer que je n'ai aucune idée de ce qu'il sera. Nous lui avons fait parvenir nos témoignages et

[*Text*]

submitted our evidence and we have submitted information to them, but we have no idea what that plan might be.

Senator McElman: In the meantime your existing service will continue as is?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator McElman: What is the condition of that main line today? It had deteriorated quite badly over the years. As you know, two, three, four years ago, there were a good many accidents on that line. A good deal of capital has since been spent on it. What is your estimate of its condition today for fast rail service, passenger as well as freight?

Dr. Bandeen: I think it is very good. As you are undoubtedly familiar, from roughly Quebec City at Moncton we have two lines, one a freight line and one a passenger. While it is not quite that simple, the heavy freight and container traffic, potato traffic, roll on the south line, and the old Intercolonial, the north line, is for the passenger service. It is in good shape for handling passenger trains to the best of my knowledge right now. We have spend money, as you have suggested, in the last few years to upgrade it. We had an unfortunate landslide last year on the line which closed it for a number of weeks or months, but that has been rectified, under a great deal of difficulty, and we are now operating with no problem.

Senator McElman: You are not currently carrying out your passenger service from McGivney to the Saint John River valley?

Dr. Bandeen: I think there is a Budd car but it is not a main line service. I think it is a Budd car which comes from Levis or Quebec City but I would have to check that out.

Senator McElman: Finally, what are your plans with respect to improved and modernized rolling stock for the handling of potatoes, the main crop of New Brunswick and Prince Edward Island.

Dr. Bandeen: Well, as you probably know, the problem this year has been one of inadequate supply of potatoes to move. It has not been a problem of inadequate supply of equipment. But we have worked out an agreement with Transport Canada and the provinces involved to divert some of our insulated boxcars to moving traffic on a back-haul—insulated boxcars which carry canned goods and other traffic down to eastern Canada, to move them in and to use them to cover peaks and added to the regular traffic for other than Prince Edward Island and New Brunswick. There has not been any need for these this year because of the volume of traffic. We have also purchased some highway trailers which are refrigerated and which in our estimation are better economically to move some of the potato traffic of Prince Edward Island to the mainland where we put them on piggyback. We also have under discussion with Transport Canada right now the possibility of hiring additional heated cars to handle potato traffic. It is in the discussion stage now and I think we will be able to work

[*Traduction*]

des renseignements, mais nous n'avons aucune idée de ce que sera le plan.

Le sénateur McElman: Entre temps, votre service se maintiendra sous sa forme actuelle?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur McElman: Dans quel état est le tronçon principal aujourd'hui? Il s'est détérioré sensiblement au cours des années. Comme vous le savez, il y a deux, trois, quatre ans, un grand nombre d'accidents se produisaient sur ce tronçon. Il a fallu y investir énormément de capitaux depuis. Dans quelle mesure, selon vous, se prêterait-il aujourd'hui à un service de trransport rapide, qu'il s'agisse d'un service voyageurs ou marchandises?

M. Bandeen: Je crois qu'il est en très bon état. Comme vous le savez sans aucun doute, de Québec à Moncton à peu près, nous avons deux tronçons, un pour les marchandises et l'autre pour les voyageurs. En fait ce n'est pas si simple, mais disons que le trafic de marchandises lourdes, par exemple les pommes de terre, emprunte le tronçon sud tandis que l'ancien tracé de l'Intercolonial est réservé au service voyageurs. Il est en bon état pour le transport de voyageurs, à ma connaissance. Nous avons investi, comme vous l'avez dit, au cours des quelques dernières années pour l'améliorer. Un malencontreux glissement de terrain l'an dernier nous a forcés à fermer le tronçon pendant un certain nombre de semaines ou de mois, mais à grande peine, nous avons pu réparer les dégats et le service a repris maintenant sans aucun problème.

Le sénateur McElman: Vous n'assurez pas à l'heure actuelle un service voyageurs entre McGivney et la Vallée du fleuve Saint-Jean?

M. Bandeen: Je crois que nous avons un wagon spécial, mais non pas un service de ligne principal. Je crois que c'est un wagon spécial qui vient de Lévis ou de Québec, mais je devrai vérifier cette donnée.

Le sénateur McElman: Enfin, quels sont vos projets en vue d'améliorer et de moderniser le matériel roulant qui assure le transport des pommes de terre, la principale culture au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Bandeen: Bien, comme vous le savez probablement, le problème auquel il a fallu faire face cette année, c'est qu'il n'y a pas eu suffisamment de pommes de terre pour faire rouler à fonds le système. Ce n'était pas le matériel qui faisait défaut. Mais nous avons conclu, avec Transports Canada et les provinces intéressées, un accord en vue d'affecter une partie de nos wagons couverts isolés au transport de la marchandise pour faire la navette entre deux points—des wagons couverts isolés qui transportent des produits en conserve et d'autres marchandises vers l'Est du Canada—de façon à les utiliser en période de pointe et les ajouter au service régulier pour d'autres provinces que l'Île du Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick. Il n'a pas été nécessaire de procéder ainsi cette année en raison du volume de la marchandise à transporter. Nous avons également acheté des camions-remorques d'autoroute qui sont réfrigérées et qui à notre avis sont plus économiques pour transporter les pommes de terre de l'Île du Prince-Édouard jusqu'au continent où elles sont ensuite acheminées par un

[*Text*]

something out with Transport Canada for the financing of these that would be satisfactory both to them and to ourselves.

Senator McElman: I am sure you are aware that there has been a good deal of dissatisfaction in the east. Last year, for example, when the market was brisk, extra cars were found in the United States but they were really cast-offs of the industry there. They were not a great deal better than the ones we had. I would like to point out that there is a mural over the west door which I drew to Mr. Macdougall's attention a couple of years ago which is almost indicative of the rolling stock we had in New Brunswick for potatoes. I would certainly hope that the CN would do a much better job in providing the type of car that is suitable for moving them. It is a most important agricultural product and it is important to move them in good condition.

Dr. Bandeen: Well, for potatoes you do not need a refrigerated car; you need a heated car. This is one of the problems we run into. Everybody who is peripherally involved keeps saying to me we need reefers, but really basically we do not need reefers. A reefer is specially insulated and is specially equipped to cool the car. But the problem with potatoes is to keep them hot and not allow them to freeze. And so a heated boxcar, that is an insulated boxcar with a heating unit, is much less expensive than a refrigerated car. Notwithstanding that, whenever the press gets a hold of this subject they say we should buy more reefers. Well, that is the last thing we need in that business because the reefer costs 50 per cent or 100 per cent more than the heated boxcar. To buy them and never use the cooling equipment would be just assinine. So I hope we can get this point straightened out. What is required is an insulated boxcar than can be heated and not a reefer car because whenever you speak of a reefer car now you are speaking of $100,000 and you are never going to use the cooling equipment. There is no alternative use for these cars. Anyway, I should not be giving a lecture on this, but I think it is quite important that we understand that what we need is heated boxcars.

Senator Roblin: Now that we are on to boxcars, perhaps we could also move to grain. I understand there is quite an amount of grain being moved these days and that is a source of comfort to everybody. But I am wondering about the capacity of the railroads to move the quantities of grain now being sold. What is the situation with respect to the hopper cars the government has provided? They have now provided about 8,000 cars. Are there any more in prospect?

Dr. Bandeen: Again that is a question I think you had better ask the minister, because those decisions are made by the government, and we are not always consulted in advance. But

[*Traduction*]

service rail-route. De plus, nous discutons dès maintenant avec Transports Canada de la possibilité d'affecter d'autres wagons chauffés au transport des pommes de terre. Ce projet est au stade de la discussion maintenant et je crois que nous pourrons trouver avec Transports Canada une solution au financement de ces wagons qui serait à la fois satisfaisante pour le Ministère et pour nous.

Le sénateur McElman: Je suis sûr que vous savez qu'il y a eu énormément de mécontentement dans l'Est. L'an dernier, par exemple, lorsque le marché était actif, on a pu trouver des wagons supplémentaires aux États-Unis, mais il s'agissait réellement de rejets de l'industrie de ce pays. Ils ne valaient guère mieux que ceux que nous avions. J'aimerais souligner qu'il existe une murale au-dessus de la porte ouest, j'en ai d'ailleurs parlé à M. Macdougall il y a quelques années, qui rappelle presque le matériel roulant que nous utilisons au Nouveau-Brunswick pour les pommes de terre. J'espère en tout cas que le CN s'efforcera davantage de fournir le type de wagon qui convient. Il s'agit d'un produit agricole des plus importants et il faut qu'il soit transporté dans de bonnes conditions.

M. Bandeen: Bien, les pommes de terre ne nécessitent pas de wagon réfrigéré, mais chauffé. C'est un des problèmes auxquels nous faisons face. Tous ceux qui s'y intéressent de loin me disent que nous avons besoin de wagons réfrigérés. Ces derniers sont spécialement isolés et équipés pour la réfrigération. Mais les pommes de terre doivent être gardées chaudes; il ne faut pas qu'elles gèlent. Or un wagon couvert chauffé, c'est-à-dire un wagon isolé, doté d'un système de chauffage, est beaucoup moins couteux qu'un wagon réfrigéré. Néanmoins, la presse ne manque pas une occasion de dire que nous devrions acheter plus de wagons réfrigérés. C'est bien la dernière chose dont nous ayons besoin dans ce domaine, puisque le wagon réfrigéré coûte 50 p. 100 ou 100 p. 100 de plus que le wagon chauffé. En acheter sans jamais utiliser le matériel de réfrigération serait simplement stupide. J'espère que vous comprenez bien ce que je veux dire. Il nous faut un wagon couvert isolé qui puisse être chauffé et non un wagon réfrigéré qui coûte $100,000 et dont jamais nous n'utiliserons le système de réfrigération. On ne peut utiliser ces wagons d'une autre façon. De toute façon, je n'ai pas l'intention de donner une conférence sur ce sujet, mais je crois qu'il est très important que vous compreniez que nous avons besoin de wagons chauffés.

Le sénateur Roblin: Pendant que nous parlons des wagons couverts, peut-être pourrions-nous aussi nous pencher sur le cas des céréales. Je crois qu'une assez grande quantité de céréales est transportée de nos jours et c'est une source de réconfort pour tout le monde. Mais je m'interroge sur la capacité des chemins de fer pour ce qui est du transport des quantités de céréales qui sont maintenant vendues. Qu'en est-il des wagons à bascule que le gouvernement a achetés? Il en a maintenant fourni environ 8,000. A-t-il l'intention d'en mettre d'autres en service?

M. Bandeen: Il s'agit ici encore d'une question que vous auriez avantage à adresser au ministre, car ces décisions sont prises par le gouvernement, et il ne nous consulte pas toujours

[*Text*]

the 8,000 cars are being very heavily used. Without them we would be in an almost hopeless position right now.

Senator Roblin: Because I understand that there are 20 ships in Vancouver and half that number again in Thunder Bay.

Dr. Bandeen: But I think we should put this total picture in perspective. I remember last June, and the year before that, we sat with idle capacity. There were cars for which we had no use. Even the government hopper cars were sitting idle in storage. This year, by contrast, all of a sudden there are sales and there is a great rush and there is the need to get a specific type of grain to these two locations. I am sympathetic with that. But can we gear up for a peak when we know that in the two previous Junes we had all sorts of surplus capacity which was begging for traffic? So what we try to do is to commit a certain number of cars to the movement of grain. We have also indicated that we will move cars from other traffic to grain when they become available. The principal source of these cars is the potash movement. The potash movement peaks in the spring and then falls off in June, July and August but this year the potash traffic did not fall off until June, and only in the last few days have we been able to move a significant number of covered hoppers from potash to grain movement. I feel we are moving at a higher capacity than last year and the volume is 7 per cent up on a yearly basis. Every piece of equipment that we have available is committed to the grain service. There are problems. I do not want to cast rocks at other people, but there are problems of the type of grain and the grade of grain, and it is frustrating to have your elevators full of one grade and have ships waiting that want a different grade, because you need to have delivery almost off the cars. That in itself will mean delays for ships. You can guarantee that.

Senator Roblin: I wonder if you would like to comment on the total organization costs. First of all there is the number of grain cars that the railroad itself owns. And their state of repair. Secondly, would you like to comment on how you are fixed with respect to cars in the United States. What are the figures with respect to that? My impression is that there is a very large number in the United States, more than usual, and we cannot get them back.

Dr. Bandeen: That is a many pronged question. Yes, we have additional cars in the United States. The Americans had a very bad winter—that is a very bad winter for them. At any rate they had a relatively bad winter. At one point we had 22,000 of our cars in the United States, and that is about 4,000 above what it should have been at that time of year. I am not blaming the American railways. They were having

[*Traduction*]

au préalable. Mais les 8,000 wagons sont utilisés très intensément. Sans eux, la situation serait presque désespérée.

Le sénateur Roblin: Je crois savoir qu'il y a ving navires à Vancouver et la moitié de ce nombre à Thunder Bay.

M. Bandeen: Mais je pense que nous devons rétablir cette situation dans une juste perspective. Je me rappelle qu'en juin denier et juin de l'année précédente, nous avions un potentiel inutilisé. Nous avions des wagons qui ne servaient à rien. Même les wagons-trémies du gouvernement étaient remisés. Cette année, au contraire, on enregistre soudainement des ventes, les affaires se précipitent et il faut acheminer un certain type de céréales à ces deux endroits. J'en suis heureux, mais pouvons-nous faire face à une année de très forte production quand nous savons pertinent qu'au mois de juin des deux dernières années nous ne savions que faire d'un potentiel excédentaire qui ne demandait qu'à être utilisé? Si bien que nous essayons d'affecter un certain nombre de wagons au transport des céréales. Nous avons aussi laissé entendre que dès que nous pourrions en disposer nous détacherons certains wagons qui servent actuellement au transport d'autre denrées pour les affecter à celui des céréales. Nous en obtiendrons surtout du réseau qui sert à l'acheminement de la potasse, dont le mouvement atteint son point culminant au printemps puis diminue en juin, juillet et août. Malheureusement cette année, le transport de cette matière première n'a diminué qu'en juin, et ce n'est que depuis quelques jours que nous sommes en mesure de retirer quelques wagons couverts du réseau de transport de la potasse pour les affecter à celui des céréales. J'estime que notre potentiel est supérieur à celui de l'an dernier et que, sur une base annuelle, le volume s'est accru de 7 p. 100. Tout le matériel dont nous disposons est affecté au transport des céréales. Néanmoins des problèmes se posent. Je ne veux lancer la pierre à personne, mais nous connaissons des difficultés en ce qui concerne le type et la catégorie de céréales. Il est très ennuyeux d'avoir d'une part de silos remplis de céréales d'une catégorie et d'autre par des navires qui attendent pour prendre livraison de céréales d'une autre catégorie, parce qu'il faut alors en prendre livraison à même les wagons, ce qui retarde les navires. Vous pouvez en être certains.

Le sénateur Roblin: Peut-être auriez-vous des remarques à faire en ce qui concerne le total des coûts d'organisation. D'abord, il faut tenir compte du nombre de wagons à céréales que la société de chemin de fer possède en propre, puis de leur état. En deuxième lieu, pourriez-vous expliquer comment vous arrivez à savoir ce qui en est des wagons qui se trouvent aux États-Unis. Quelles sont les données à ce sujet? A mon avis, il y a un grand nombre de wagons aux États-Unis, plus qu'à l'habitude, et nous ne pouvons les ravoir.

M. Bandeen: Cette question a de nombreux volets. Nous avons effectivement des wagons supplémentaires aux États-Unis. Les Américains ont eu un hiver très rigoureux, vraiment très rigoureux. A un certain moment, nous avions 22,000 wagons aux États-Unis, soit environ 4,000 de plus qu'il n'aurait dû s'y en trouver à cette époque de l'année. Je ne blâme

[*Text*]

problems circulating them and getting them back to their exchange points.

Currently, we have 18,500 in the U.S. This is some 3,000 worse than normal. So we are still in a problem with car supply because of the American situation. The question is why the Americans are having their problems.

Senator Roblin: Do you get them back? That is really my question.

Dr. Bandeen: Well, one of the causes for the American problems is really beneficial to the Canadian railways: We feel that perhaps two-thirds of their problem is generated by the fact that we have a high level of traffic going into the U.S. That is particularly true of lumber and newsprint at the moment. So long as you are pumping cars loaded into the United States, there will be more than the normal number in the U.S. and there will be a problem of getting them back. The other third, we estimate—and these are gross estimates only—comes out of the problem that they have never basically recovered from the snow problems they had in the spring and the coal strike and all of the confusion that occurred then. We feel that their effectiveness and efficiency is still below normal. We hope that will soon be corrected.

Just because you brought this matter up in connection with grain, let me say that I can guarantee you that there are no grain cars in the U.S. per se. We never move a grain car into the U.S. So this has not affected the grain cars. It has affected covered hoppers, and if we could get faster turnaround we could certainly use those for carrying grain. But they are not, basically, grain cars.

Senator Roblin: The fact is you would have more cars for moving grain, if you could arrange to get some of those cars back more conveniently.

Dr. Bandeen: Yes. We have committed ourselves to a minimum of just over 11,000 cars in the grain service at any one time. In recent times we have had above that in every period. The Wheat Board asked us in early March if we could try to aim at an unloading of 5,500 cars a week at all of our terminals. That was just a totally unrealistic figure. We would never come anywhere close to that with the equipment we had. It was impossiible. We told them as much. We did try to aim at 4,500 cars per week. I think we were relating it to what their need was for what they had sold.

But because of all of these problems that I suggested earlier, including the grades that they required, we are averaging somewhere around 4,000 cars a week. We have had a maximum of 4,230 cars, roughly, in one week. But that is the situation.

[*Traduction*]

pas les chemins de fer américains. Ils ont eu du mal à les faire circuler et à les ramener à leur points d'échange.

Actuellement, nous en avons 18,500 aux États-Unis, soit environ 3,000 de plus qu'en temps normal. Nous connaissons donc encore un problème d'approvisionnement en wagons en raison de la situation qui existe aux États-Unis. La question est de savoir pourquoi les Américains connaissent ces difficultés.

Le sénateur Roblin: Est-ce qu'on vous les rendra? C'est l'essence de ma question.

M. Bandeen: Eh bien l'une des raisons mêmes des problèmes que connaissent les États-Unis joue en réalité à l'avantage des chemins de fer canadiens: nous croyons que leur problème tient peut-être pour les deux tiers au fait que nous acheminons une très grande partie de notre trafic ferroviaire vers les États-Unis, surtout en ce qui concerne le bois de construction et le papier journal, pour l'instant. Aussi longtemps qu'on acheminera des wagons chargés vers les États-Unis, il s'y en trouvera plus qu'à l'habitude et nous aurons du mal à les récupérer. Enfin, le dernier tiers du problème s'explique à notre avis, et ce ne sont là que des évaluations brutes, du fait que les États-Unis ne se sont jamais vraiment remis des difficultés que leur a causées la neige au printemps, de la grève des mineurs de charbon ni de toute la confusion qui s'est alors installée. Nous croyons que leur efficacité et leur efficience sont encore inférieures à la normale. Nous espérons toutefois que tout rentrera bientôt dans l'ordre.

Comme vous avez soulevé cette question des céréales, permettez-moi de vous assurer que nous n'avons aucun wagon à céréales aux États-Unis. Nous n'en n'acheminons jamais vers les États-Unis. Si bien que les wagons à céréales n'ont été aucunement touchés. Les wagons-trémies l'ont toutefois été et si nous pouvions les récupérer plus rapidement que prévu nous pourrions certainement les affecter au transport des céréales, mais ils ne sont pas conçus pour cet usage.

Le sénateur Roblin: Le fait est que vous disposeriez d'un plus grand nombre de wagons pour le transport des céréales si vous pouviez faire en sorte que ces wagons vous reviennent plus rapidement.

M. Bandeen: C'est vrai. Nous nous sommes engagés à affecter en tout temps au moins 11,000 wagons au transport des céréales ces derniers temps, nous en avons eu bien davantage. La Commission canadienne du blé nous a demandé au début de mars si nous pouvions essayer d'assurer une capacité de déchargement de 5,500 wagons par semaine à chacun de nos terminaux. C'était tout à fait utopique. Nous n'arriverions jamais à atteindre cette capacité avec le matériel dont nous disposions. C'était impossible. Nous le lui avons dit. Nous avons tenté de fournir 4,500 wagons par semaine. Je pense que nous avons essayé de répondre à ses besoins en fonction de ce qui avait été vendu.

Mais à cause de tous ces problèmes que j'ai mentionné plus tôt, y compris celui des catégories qu'on demandait, notre moyenne hebdomadaire s'établit aux environs de 4,000 wagons. Nous avons à peu près atteint un maximum de 4,230 wagons par semaine. Voilà la situation.

[*Text*]

We had every piece of equipment available to us devoted to the grain movement. There is no power shortage on Canadian National and we are trying to meet their requirements as best we can.

Senator Roblin: Nevertheless, we have this big problem, and, of course, it involves the demurrage loss as well, which runs into millions, I guess. It is probably between $15 million and $20 million.

Dr. Bandeen: So I have heard, yes.

Senator Roblin: I was just wondering what good advice you might have to offer us on how to solve this problem, because I do not think it will go away.

Dr. Bandeen: It depends on which part of the animal is being gored, I guess, on how you solve the problem. From our viewpoint it would be nice if the Wheat Board could get consistent orders over 12 months so that we could move the same amount each week for 52 weeks. But, having said that, I realize that that is unrealistic. Orders when they come are not their responsibility. They are dependent on the market demand. It would be nice to have more elevators, terminal elevators. It would be nice to have more equipment. But what the solution is, I do not know.

Senator Roblin: Do you suppose anybody knows or is looking at it, or is it just like these things that are allowed to drift along?

Dr. Bandeen: I think people are looking at it. My understanding is that the Ministry of Transport is keenly aware of it, and the minister himself, I gather, will be here tomorrow and I suggest you ask him. He has the responsibility for the Wheat Board and also for the purchase of equipment.

Senator Roblin: I read his answers to this problem recently and all he said was that he was studying the matter. I do not want to do him an injustice, and he will probably tell us what he thinks about it tomorrow, but that is what I got out of it. I was wondering who was helping him to study the matter. Perhaps we could give him a hand at it.

Dr. Bandeen: Well, I am sure we have an input into what he is doing, as does the CPR and the grain elevator companies and all of the other interested parties.

There are two problems. There is a short-term problem: How do we operate from here until the end of the crop year; the second problem is: What are the implications for next year and the year after?

Senator Roblin: I was thinking that if you took the benefit-cost on this thing and worked in your demurrage fees and probably your lost markets and everything else, you would probably have a pretty big bill, which would justify quite a lot of your expenditures to remedy it.

Dr. Bandeen: Well, that part of it I cannot be much help to you on. I have read the newspapers about the demurrage costs,

[*Traduction*]

Nous avons affecté tout le matériel disponible au transport des céréales. Le Canadien national ne connaît pas de relâche et nous tentons de répondre à ses besoins dans la mesure du possible.

Le sénateur Roblin: Néanmoins, nous faisons face à ce gros problème et il en découle évidemment des frais de surestarie qui se calculent par millions, je pense. Ils sont sans doute de l'ordre de $15 à $20 millions de dollars.

M. Bandeen: C'est en effet ce qu'on m'a dit.

Le sénateur Roblin: Je me demande quel judicieux conseil vous pourriez nous donner sur la façon de résoudre ce problème, car je ne pense pas qu'il se résolve de lui-même.

M. Bandeen: Je suppose que la façon de résoudre le problème dépend de la partie de l'animal qui est saigné. A notre avis, il serait souhaitable que la Commission canadienne du blé puisse obtenir des commandes uniformes pendant une période de 12 mois afin que nous puissions acheminer la même quantité chaque semaine pendant 52 semaines. Cela dit, je me rends compte que ce n'est pas réaliste. Ils ne sont pas responsables de l'arrivée des commandes. Ils dépendent de la demande du marché. Il serait souhaitable d'avoir plus d'élévateurs, d'élévateurs terminus et plus d'équipement. Toutefois je ne sais pas quelle est la solution.

Le sénateur Roblin: Pensez-vous que quelqu'un soit informé de la question ou l'examine, ou si on laisse traîner les choses?

M. Bandeen: Je pense que des personnes l'examinent. D'après ce que je comprends, le ministère des Transports est vivement conscient du problème et le ministre lui-même sera ici demain, je pense, de sorte que je vous conseille de lui poser la question. Il a la responsabilité de la Commission canadienne du blé et l'achat de l'équipement.

Le sénateur Roblin: J'ai lu dernièrement ses réponses à ce problème et il s'est borné à dire qu'il étudiait la question. Je ne veux pas être injuste envers lui, mais il nous dira probablement ce qu'il en pense demain; c'est tout ce que j'en ai tiré. Je me demandais qui l'aidait à étudier la question. Peut-être nous serait-il possible de l'aider.

M. Bandeen: Je suis certain que nous avons une contribution dans tout ce qu'il réalise, tout comme le Canadien pacifique et les sociétés d'élévateurs de grains, ainsi que toutes les autres parties intéressées.

Il existe deux problèmes. L'un est à court terme. Comment allons-nous procéder jusqu'à la fin de l'année de récolte. Le deuxième problème est le suivant: quelles en sont les incidences pour l'année prochaine et l'année suivante?

Le sénateur Roblin: Je pensais que si vous preniez le bénéfice-coût de cette chose et calculiez vos droits d'entreposage, le marché que vous avez probablement perdu, ainsi que tout le reste, vous auriez probablement une facture passablement importante ce qui justifierait un grand nombre de vos dépenses pour y remédier.

M. Bandeen: Je ne puis vous être vous être d'une aide quelconpue dans ce domaine. J'ai lu les journaux en ce qui

[*Text*]

but we do not see them per se. We do not get paid demurrage, I do not believe, on export grains.

Senator Roblin: Are your boxcars up at Vancouver?

Dr. Bandeen: I do not think so.

Senator Roblin: You haven't got any there. They are all the federal government's boxcars.

Dr. Bandeen: No, they are not. The boxcars are all ours. The hopper cars are theirs.

Senator Riley: Mr. Chairman, I was not here this morning but I wanted to pose a couple of questions in respect to the annual report of the CNR which came out a short time ago. I should like to refer to the consolidated balance sheet. When I went over it I could find no reference in that consolidated balance sheet to a subsidiary company known as Canadian National Transportation Limited. Is that company still in exitence?

Dr. Bandeen: The CNTL, yes, is very much in existence.

Senator Riley: There was also a subsidiary called Eastern Transport, which operates out of Nova Scotia.

Dr. Bandeen: That is right.

Senator Riley: I do not know if this procedure is still being followed, but does CNTL actually operate as the express carrier for Canadian National? If you send anything in by Canadian National Express for transportation, it is carried by Canadian National Transportation Limited. Is that right?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Riley: Is it true that the employees of Canadian National Transportation Limited are not actually the employees of that company but are the employees of Canadian National Express?

Dr. Bandeen: I think you are right, yes.

Senator Riley: And that the Canadian National Express sends an account at the end of the year to Canadian National Transportation Limited and they repay the costs incurred by the operation of Canadian National Transportation Limited by the Canadian National Express?

Dr. Bandeen: I think you are right. The corporate comptroller is away at the moment.

Senator Riley: This was the situation a few years ago. I presume it is the same?

Dr. Bandeen: That is basically correct.

Senator Riley: When the Canadian National Railways is granted a subsidy, does that also apply to Canadian National Transportation Limited?

Dr. Bandeen: A subsidy for—

Senator Riley: For the operation of the railway system?

Dr. Bandeen: We are not granted any overall subsidy.

[*Traduction*]

concerne les frais d'entreposage, mais nous ne les voyons pas en tant que tels. Je doute fort que nous recevions les droits d'entreposage sur les grains exportés.

Le sénateur Roblin: Vos wagons se trouvent-ils à Vancouver?

M. Bandeen: Je ne pense pas.

Le sénateur Roblin: Vous n'en avez aucun là-bas. Ce sont tous des wagons du gouvernement fédéral.

M. Bandeen: Non, les wagons nous appartiennent tous. Les wagons-trémie sont à eux.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je n'étais pas ici ce matin, mais je voudrais poser une ou deux questions en ce qui concerne le rapport annuel du CN qui a été publié il y a quelques temps. Je voudrais me reporter à la feuille du bilan consolidé. Lorsque je l'ai parcouru, il ne m'a pas été possible d'y trouver une mention quelconque sur une filiale connue sous la dénomination de Transports Nationaux du Canada Ltée. Cette société existe-t-elle toujours?

M. Bandeen: Oui, elle existe.

Le sénateur Riley: Il y avait également une filiale dénommée Transports de l'Est Ltée qui fait affaire en Nouvelle-Écosse.

M. Bandeen: C'est exact.

Le sénateur Riley: J'ignore si cette procédure est toujours suivie, mais les TNCL agissent-ils actuellement comme transporteurs express pour le CN? Si vous expédiez quelque chose par la Campagnie des Messageries nationales du Canada il est transporté par les TNCL, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Riley: Est-il vrai que les employés de Transports Nationaux du Canada Ltée ne sont pas en fait des employés de cette société mais des employés de la Canadian National Express?

M. Bandeen: Oui, je pense que vous avez raison.

Le sénateur Riley: Et la Canadian National Express envoie un compte à la fin de l'année à Transports Nationaux du Canada Ltée et rembourse les frais qu'entraîne l'exploitation de Transports Nationaux du Canada Ltée par la Compagnie des Messageries nationales du Canada?

M. Bandeen: Je pense que vous avez raison. Le contrôleur de la société est absent en ce moment.

Le sénateur Riley: Telle était la situation il y a quelques années, je suppose que c'est la même chose?

M. Bandeen: C'est fondamentalement exact.

Le sénateur Riley: Lorsqu'une subvention est accordée au CN s'applique-t-elle également aux Transport Nationaux du Canada Ltée?

M. Bandeen: Une subvention pour . . .

Le sénateur Riley: Pour l'exploitation du réseau de chemin de fer?

M. Bandeen: On ne nous accorde aucune subvention globale.

[*Text*]

Senator Riley: You are not granted a subsidy except in particular instances?

Dr. Bandeen: No. We are given the Maritime Freight Rate Assistance, MFRA, and this applies to freight and express. It also applies to all trucking and not just CN. We have several subsidies for passenger and branch lines, but there has been no overall subsidy to Canadian National for the past two years. We have made money; there has been no deficit to be picked up by the federal government.

Senator Riley: It is possible for you to get a subsidy from the federal government for Canadian National Transportation Limited?

Dr. Bandeen: Was the question: Is it possible?

Senator Riley: Yes.

Dr. Bandeen: We have never asked for one. Again, as was discussed this morning, if we were asked to carry on a non-economic service, there is provision under the National Transportation Act whereby we could apply to the government for underwriting the cost if they asked us to perform it. In the case of Canadian National Transportation Limited, I cannot think of any service that is being imposed upon us as a national service and for which we would ask compensation. There are several under Canadian National Railways, but there are none under Canadian National Transportation Limited.

Senator Riley: Is the marine division subsidized?

Dr. Bandeen: Very heavily. Currently, we run that on a management fee basis. We run the operation on behalf of the Ministry of Transport. They set the rates; we collect the money, pay the bills and they pay us a subsidy which is quite high, in the area of $100 million.

Senator Riley: Does that apply to the Princess of Acadia which plys between Saint John and Digby?

Dr. Bandeen: Yes, to the extent it loses money.

Senator Riley: And the ferry plying between Prince Edward Island and New Brunswick?

Dr. Bandeen: Yes, very much so.

Senator Riley: All of these services are subsidized?

Dr. Bandeen: All of the marine services are subsidized. There is the coastal service in Newfoundland, the Port-aux-Basques-North Sydney ferry and the Yarmouth-Bar Harbour. These are all subsidized heavily by the federal government.

Senator Riley: I get a profusion of reports, newsletters and announcements from the marine transport division. Is there any point in going as far as they do in sending out so many of

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Il ne vous est pas accordé de subvention, sauf dans des cas particuliers?

M. Bandeen: Non. On nous accorde la subvention aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces des Maritimes et ceci s'applique au fret et au transport par express. Cela s'applique également à tout le camionnage et pas simplement au CN. Nous avons plusieurs subventions pour les réseaux de transport de passagers et les lignes d'embranchement mais il n'y a pas eu de subvention globale pour le CN au cours des deux dernières années. Nous avons réalisé des profits en ce sens que le gouvernement fédéral n'a pas eu à prendre en charge un déficit.

Le sénateur Riley: Vous est-il possible d'obtenir une subvention du gouvernement fédéral pour les Transports Nationaux du Canada Ltée.

M. Bandeen: Vous disiez, est-ce possible?

Le sénateur Riley: Oui.

M. Bandeen: Nous n'en avons jamais demandé. Une fois encore, comme nous en avons discuté ce matin, si on nous demandait d'exploiter un service peu rentable, il existe une disposition aux termes de la loi nationale sur les transports en vertu de laquelle nous pourrions nous adresser au gouvernement pour garantir le coût, s'il nous demandait d'exploiter le service. Dans le cas de, Transports Nationaux du Canada Ltée, je ne peux pas penser à un seul service qui nous a été imposé en tant que service national et pour lequel nous pourrions demander une indemnité. Il y en a plusieurs en ci qui concerne le CN mais aucun pour ce qui est de Transports Nationaux du Canada, Ltée.

Le sénateur Riley: La division de la marine est-elle subventionnée?

M. Bandeen: Fortement. A l'heure actuelle nous l'exploitons moyennant le paiement d'honoraires de gestion. Nous l'exploitons au nom du ministère des Transports. Il établit les taux, nous recueillons l'argent, payons les factures et il nous verse une subvention qui est très élevée, de l'ordre de $100 millions.

Le sénateur Riley: Cela s'applique t-il au Princess of Acadia qui fait la navette entre Saint-Jean et Digby?

M. Bandeen: Oui, dans la mesure où il est déficitaire.

Le sénateur Riley: Anisi qu'on navire traversier qui fait la navette entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick?

M. Bandeen: Oui, certainement.

Le sénateur Riley: Tous ces services sont subventionnés?

M. Bandeen: Tous ses services maritimes sont subventionnés. Il y a le service côtier à Terre-Neuve, le navire traversier qui assure le service entre Port-aux-Basques et North Sydney et celui qui assure le service entre Yarmouth et Bar Harbour. Ils sont tous fortement subventionnés par le gouvernement fédéral.

Le sénateur Riley: La Division du transport maritime m'envoie une avalanche de rapports, de bulletins d'information et de communiqués. Est-il nécessaire d'envoyer autant de rap-

[*Text*]

these reports and newsletters? In some cases, these are on a weekly or monthly basis.

Dr. Bandeen: They are trying to keep the politicians, business leaders and chambers of commerce involved in what is going on and what the marine division is attempting to do.

We are in the midst of trying to set CN Marine up as a separate corporation—as a profit centre of Canadian National Railways. This is at the request of the Ministry of Transport and the government.

However, this requires legislation, and that legislation has not been passed or even introduced, to the best of my knowledge, in either house of Parliament.

Their desire, as I understand it, is for us to operate it, not just as an agent operating on their behalf, but as a responsible owner. It is an attempt to improve the efficiency and get as much value as possible from the money they are spending on the marine services.

Senator Riley: Is the New Brunswick-Prince Edward Island ferry a profitable enterprise?

Dr. Bandeen: No. None of the ferry services are profitable. Some of them are less profitable than others, but, as I say, none of the ferry services, to the best of my knowledge, are profitable.

Senator Riley: With the Yarmouth-Bar Harbour ferry, was there ever gambling allowed on those ferries?

Dr. Bandeen: No, I do not believe so.

Senator Riley: There is a private competitor service.

Dr. Bandeen: I think it operates in the summer. I do not know whether it is operating again this year, or whether it proposes to operate this year.

Senator Riley: I have never been on it; I don't gamble. That is all I have for now, Mr. Chairman. I apologize for taking so long.

The Chairman: Not at all.

Senator Langlois: May I ask a supplementary. Dr. Bandeen, since these vessels operating the ferry services you just mentioned are the property of the Government of Canada, are you managing them on a fee basis?

Dr. Bandeen: Yes, at the moment.

Senator Langlois: And they don't pay their operating costs?

Dr. Bandeen: No, they don't come anywhere close to paying their operating costs. The loss two years ago was $95 million. I have forgotten what it was in 1977, but I am sure the figure is available. It seems to me it was higher than that.

[*Traduction*]

ports et de bulletins d'information comme elle le fait? Dans certains cas, ils me sont envoyés chaque semaine ou mensuellement.

M. Bandeen: La Division du transport maritime essaie de tenir les hommes politiques, les principaux hommes d'affaires et les chambres de commerce au courant de ce qui se passe et de ce qu'elle essaie de faire.

Nous essayons actuellement de faire de CN Marine une entreprise verifié commerciale distincte, comme centre de revenus des Chemins de fer nationaux du Canada. Nous le faisons à la demande du ministère des Transports et du gouvernement.

Toutefois, pour le faire une loi est nécessaire, et autant que je sache, aucune loi n'a été adoptée ou même présentée à l'une ou l'autre chambre du Parlement.

D'après ce qui je comprends, ils veulent que nous en assurions l'exploitation, pas seulement à titre d'agent agissant pour leur compte, mais en tant que propriétaire responsable. C'est une tentative en vue d'améliorer le rendement et tirere le plus grand profit possible des investissements dans les services maritimes.

Le sénateur Riley: Le service de navires traversiers entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard est-il une entreprise rentable?

M. Bandeen: Non. Aucun des services de navires traversiers ne sont rentables. Certains d'entre eux sont moins rentables que d'autres, mais comme je l'ai dit, autant que je sache, aucun des services de navires traversiers ne sont rentables.

Le sénateur Riley: Dans le cas du service de navires traversiers entre Yarmouth-Bar Harbour, les jeux de hasard sont ils autorisés sur ces traversiers?

M. Bandeen: Non, je pense que non.

Le sénateur Riley: Il y a un service privé qui fait concurrence.

M. Bandeen: Il ne fonctionne qu'en été. Je ne sais pas s'il fonctionnera à nouveau cette année, ou si ses propriétaires ont l'intention de l'exploiter cette année.

Le sénateur Riley: Je ne l'ai jamais utilisé, je ne joue pas pour de l'argent. Ce sont toutes les questions que je voulais poser pour l'instant, monsieur le président. Je m'excuse d'avoir pris tant de temps.

Le président: Je vous en prie.

Le sénateur Langlois: Puis-je poser une question supplémentaire. Monsieur Bandeen, puisque ces navires traversiers qui assurent le service que vous avez mentionné, appartiennent au gouvernement du Canada, en assurez-vous la gestion moyennant des honoraires?

M. Bandeen: Oui. Actuellement.

Le sénateur Langlois: Et ils ne permettent pas de couvrir leurs frais d'exploitation?

M. Bandeen: Non, ils ne permettent absolument pas de couvrir leurs frais d'exploitation. Il y a deux ans, ils ont accusé un déficit de $95 millions. J'ai oublié le montant du déficit en 1977, mais je suis certain qu'on peut l'obtenir. Il me semble qu'il était plus élevé que cela.

[*Text*]

The Chairman: A moment ago you used the phrase "profit centre" in relation to what is comtemplated. Was that a misnomer, or do you intend to make them profitable?

Dr. Bandeen: We are hoping to—and this is the subject of further negotiation with the Ministry of Transport—operate the property for the government. They will have to tell us what they want so that we can determine what they are willing to pay for a certain degree of service. If we can operate it more effectively and efficiently than that, then it will be a profit. If they drive a very hard bargain—and they usually do—then we will have problems making a profit. The profit will be after revenues, which is what would be collected from users, plus some contribution form the government via contracts. It would operate under the same principle as VIA.

Senator Langlois: Dr. Bandeen, when you say you wish to operate them profitably, does that mean you would have to cut back the service offered?

Dr. Bandeen: We will ask the federal government what level of service they want and then negotiate a contract with them. If they want the service doubled, then we will double the service and they will have to pay for it.

The federal government has the right to change the rates. Some of the rates being charged on the Newfoundland coastal vessels have been unchanged since the 1930s. I am not going to comment on whether that is right or wrong. We already had a discussion about the effects of inflation on fixed payments. I think the Crowsnest grain is, perhaps, the most outstanding of those. Pensions are another, but there are rates in the Maritimes that have been untouched since well before Confederation.

As I say, I don't know whether that is right or wrong. That is a decision for government to make based on their knowledge of the situation. All I am saying is that we will go to them and offer to operate the level of service they want and tell them what we require. If we can operate the service more efficiently, I think we can make a profit; if we cannot, we will lose money. This is the basic arrangement we will try to enter into with the government.

Legislation may be required to transfer the assets to us and make provision for replacing some of the vessels in the immediate future.

Senator Bourget: Nothing is paid for by the provinces?

Dr. Bandeen: No. This is a federal responsibility. They operate between the provinces. They do not operate within a province.

Senator Bourget: In the case of an international bridge, the provinces and the federal government would share the cost, as I understand it. I thought it would be the same for a ferry service.

Dr. Bandeen: Again, I am not a lawyer, but I think it goes back to the terms of Confederation. In the case of Confederation there was an undertaking to provide continuous communi-

[*Traduction*]

Le président: Il y a un instant, vous avez employé les termes «un centre de bénéfices» en ce qui concerne ce qui est envisagé. Était-ce un terme mal approprié, ou avez-vous l'intention de les rendre rentables?

M. Bandeen: Nous espérons, et cela fait l'objet d'autres négociations avec le ministère des Transports, assurer l'exploitation de ce bien pour le gouvernement. Ils devront nous dire ce qu'ils veulent exactement afin que nous puissions déterminer combien ils consentent à payer pour un certain niveau de service. Si nous pouvons l'exploiter plus efficacement que cela, alors on réalisera un bénéfice. S'ils cherchent à accaparer le dernier centime, et habituellement c'est ce qu'ils font, nous pourrons difficilement réaliser un bénéfice. Le bénéfice ne se réalise qu'après les recettes, qui sont les sommes versées par les usagers et les contributions du gouvernement en vertu de contrats. Il sera exploité suivant le même principe que VIA.

Le sénateur Langlois: Monsieur Bandeen, lorsque vous dites que vous voulez que leur exploitation soit rentable, cela signifie-t-il que vous devrez réduire le service offert?

M. Bandeen: Nous demanderons au gouvernement fédéral quel niveau de service il désire, et ensuite nous négocierons un contrat avec lui. S'il veut que le service soit doublé, alors nous le doublerons et il devra nous payer en conséquence.

Le gouvernement fédéral a le droit de changer les tarifs. Certains des tarifs imposés sur les navires côtiers à Terre-Neuve n'ont pas été changés depuis les années 30. Je ne dirai pas si c'est justifié ou non. Nous avons déjà eu une discussion au sujet des effets de l'inflation sur les paiements fixes. Je pense que peut-être le grain de Crowsnest en est l'exemple le plus manifeste. Les pensions en sont un autre, mais il y a des tarifs qui dans les Maritimes ont été établis bien avant la Confédération, et qui sont demeurés inchangés.

Comme je le dis, je ne sais pas si c'est justifié ou non. C'est une décision qu'il appartient au gouvernement de prendre en fonction de sa connaissance de la situation. Je vous dis simplement que nous leur offrirons d'assurer le niveau de service qu'il désire et nous leur dirons ce que nous avons besoin. Si nous pouvons assurer le service plus efficacement, je pense que nous pourrons réaliser un bénéfice, si nous ne le pouvons pas, nous accuserons un déficit. C'est l'accord fondamental que nous essaierons de conclure avec le gouvernement.

Pour que l'actif nous soit transféré et pour prévoir le remplacement de certains des navires prochainement, il faudra légiférer.

Le sénateur Bourget: Rien n'est payé par les provinces?

M. Bandeen: Non, ceci relève de la compétence du gouvernement fédéral. Le service est assuré entre les provinces, il n'est pas assuré à l'intérieur d'une province.

Le sénateur Bourget: Dans le cas d'un pont international, les provinces et le gouvernement fédéral en partageraient les frais, d'après ce que je comprends. Je pensais qu'il en serait de même dans le cas d'un service de traversiers.

M. Bandeen: Je le répète, je ne suis pas avocat, mais je pense que le tout remonte aux conditions stipulées dans le texte de la Confédération, où il était prévu de maintenir les services

[*Text*]

cation between Prince Edward Island and the mainland, and a similar undertaking was made in respect of Newfoundland.

The Chairman: For the sake of clarification, Dr. Bandeen, you said certain rates in the maritimes and Newfoundland had not been touched since Confederation. Did you actually mean that?

Dr. Bandeen: No, I meant only confederation with Newfoundland. I did not mean with the maritimes. I tried to correct myself.

Senator Roblin: Dr. Bandeen, turning to the subject of non-economic services, apart from those in Newfoundland which we have been talking about, are there any other major areas where a policy service is provided that does not pay its way?

Dr. Bandeen: Apart from the passenger services we have discussed, there are no other major ones that I am aware of. As you will see from our report, we have a significant problem in the express area, having lost $33 million, $34 million last year. But that is not a policy decision—or at least it has not been so far. It is a highly competitive area and one in which we should be able to compete or else get out of it. There are many companies competing in this area, including truckers, CP Express, United Parcel and the Post Office.

Senator Roblin: What proportion of those losses arise from the fact that branch lines are abandoned in western Canada and some kind of over-the-road service put in in their stead?

Dr. Bandeen: None of the losses arise from that. We are trying to move to totally over-the-road service. We are opening a new facility in Montreal next week, which was occasioned by the city of Montreal buying our existing facility to extend an urban housing renewal project. It is not even on a rail line, and there is no way for a rail car to get into that facility. It is totally isolated from rail. It has excellent highway access. I would think that in the future we will have very few rail cars per se carrying express. There will be a lot of piggyback and over-the-highway. That is the direction in which we have to move to compete in that business.

The Chairman: Senator Langlois.

Senator Langlois: Dr. Bandeen, you have made reference to ferry service between Newfoundland and Cape Breton. Are your coastal services in Newfoundland operating on a deficit basis?

Dr. Bandeen: Very much so, yes. It is some of these that have not had a change of rates since the 1930s. Those rates cover only a fraction of the total cost of the service. To give you some idea of the revenue-to-cost ratio, on all of the ferry services in the maritimes we realize a revenue of something in the order of $20 million, with expenses of some $120 million, $130 million.

The Chairman: You said the ferry services in the maritime region. Did you mean the maritimes or—

[*Traduction*]

de communication entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent, engagement analogue à celui conclu avec Terre-Neuve.

Le président: Monsieur Bandeen, vous avez mentionné que certains taux dans les provinces maritimes et à Terre-Neuve étaient restés les mêmes depuis la Confédération. Précisez votre pensée: est-ce bien ce que vous vouliez dire?

M. Bandeen: Non, je voulais parler uniquement de Terre-Neuve, et non pas des provinces maritimes. J'ai essayé de me reprendre.

Le sénateur Roblin: Monsieur Bandeen, abordons la question des services non rentables. Exception faite de Terre-Neuve, dont nous avons déjà parlé, existe-t-il d'autres régions importantes ou l'on fournit des services à perte?

M. Bandeen: A l'exception du service voyageurs dont nous avons parlé, il n'en existe, à mon avis, aucun autre d'importance. Comme vous pourrez le constater dans notre rapport, le service de messageries nous a posé un problème important, puisque nous avons perdu $33 ou $34 millions l'an dernier. Jusqu'à présent du moins, cela ne dépend pas d'une décision de principe. C'est un domaine où la concurrence est très forte; nous devrions soutenir la concurrence ou nous retirer. De nombreuses sociétés œuvrent dans ce domaine: camionnage, messageries du CP, United Parcel, Postes, etc.

Le sénateur Roblin: Quel pourcentage de ces pertes provient du fait que des lignes de chemin de fer de l'Ouest canadien ont cessé d'être exploitées et ont été remplacées par un autre genre de services routiers?

M. Bandeen: Il n'y a eu aucune perte à ce chapitre. Nous essayons d'avoir uniquement recours à ce genre de services. La semaine prochaine, nous l'implanterons à Montréal, la ville de Montréal ayant acheté nos installations actuelles afin de pousser plus loin la réalisation d'un projet de rénovation de logements. Nos installations ne seront même pas situées à proximité d'une voie ferrée, et les wagons ne pourront s'y rendre. Elles seront cependant facilement accessibles par la route. A mon avis, les services de messageries seront très rarement effectuées par train dorénavant. On fera beaucoup appel au service rail-route. C'est le domaine dans lequel nous devons nous lancer pour être concurrentiel.

Le président: Je cède la parole au sénateur Langlois.

Le sénateur Langlois: Monsieur Bandeen, vous avez parlé des services de traversiers entre Terre-Neuve et le Cap-Breton. Ces services entraînent-ils des déficits pour Terre-Neuve?

M. Bandeen: De très lourds déficits, oui. Depuis les années 30, nous n'avons pas changé le taux de certains de ces services. Ces taux ne comblent qu'une fraction du coût total. Pour vous brosser un tableau du ratio coût efficacité, je vous dirai que tous les services de traversiers dans les Maritimes nous ont permis d'obtenir des bénéfices de l'ordre de $20 millions, alors que les dépenses s'établissaient entre $120 et $130 millions.

Le président: Vous avez parlé des services de traversiers dans les provinces maritimes. Voulez-vous parler des provinces maritimes ou . . .

[*Text*]

Dr. Bandeen: I am referring to the total service in the Atlantic region. I had better be more precise in my terminology.

Senator Langlois: I understand that in the case of the loss of the "William Carson," you had an adverse decision from the inquiry which followed.

Dr. Bandeen: I have not read the decision. I was out of the country and only arrived back on the weekend. It was a decision that surprised not only CN, but some of the national navigation associations. I cannot really comment beyond that until I have had an opportunity to review the decision.

Senator Langlois: Is it your intention to appeal that decision?

Dr. Bandeen: If there is an appeal procedure, I assume we will.

The Chairman: I am informed that our witnesses now have some information concerning a question Senator Roblin asked before lunch on depreciation. Perhaps we could have that now.

Dr. Bandeen: The question of depreciation is a very confusing one. Rather than getting into a long discussion, I intend to summarize where we stand on it and, in so doing, respond to Senator Roblin's question.

We have tried to go back and construct for the CPR what actions they took over a period in history that were similar to the $800 million that we had taken. Again, we do not have the direct sources from the CPR. We are not privy to their innermost books. We do have their published data. From the published data—and public data can often be misinterpreted, I admit—from the period starting in the early part of the century, 1904, CPR actually took out of equity something like $629 million worth of assets and eventually, at various times over the period from 1940 to 1956, they put this into their reserve for depreciation. It is made up of five or six principal items. I do not see any particular benefit to be gained in discussing the particular items. They are straightforward enough. There is nothing undercover about the whole thing.

Senator Roblin: Perhaps I can abbreviate the discussion by pinpointing my concern. I am led to believe that there are three main depreciation classifications involved in your problem—and you can tell me whether I am right or not—those being structures, rolling stock, and rights-of-way.

Dr. Bandeen: We would call them road, right-of-way, and rolling stock.

Senator Roblin: Rolling stock, structures and track?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Roblin: There three main categories receive the same treatment by both railways except with respect to structures. In the case of structures, CP started to depreciate them in 1942 and you started to depreciate them in 1956. What

[*Traduction*]

M. Bandeen: Je parlais de l'ensemble des services pour la région de l'Atlantique. J'aurais dû employer des termes plus précis.

Le sénateur Langlois: Je crois comprendre que dans le cas du *William Carson*, l'enquête s'est terminée par une décision défavorable.

M. Bandeen: Je n'ai pas pris connaissance de la décision. J'étais à l'étranger et ne suis revenu qu'au cours de la fin de semaine. Cette décision a surpris non seulement le CN, mais également certaines associations nationales de navigation. Il m'est impossible d'apporter des commentaires pertinents sur cette question avant de pouvoir prendre connaissance de la décision rendue.

Le sénateur Langlois: Avez-vous l'intention d'interjeter appel?

M. Bandeen: S'il existe une procédure d'appel, je présume que oui.

Le président: J'ai appris que nos témoins ont maintenant certains renseignements concernant la question posée par le sénateur Roblin avant le déjeuner au sujet de l'amortissement. Ils pourraient peut-être nous en faire part.

M. Bandeen: Cette question d'amortissement est très complexe. Plutôt que de traiter exhaustivement du sujet, j'ai l'intention de résumer notre position et, ce faisant, je répondrai à la question du sénateur Roblin.

Nous avons essayé de faire marche arrière et de découvrir les mesures prises par le CP au cours de la période analogue à celle où nous disposions de $800 millions. Je dois affirmer encore une fois que nous n'avons pu obtenir directement les renseignements du CP, vu l'impossibilité de consulter leurs dossiers. Mais nous pouvions disposer des renseignements qu'il publie. A partir de cette source d'information qui, je l'admets, peut souvent faire l'objet d'une fausse interprétation, nous avons constaté que le CP a en fait retiré de son avoir, dès 1904, environ $129 millions, qu'il a déposés dans ses réserves par versements successifs, entre 1940 et 1956, pour fins d'amortissement. Cette somme provenait de cinq ou six postes comptables d'importance. Je ne vois pas quel avantage précis il y aurait à étudier ces postes. Ces chiffres nous éclairent suffisamment. Ils ne cachent absolument rien.

Le sénateur Roblin: Je pourrais peut-être abréger le débat en vous mentionnant ce qui me préoccupe. Je fus amené à croire qu'il y avait trois sortes d'amortissements à cet égard. Vous pouvez me corriger mais je crois qu'il s'agit des structures, du matériel roulant, et des droits de passage.

M. Bandeen: Quant à nous, il s'agirait de la voie, des droits de passage et du matériel roulant.

Le sénateur Roblin: Du matériel roulant, des structures et des rails?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Roblin: Ces trois catégories ont été traitées de la même façon par les deux compagnies de chemins de fer, sauf en ce qui concerne les structures. A cet égard, le CP a commencé ses amortissements en 1942, et le CN en 1956.

[*Text*]

portion of your total depreciation problem here is applicable to this particular category?

Dr. Bandeen: CPR, between 1942 and 1956, to the best of our knowledge, had $118 million worth of depreciation associated with road proper. Again, I think perhaps I had better go back. By December 31, 1939, which was before any changes were made, CPR had accumulated depreciation of approximately $14 million, as far as we know, on hotels and rolling stock. They had done it over a period of years. Prior to 1930 CP followed replacement accounting for rolling stock, and then switched to retirement, so consequently they had a reserve of $48.1 million, whereas throughout that period we were using retirement. Between 1904 and 1913 CPR made appropriations from surplus to apply to reductions in property and investment, and this was transferred to depreciation reserves in 1942. Then in 1942 they also transferred from surplus an amount of $20 million for depreciation reserves on rolling stock. And in 1948 there was an amount sufficient to bring book reserves for depreciation into line with income tax reserves for depreciation and dating back to 1920 was transferred to surplus of $88.6 million. Prior to 1956 CP followed replacement accounting for various assets, and this was put in the depreciation reserves in 1956 at $213.8 million. They had the $118 million on the road property which was put in from 1942 to 1946, and between 1939 and 1956 CP increased its reserves for depreciation on hotels and other properties by $52 million. Now these figures can be out. They are our estimates from reading their accounts, and that total comes to $629 million. That is the total of their adjustment. Now in our particular case we are asking for $808 million. We had other adjustments during that period which means that the $808 million plus these other adjustments add to just over a billion dollars. So the comparison is between our $1.17 billion and their $629 million which is roughly a comparison of the size of the two plants and the rolling stock.

Senator Roblin: But that does not quite meet my point. I am interested in knowing what the difference was in their depreciation on structures and what yours would have been had you depreciated yours.

Dr. Bandeen: That is the depreciation on road property other than track structure?

Senator Roblin: No, structures. I am not talking about rolling stock. I am not talking about track. I am talking about structures other than rolling stock and track.

Dr. Bandeen: So that is property other than track structures which would be buildings. You see, road property includes building and track and the whole thing. So road property other than track is what you are looking for. Their depreciation was $118 million in that period, to the best of our knowledge.

[*Traduction*]

Quel pourcentage de votre amortissement total s'applique à cette catégorie?

M. Bandeen: A ma connaissance, le CP a effectué des amortissements de $118 millions entre 1942 et 1956 en ce qui concerne les installations de la voie. Toutefois, je pense que je devrais remonter un peu le cours de l'histoire. Le 31 décembre 1939, date antérieure à tout changements, le CP avait un amortissement d'environ $14 millions relativement aux hôtels et au matériel roulant. Il l'avait fait pendant de nombreuses années. Avant 1930, le CP avait adopté l'imputation axée sur le remplacement pour le matériel roulant et a ensuite choisi le remboursement, ce qui explique la réserve de $48.1 millions, alors que pendant cette période, nous utilisions le remboursement. Entre 1904 et 1917, le CPR s'est servi des affectations du surplus pour réduire les propriétés et investissements, ce qui a été transféré aux réserves d'amortissement en 1942. A cette date, cette société a aussi prélevé du surplus un montant de $20 millions qu'elle a transféré au poste des réserves d'amortissement sur le matériel roulant. Enfin, en 1948, le CP avait accumulé une somme permettant d'amener les réserves comptables pour dépréciation au même niveau que les réserves d'impôt sur le revenu pour dépréciation, et qui en remontant jusqu'à 1920, a été transférée au surplus de $88.6 millions. Avant 1956, le CP avait adopté l'imputation axée sur le remplacement pour divers actifs, fixée, dans les réserves d'amortissement en 1956, à 213.8 millions. Le CP avait déjà les $118 millions sur les installations de la voie, qui a été ajoutée de 1942 à 1946, et entre 1939 et 1956, et il a augmenté de $52 millions ses réserves d'amortissement sur les hotels et autres propriétés. Ces chiffres ne sont peut-être pas exacts, mais ils représentent nos estimations après lecture de leurs comptes, et ils s'élèvent à un total de $629 millions. C'est le montant total de leur ajustement. Mais dans notre cas, nous demandons $808 millions. Nous avons eu d'autres ajustements à faire au cours de cette période, ce qui signifie que les $808 millions, auxquels s'ajoutent ces autres ajustements, s'élèvent à un peu plus d'un milliard. La comparaison doit être faite entre notre $1.17 milliard et leurs $629 millions c'est-à-dire, dans les grandes lignes, une comparaison de l'importance de nos deux usines et du matériel roulant.

Le sénateur Roblin: Mais cela ne répond pas tout à fait à ma question. Ce qui m'intéresse, c'est l'écart de leur amortissement sur les structures et quel aurait été si vous aviez effectué la même opération sur les vôtres.

M. Bandeen: Il s'agit de l'amortissement sur les installations de la voie, autres que la structure des rails?

Le sénateur Roblin: Non, les structures. Je ne parle pas du matériel roulant, mais de rails. Je parle des structures autres que le matériel roulant et le rail.

M. Bandeen: Il s'agit donc d'immobilisations qui ne sont pas les structures de rails, c'est-à-dire les bâtiments. Voyez-vous, les installations de la voie comprennent les bâtiments, les rails et tout le reste. Vous cherchez donc à connaître les installations autres que le rail. Pour autant que je sache, la dépréciation de celle-ci s'élevait à $118 millions à ce moment-là.

[*Text*]

Senator Roblin: What would yours have been had you depreciated your structures during that period?

Dr. Bandeen: I am sorry, I thought I had that figure, but I do not. I cannot give that figure.

The Chairman: Perhaps we should ask what you include in the term "structures"?

Dr. Bandeen: We divide our assets into road property and equipment. Basically almost everything on the railway is divided into these two categories. There is another small category which we call "other" but these are mainly investments in other facilities. But within road property we divide it into track, structures and rail, depending on your definition.

Senator Roblin: Do your accounts show structure that you started to depreciate in 1956, not including track?

Dr. Bandeen: You want structures other than track?

Senator Roblin: That is right.

Dr. Bandeen: I am sorry, I do not have that. We don't normally keep the accounts in that fashion. But I am sure we can get it for you.

Senator Roblin: What I am trying to clarify in my own mind is the difference in accounting procedures between the two railroads. We have to know this if we are to come to an equitable judgment decision on whether or not to forgive the debt.

Dr. Bandeen: But we are not making the argument, and I do not think that Transport Canada is, that the justification for transferring the debt is based on the level of depreciation. What we did in 1976 was to write off against equity the depreciation which our outside auditors and Treasury Board and the Department of Finance and the Department of Transport said we should change, and we wrote that off in 1976. Whether the $808 million is right or wrong involved many years of discussion, compromise and change, but finally it was accepted as being the best estimate of the unrecorded depreciation. What we are asking for now is the shareholder to change the debt equity ratio of the Canadian National Railways to reflect a situation that is more in line with a normal commercial situation.

Senator Roblin: But the two actions are directly connected, because you have reduced your equity by this depreciation and then you come seeking for permission—

Dr. Bandeen: We have already done it.

Senator Roblin: Well, it says here in clause 8 of the bill that you want to reduce the amount of the equity.

> . . . by the amount as shown in the accounts of the National System as depreciation attributable to years prior to the adoption of depreciation accounting;

[*Traduction*]

Le sénateur Roblin: Quel aurait été la vôtre si vous aviez amorti vos structures pendant cette période?

M. Bandeen: Je regrette, je pensais avoir ce chiffre, mais je ne l'ai pas.

Le président: Nous devrions peut-être vous demander ce que comprend pour vous «structures»?

M. Bandeen: Notre actif comprend les installations de la voie et l'équipement. Fondamentalement, presque tout ce qui se rapporte aux chemins de fer se répartit entre ces deux catégories. Il y a bien une autre petite catégorie dénommée «autre», mais il s'agit surtout d'investissements dans d'autres installations. Les installations elles-mêmes comprennent la voie ferrée, les structures et le rail compte tenu de votre définition.

Le sénateur Roblin: Vos comptes signalent-ils que vous avez commencé à amortir des structures en 1956, sans inclure la voie?

M. Bandeen: Vous voulez donc les structures autres que la voie?

Le sénateur Roblin: C'est exact.

M. Bandeen: Je regrette, je n'ai pas ces chiffres sous la main. Nous n'établissons pas normalement nos comptes de cette façon, mais je suis sûr que nous pouvons vous les obtenir.

Le sénateur Roblin: Ce que j'essaie de saisir clairement, c'est la différence des procédés comptables utilisés par les deux sociétés de chemins de fer. Nous devons le savoir si nous voulons décider équitablement s'il faut ou non remettre la dette.

M. Bandeen: Mais nous ne soutenons pas, ni Transports Canada non plus me semble-t-il que le transfert de la dette se justifie en fonction du niveau d'amortissement. Ce que nous avons fait en 1976 a été d'annuler par une mise de fonds l'amortissement que nos vérificateurs de l'extérieur, et le Conseil du trésor, le ministère des Finances et le ministère des Transports nous demandaient de changer, et nous l'avons fait en 1976. Que les $808 millions soient exacts ou non, cela nous a coûté de nombreuses années de discussions, de compromis, de modifications, et ce montant a finalement été accepté comme la meilleure estimation de l'amortissement en question. Ce que nous demandons aujourd'hui à l'actionnaire, c'est de modifier le ratio de solvabilité de la Société des chemins de fer nationaux du Canada pour qu'il reflète une situation plus proche d'une situation commerciale normale.

Le sénateur Roblin: Mais ces deux actions sont directement reliées puisque vous avez réduit votre capital-actions par cet amortissement et que vous cherchez ensuite la permission . . .

M. Bandeen: Nous l'avons déjà fait.

Le sénateur Roblin: En tout cas, l'article 8 du projet de loi stipule que vous voulez réduire le montant du capital-actions

> . . . d'un montant égal à celui imputé aux comptes du réseau du National au titre de l'amortissement relatif aux années antérieures à l'adoption de la comptabilité d'amortissement.

[*Text*]

Now when you have reduced your equity in this way through this depreciation you then have established your problem with respect to debt equity ratio.

Dr. Bandeen: That is perfectly correct.

Senator Roblin: So, as I see it, the two are intimately connected. If you had not done this you would have had a different equity situation.

Dr. Bandeen: That is right, but we would also have had debt on our books from here to eternity, and the outside auditors were unhappy with this. The CPR took it much earlier. I wish that we had had the foresight starting in 1904 to 1913 to do that.

Senator Roblin: I am taking the position that the shareholders of one company perhaps might not have been willing to have had their debt altered in this way whereas in the case of the CNR the government is doing it for them. It seems to me to be a pretty substantial concession. Probably if they had not done it now, then they would have had to do it before because the loss position would have been different.

Dr. Bandeen: Up until 1956 it would have been different, and from then on we would have made more money because we would not have been in the position where we had to borrow money to finance capital expenditures as we did. Our profitability from 1956 on would have been substantially higher. We would not have been paying interest on $808 million of debt.

Senator Roblin: I know, but if that had happened in 1952 then probably the deal would have been different in 1952.

Dr. Bandeen: It is possible, yes.

Senator Roblin: I think you could say it is quite likely. I should leave you back in the same position that we were talking about.

Dr. Bandeen: Basically, what we have done is correct the depreciation by taking it out of shareholders' equity, which, as I understand it, is the only avenue open to a corporation in this sort of status. Indeed, it is what the CPR did over a number of years.

Senator Roblin: It is quite proper, I assure you.

Dr. Bandeen: And very effective. We are now saying, "Look, we have depreciated the books properly; we have the asset base stated properly—" at least so far as our auditors think—"and we would like to be put on a debt-equity ratio which is comparable to that of other corporations and then be held responsible for our financing in the future and be held accountable."

That is basically the situation, at least as I see it.

Senator Roblin: And you have an understanding government to allow you to do it.

Dr. Bandeen: We have an understanding shareholder who is also a bondholder. It is not totally unknown in the corporate world.

[*Traduction*]

Une fois que vous avez ainsi réduit votre capital-actions par l'entremise de cet amortissement vous avez vraiment posé votre problème du ratio de solvabilité.

M. Bandeen: C'est tout à fait exact.

Le sénateur Roblin: Donc, à mes yeux, ces deux choses sont intimement liées. Si vous n'aviez pas fait cela, vous connaîtriez une situation différente du point de vue du capital-actions.

M. Bandeen: C'est exact, mais nos livres auraient aussi toujours fait état de dettes, et les vérificateurs de l'extérieur n'aimaient pas beaucoup cela. Le CPR a pris ces décisions beaucoup plus vite, et j'aurais souhaité que nous pensions à le faire dès 1904 à 1913.

Le sénateur Roblin: Je prends la position que les actionnaires d'une société n'auraient peut-être pas été disposés à voir modifier leur dette de cette façon, tandis que dans le cas du CN, le gouvernement le fait pour eux. Cela me paraît être une concession de taille. Si cette société ne l'avait pas fait maintenant, elle aurait probablement eu à le faire plus tôt, car le déficit aurait été différent.

M. Bandeen: Jusqu'en 1956, cela aurait été différent, et à partir de ce moment-là, nous aurions fait plus d'argent car nous n'aurions pas été obligés d'emprunter pour financer les dépenses en immobilisations, comme nous avons dû le faire. Notre rentabilité à partir de 1956 aurait été de beaucoup supérieure et nous n'aurions pas eu à payer d'intérêts sur la dette de $808 millions.

Le sénateur Roblin: Je le sais, mais si cela s'était produit en 1952, les éléments du problème auraient également été différents.

M. Bandeen: Oui, c'est possible.

Le sénateur Roblin: Je crois que vous pourriez dire que c'est fort probable. Vous devriez vous retrouver dans la situation évoquée plus tôt.

M. Bandeen: Nous avons essentiellement rectifié l'amortissement en l'éliminant de la mise de fonds des actionnaires; il s'agit, d'après ce que je comprends, du seul moyen dont dispose une société de ce genre. C'est ce qu'a fait le CP pendant un certain nombre d'années.

Le sénateur Roblin: C'est une méthode adéquate, je vous assure.

M. Bandeen: Et très efficace. Nous disons maintenant avoir amorti correctement nos valeurs comptables, avoir bien défini la source de notre avoir—du moins selon nos vérificateurs—et nous aimerions qu'on nous attribue un ratio de solvabilité comparable à celui des autres sociétés et qu'on nous oblige à rendre compte de notre financement à l'avenir.

Voilà qui résume, à mon avis, la situation.

Le sénateur Roblin: Et vous avez un gouvernement compréhensif qui vous permet d'agir aussi.

M. Bandeen: Nous avons un actionnaire compréhensif qui est également détenteur d'obligations. Il ne s'agit pas tout à fait d'un secret dans le monde des affaires.

[*Text*]

Senator Roblin: I agree. And it is a better way to keep his asset alive. In this case I think the asset is pretty vigorous.

Dr. Bandeen: It does happen occasionally when you have the reorganization of a corporation.

Senator Roblin: It certainly happened in 1952. We have to agree to that.

Dr. Bandeen: Is there other information on the depreciation that you require, senator?

Senator Roblin: No. Thank you. If you cannot give me that precise figure, I will just have to do without it.

Dr. Bandeen: We can get it for you when we are back in Montreal, and we will send it to you.

Senator McElman: Mr. Chairman, it would appear from pages 28 and 29 of the annual report for 1977 that that information is available. I refer you to page 28, section D, and page 29, section E. Although the detailed information that Senator Roblin is looking for is not clearly set forth there, an indication of the separation of accounting procedure is there.

Dr. Bandeen: Oh, yes, we can get it. It is a case of not having the information with us.

Senator McElman: I think Senator Roblin felt it might not be available at all.

Dr. Bandeen: No, I am sure that we have it. Let me make sure that what you want is structures other than track structures.

Senator Roblin: That is right.

The Chairman: What do you have in mind by the use of that terminology, "structures, other than track structures," Senator Roblin.

Senator Roblin: Well, I confess that I am working here on the depreciation categories itemized to me by our research department. I cannot find them myself any more specifically than I have. There are three categories that I am interested in: rolling stock, structures and track. I am zeroing in on structures, because that is the only category, according to my information, that the CN started to depreciate in 1956 rather than in 1942.

Mr. J. H. Spicer, Corporate Vice-President, Canadian National Railways: We have a large category called road property which is made up of some 50 items.

Senator Roblin: Perhaps it would be best, if you gave me a definition.

Mr. Spicer: That is what I am in the process of doing, sir. A major part of those 50 items are a group of some eight, and that is the category called track structures. The rest of the category of total road property is called road structures, and it covers things like engineering, lands, tunnels, bridges, elevated structures, stations, and so on down the list—signal systems, signal interlockers. There are some 35 items in that category.

[*Traduction*]

Le sénateur Roblin: J'en conviens. Et c'est une meilleure façon d'assurer la survie de son actif. Dans le cas qui nous intéresse, je crois que l'actif est assez fort.

M. Bandeen: Cela se produit à l'occasion lorsque vous réorganisez une société.

Le sénateur Roblin: Ce fut certes le cas en 1952. Nous devons en convenir.

M. Bandeen: Avez-vous besoin d'autres renseignements, sénateur, en ce qui concerne l'amortissement?

Le sénateur Roblin: Non, merci. Si vous ne pouvez me fournir ce chiffre précis, je devrai simplement m'en passer.

M. Bandeen: Nous pouvons l'obtenir pour vous lorsque nous retournerons à Montréal et vous en faire part.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, il semblerait que nous puissions obtenir ce renseignement aux pages 28 et 29 du rapport annuel de 1977. Je vous reporte à la page 28, partie D, et à la page 29, partie E. Bien que les renseignements détaillés que veut obtenir le sénateur Roblin n'y soient pas clairement donnés, on y mentionne le fractionnement d'une méthode comptable.

M. Bandeen: Nous pouvons en effet l'obtenir.

Le sénateur McElman: Je crois que le sénateur Roblin avait l'impression qu'il n'aurait jamais de réponse à sa question.

M. Bandeen: Non, je suis convaincu que nous avons les renseignements voulus. Je veux toutefois être certain que vous voulez des renseignements sur des structures autres que celles des rails.

Le sénateur Roblin: C'est exact.

Le président: A quoi pensez-vous lorsque vous parlez de «structures autres que celles des rails», sénateur Roblin?

Le sénateur Roblin: Je dois avouer que je parle ici des catégories d'amortissement dont le détail m'a été fourni par notre service de recherches. Je n'arrive pas moi-même à pousser plus loin. Trois catégories m'intéressent: le matériel roulant, les structures et les rails. Je me concentre sur les structures, parce que c'est la seule catégorie, à ce qu'on m'a dit, que le CN a commencé à amortir en 1956 plutôt qu'en 1942.

M. J. H. Spicer, vice-président, Affaires générales, chemins de fer Nationaux du Canada: Nous avons une catégorie importante, «installations de la voie», qui comporte quelque 50 articles.

Le sénateur Roblin: Peut-être vaudrait-il mieux que vous me donniez une définition.

M. Spicer: C'est ce que je m'apprête à faire, monsieur. De ces 50 articles, environ huit constituent une catégorie importante appelée structures des rails. Le reste de la catégorie des installations de la voie est constitué des structures de la voie et englobe des domaines comme le génie, les terrains, les tunnels, les ponts, les structures élevées, les gares etc., jusqu'aux systèmes de signaux et aux enclenchements de signaux. Quelque 35 articles entrent dans cette catégorie.

[*Text*]

Track structures and road structures together make road property.

Senator Roblin: Could you give me both of them? Could you give me the two categories?

Mr. Spicer: We will give you the two categories, fine.

The Chairman: Where do stations fall into those categories?

Dr. Bandeen: They will be in road properties.

Mr. Spicer: For what period of time are you interested in that information, senator?

Senator Roblin: I am trying to make a comparison between 1942 and 1956 as to what amount of depreciation was not recognized between those two years.

Dr. Bandeen: Okay. On the conditions underlying the five-year forecast as planned, we do not have that here in Ottawa and I have been unable to get all of the conditions you ask for, Senator Roblin. I gave you the cost of money; I gave you the inflation rate in Canada and in the United States. The wages are roughly 0.5 per cent to 0.8 per cent less than inflation, and freight rates and staff growth—I cannot give you those figures. I cannot give them to you here. I can send them to you, however.

Senator Roblin: I am sure you have them, because you could not have constructed the chart without them.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I do not know whether Senator Roblin would be satisfied with this, but when this information is obtained could it be filed with the clerk of the committee before we adjourn our present consideration of the bill?

The Chairman: What do you say, Senator Roblin?

Senator Roblin: I am not objecting that it cannot be provided at the moment. I can quite understand that. I would like to have it before we get to the third reading stage.

The Chairman: The committee is scheduled to meet next week to hear other witnesses. Perhaps before this time next week, Dr. Bandeen, you could file the information with Mrs. Pritchard, the clerk of the committee.

Senator Langlois: That information would be printed with the minutes of today's proceedings, would it?

The Chairman: Yes.

Senator Roblin: On that five-year projection of profit there were three projections made by you, Dr. Bandeen. I quoted them this morning. On two of them you show what will happen to the debt-equity ratio over the five-year period. You show it for the present situation without Bill C-17. You show it for the situation if Bill C-17 is passed. But you do not show it for the third category, namely, where Bill C-17 has been passed plus Crow plus Newfoundland. If that set of income figures became fact, then it would lead you to a new set of debt-equity ratio figures, which I would appreciate having, if I may.

[*Traduction*]

Les installations de la voie comportent les structures des rails et de la voie.

Le sénateur Roblin: Pourriez-vous me faire connaître les chiffres relativement aux deux catégories?

M. Spicer: C'est d'accord, nous vous en ferons part.

Le président: Pourquoi les gares tombent-elles dans ces catégories?

M. Bandeen: Elles feront partie des installations de la voie.

M. Spicer: Pour quelle période, désirez-vous obtenir ces renseignements, sénateur?

Le sénateur Roblin: J'essaie de faire une comparaison entre 1942 et 1956, à savoir quel montant n'a pas été pris en considération entre ces deux années, au titre de l'amortissement.

M. Bandeen: D'accord. En ce qui concerne les conditions sous-jacentes à la prévision quinquennale, nous n'avons pas tous ces renseignements ici à Ottawa et je n'ai pas réussi à obtenir toutes les conditions que vous désiriez connaître sénateur Roblin. Je vous ai fait part du coût ainsi que du taux d'inflation au Canada et aux États-Unis. Les salaires sont de 0.5 p. 100 à 0.8 p. 100 inférieurs aux taux d'inflation; quant au fret et aux taux de croissance du personnel, je n'ai aucun chiffre à vous fournir pour l'instant, mais je peux les obtenir et vous les envoyer.

Le sénateur Roblin: Je suis certain que vous les avez car vous n'auriez pu établir le graphique autrement.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je ne sais pas si le sénateur Roblin accepterait la suggestion suivante, mais lorsque ces renseignements arriveront, pourrait-on les remettre au greffier du Comité avant que nous ne terminions l'étude du bill?

Le président: Qu'en dites-vous, sénateur Roblin?

Le sénateur Roblin: Je ne m'objecte pas au fait qu'on ne puisse me fournir ces chiffres pour l'instant. Je puis très bien comprendre. J'aimerais toutefois les avoir avant que nous n'entreprenions l'étude en troisième lecture.

Le président: Le Comité a prévu une rencontre la semaine prochaine afin d'entendre d'autres témoins. Peut-être, monsieur Bandeen, pourriez-vous faire parvenir avant cette date les renseignements à Mme Pritchard, greffier du Comité.

Le sénateur Langlois: Ces renseignements seront annexés au procès-verbal des délibérations d'aujourd'hui, n'est-ce pas?

Le président: Oui.

Le sénateur Roblin: En ce qui concerne cette quinquennale de rentabilité, vous avez fait trois prédictions, monsieur Bandeen. Je les ai citées ce matin. Pour deux d'entres elles, vous indiquez ce qui se produira en ce qui concerne le ratio de solvabilité au cours des cinq années. Vous l'indiquez pour la situation actuelle, sans faire allusion au bill C-17. Vous l'indiquez dans le cas où le bill C-17 serait adopté. Mais vous ne l'indiquez pas pour la troisième catégorie, c'est-à-dire dans le cas où le bill C-17 serait adopté, entérinant l'accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau et reconnaissant la compétence du gouvernement de Terre-Neuve dans ce domaine. Si cette série

[*Text*]

Dr. Bandeen: Can you tell us what assumptions you want us to use with respect to Crow?

Senator Roblin: The same ones that you used before.

Dr. Bandeen: We did not use any for Crow. We just assumed that we would not get it.

The Chairman: That seems a safe assumption.

Dr. Bandeen: I would like to get it, but, when we come down to putting it in, what do you put in?

Senator Roblin: Perhaps you are not the author of this particular estimate.

Dr. Bandeen: Which estimate is that, senator?

Senator Roblin: I have a paper here which says, "five-year projections given by Bandeen during committee." It shows five-year profit projections under three separate sets of circumstances. If you want my guess on Bill C-17 plus these extra sources of income, why do you not just put Crow and Newfoundland in as what you think your figures are that you used when you were speaking on that subject a few months ago or so? I think you used $64 million for Crow and $22 million for Newfoundland.

Dr. Bandeen: Those are not bad estimates.

Senator Roblin: Why don't you put them in?

There is one other matter in connection with the borrowing under this five-year program which I should like you to confirm for me. Under "Sources in capital for investment under no Bill C-17", I detect two items. Perferred stock, presumably that was to continue, at $468.9 million, and net borrowing at $678.1 million, which gives you a capital from those two sources—which I regard as much the same if there was no Bill C-17—of $1.147 billion.

According to the information you gave the committee in the other place, with Bill C-17 there is no preferred stock. Of course, there is just the net borrowing, which is $844.8 million. The difference between those two is $310 million. My conclusion is that if you do not have Bill C-17, and the government continued with the preferred stock, you would have to raise another $310 million borrowing, as one opposed to the other. I am trying to get an idea of what burden is on you if, by chance, C-17 does not get passed. It looks to me, from this particular capital sourcing point of view, that that would be $410 million.

Dr. Bandeen: I am sorry, I do not have the figures you are reading in front of me. This was the submission we made in the committee of the other place?

Senator Roblin: Someone asked you for the source of your capital under two circumstances, the first being that you would

[*Traduction*]

de chiffres s'avérait juste, vous obtiendriez un nouveau ratio de solvabilité que j'aimerais bien connaître, si cela est possible.

M. Bandeen: Pouvez-vous me dire quelles prévisions vous comptez utiliser en ce qui concerne le Pas-du-Nid-de-Corbeau?

Le sénateur Roblin: Celles que vous avez utilisées précédemment.

M. Bandeen: Nous n'en avons utilisé aucune. Nous avons supposé que le cas ne se poserait pas.

Le président: C'était une bonne supposition.

M. Bandeen: J'aimerais bien avoir des prévisions, mais lorsqu'il faudra intégrer les données relatives, de quoi va-t-on tenir compte?

Le sénateur Roblin: Peut-être n'êtes-vous pas l'auteur de ces prévisions budgétaires.

M. Bandeen: De quelles prévisions s'agit-il, sénateur?

Le sénateur Roblin: J'ai ici un document qui parle de prévisions sur cinq ans présenté par Bandeen en comité. Il montre des prévisions de bénéfices sur cinq ans selon trois possibilités. Si vous voulez mon avis sur le bill C-17 et sur ses sources supplémentaires de revenu, pourquoi n'y insérez-vous pas les données sur le Pas-du-Nid-de- Corbeau et sur Terre-Neuve en reprenant les chiffres que vous avez utilisés lorsque vous évoquiez cette question il y a quelques mois? Il me semble que vous avez parlé de $64 millions pour le Pas et de $22 millions pour Terre-Neuve.

M. Bandeen: Ce sont des prévisions assez justes.

Le sénateur Roblin: Pourquoi ne les insérez-vous pas?

J'aimerais que vous me confirmiez un autre point à propos des emprunts prévus dans ce programme de cinq ans. A la rubrique intitulée «Sources de capitaux à investir en l'absence du bill C-17», je remarque deux postes. Les actions privilégiées, comme précédemment, sans doute, pour $468.9 millions, et les emprunts directs, pour $678.1 millions, ce qui assure un capital provenant de ces deux sources — identique me semble-t-il, à ce qui se passerait en l'absence du bill C-17 — de $1.147 milliard.

Selon les renseignements que vous avez fournis au Comité de l'autre endroit, avec le bill C-17, il n'y a pas d'actions privilégiées. Naturellement, on procède uniquement par un emprunt direct de $844.8 millions. La différence entre ces deux chiffres est de $310 millions. J'en conclus que s'il n'y avait pas de bill C-17, si le gouvernement continuait à recourir aux actions privilégiées, il vous faudrait vous procurer $310 millions supplémentaires par l'emprunt, par rapport à l'autre solution. J'essaye d'avoir une idée de la charge que vous devriez supporter, si par hasard, le bill C-17 n'était pas adopté. Il me semble que du point de vue de ces différences de financement, on obtiendrait un chiffre de $310 millions.

M. Bandeen: Excusez-moi, je n'ai pas devant moi les chiffres dont vous parlez. S'agit-il de ce que nous avons proposé au Comité de l'autre endroit?

Le sénateur Roblin: Quelqu'un vous a interrogé sur l'origine de vos capitaux dans les deux cas en l'absence du bill C-17 et

[*Text*]

not get Bill C-17, and, secondly, that you would get Bill C-17. You gave the figures, depreciation accrual account, preferred stock, surplus and net borrowing under the circumstance of not having Bill C-17, and in the circumstance of having Bill C-17 you gave the same descriptions, no preferred stock, the surplus figure and the net borrowing figure. I am trying to form a view in my mind as to what it means to you if you had to go out to public markets, as you are saying you will do now, and borrow these moneys without Bill C-17. It looks like $310 million, provided the government will continue to look after your preferred stock.

Dr. Bandeen: I am informed that that is approximately correct. At least it is of the right magnitude.

The Chairman: Does that complete that line of questioning?

Senator Roblin: It does. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I wonder if I could now put something on the record. Before us there is a document entitled "Canadian National Railways Securities Trust" for the year ended December 31, 1977. It contains a list of various securities. Would you mind telling us what that is and what the worth of those securities are, please.

Dr. Bandeen: I wonder if I might call upon the corporate secretary to deal with this. He has had experience in this field for a considerable period of time. The value of the assets I can say, very simply, is zero as it applies to Canadian National. Perhaps he can explain how the trust came about and what the purpose was and why it has been continued.

Mr. G. M. Cooper, Vice-President and Secretary of Canadian National Railways: Its proper name is "The Canadian National Railways Securities Trust". It is really an isolated legacy of the past. Clearly, it has no relation to pension trust funds, nor in any other way to pensions. Its assets are not active.

Now, having got those negatives out of the way, what it is is a corporation that was created by statute. Originally, all of its shares were owned by the Government of Canada; since 1952 they have all been owned by Canadian National Railway Company. By statute it is declared to be one of the companies comprised in National Railways. Its only assets are various claims and collateral securities that were transferred to the Securities Trust by the Government of Canada in consideration of the issue to the government of the capital stock of the trust.

The problem it was intended to meet developed from the fact that, in the course of supporting early railway development in Canada, the federal government had extended financial aid by direct loans and guarantees to various then privately owned railway companies. It had thus acquired a substantial creditor's position in relation to them. There were also many other creditors as well as the shareholders of those companies, having adverse interests. In many cases, the federal government's claims as creditor had some priority status over the claims of other creditors.

[*Traduction*]

s'il était adopté. Vous avez donné des chiffres pour le compte d'amortissement accumulé, pour les actions privilégiées, pour l'emprunt direct et excédentaire en l'absence du bill C-17, et dans le cas contraire, vous avez donné une description semblable sans actions privilégiées, en indiquant le chiffre de l'emprunt direct et de l'emprunt excédentaire. J'essaie d'imaginer ce que cela signifierait pour vous si vous deviez vous adresser aux marchés publics, comme vous dites en avoir l'intention, pour emprunter cet argent en l'absence du bill C-17. Il semble qu'il y ait une différence de $310 millions dans le cas où le gouvernement continuerait à rechercher vos actions privilégiées.

M. Bandeen: On me dit que c'est à peu près cela. Du moins, c'est de cet ordre.

Le président: Est-ce qu'on en a fini avec les questions?

Le sénateur Roblin: Oui. Merci, monsieur le président.

Le président: J'aimerais maintenant faire inscrire quelque chose au compte rendu. Nous avons ici un document intitulé «Société de placement des chemins de fer nationaux du Canada» pour l'année se terminant le 31 décembre 1977. Il contient une liste de différents placements. Pouvez-vous nous dire de quoi il s'agit et quelle est la valeur de ces placements?

M. Bandeen: Peut-être pourrais-je faire appel au secrétaire de la société pour traiter cette question. Il a une grande expérience dans ce domaine. Je peux simplement dire que la valeur de ces biens est nulle en ce qui concerne le Canadien National. Peut-être le secrétaire pourrait-il nous dire comment cette société de fiducie s'est constituée, quel est son objectif et pourquoi elle a été maintenue.

M. G. M. Cooper, vice-président et secrétaire des Chemins de fer Nationaux du Canada: Cette société est intitulée Société de placement des chemins de fer nationaux du Canada. En réalité, il est préférable d'en parler comme d'une survivance isolée du passé. En fait, elle n'a aucun rapport avec le fonds de pension ni avec aucune autre caisse de retraite. Ses biens ne sont pas actifs.

Pour la décrire de façon positive, c'est une société qui a été créée par la loi. Initialement, toutes les actions appartenaient au gouvernement. Depuis 1952, elles appartiennent aux Chemins de fer nationaux du Canada. La loi en fait l'une des sociétés dont se composent les Chemins de fer nationaux du Canada. Ses seuls biens sont différentes créances et différentes garanties subsidiaires qui ont été transférées à la société de placement par le gouvernement du Canada en considération du capital émis par elle.

Un problème est apparu du fait qu'au cours de la phase d'expansion des chemins de fer au Canada, le gouvernement fédéral a accordé une aide financière sous forme de prêts directs et de garanties. Il a ainsi acquis de substantielles créances vis-à-vis des sociétés privées de cette époque. Il y avait également beaucoup d'autres créanciers ainsi que les actionnaires de ces sociétés qui avaient différents intérêts. Dans bien des cas, les créances du gouvernement fédéral avaient une sorte de priorité sur celles des autres créanciers.

[*Text*]

About the time of World War I, the government had to take over Grand Trunk Railway Company, Grand Trunk Pacific Railway, and Canadian Northern Railway. It then began to consolidate them into a national system.

Later, as part of the consolidation of the financial affairs of that system, and recognizing the Government's then dual position as shareholder of the parent companies and creditor of those companies and some of their subsidiaries, it was decided that the government's position as creditor—being the holder of the claims and all of the collateral—should be transferred over to a new corporation. This was, then, established and called the "Canadian National Railways Securities Trust".

Its purpose was to preserve that indebtedness, to preserve any priorities that the government derived from that indebtedness and its collateral, as against the holders of other debt instruments who had lesser priorities and as against the other shareholders of the subsidiary companies. That was the essential purpose of its creation, and remains so to this day. It is really a defensive mechanism.

I do not think there have been any transactions conducted by it in recent times.

The Chairman: It might be hard to predict what the future holds, but as of now, are the assets in that worth anything?

Mr. Cooper: I so not think so. They are really claims we hold as against ourselves. Many of the companies that were the issuers of the securities have been amalgamated into the Canadian National Railways.

The Chairman: Are there any questions on that?

Senator McElman: Why should it not be cleaned up and taken off the record?

Mr. Cooper: That is possibly what ought to be done, but it has not been a priority item because it has not been bothering anyone.

Dr. Bandeen: There are possibly still some residual outstanding claims which these claims would have priority over. Since it does not affect our books and is not a financial drain on the corporation or the government, the thought has been to leave this in existence so that we have a defence against any potential claims that might rise at a future date.

The Chairman: Perhaps we could have the total face value of these securities as set out in that document put on the record.

Mr. Cooper: It would appear to be $1,290,567,774.41.

The Chairman: Senator Riley.

Senator Riley: At page 12 of the annual report there is an item on the Express Division. Do I take it from what you said earlier, Dr. Bandeen, that the Express Division does not receive any subsidy from the federal government, and never has?

[*Traduction*]

A l'époque de la Première Guerre mondiale, le gouvernement a dû faire l'acquisition de la *Grand Trunk Railway Company*, du *Grand Trunk Pacific Railway* et du *Canadian Northern Railway*. Il a alors commencé à les intégrer en un système national.

Plus tard, en tant que partie de la consolidation des finances de ce système, et en reconnaissant sa double position, d'une part en tant qu'actionnaire de la société mère et créditeur de ces compagnies et de certaines de leurs filiales, il fut décidé que la position des sociétés en tant que créditeurs—c'est-à-dire toutes les créances et toutes les valeurs en nantissement—devaient être transférées dans une nouvelle société. Cette dernière fut créée et appelée «Trust des titres des chemins de fer du Canada».

L'objet de ce trust était de conserver ces dettes, de conserver également toute priorité qu'avait le gouvernement, grâce à ces dettes et valeurs en nantissement, par rapport aux détenteurs d'autres titres de créances moins prioritaires et aussi par rapport aux actionnaires publics des sociétés filiales. C'était l'objectif principal de la création du trust et ce l'est toujours. Il s'agit en réalité d'un mécanisme de défense.

Je ne pense pas que dans les derniers temps il ait donné lieu à des transactions.

Le président: Il est peut-être difficile de prévoir le futur, mais à l'heure actuelle les avoirs de ce trust valent-ils quelque chose?

M. Cooper: Je ne pense pas; il s'agit à vrai dire de créances que nous détenons sur nous-mêmes. La plupart des sociétés qui ont émis les valeurs mobilières se sont regroupées au sein du CN.

Le président: Des questions à ce sujet?

Le sénateur McElman: Pourquoi ne règlerait-on pas cette question une fois pour toute?

M. Cooper: C'est peut-être ce qu'il faudrait faire mais comme il ne s'agissait pas d'une priorité vu que personne n'a rien trouvé à redire, cela ne s'est pas fait.

M. Bandeen: Il est possible qu'il reste certaines créances résiduelles en souffrance sur lesquelles ces créances ont priorité. Vu qu'elles n'affectent pas nos comptes et qu'elles ne constituent pas davantage une hémorragie financière pour la société ou pour le gouvernement, on a pensé conserver cela ne serait-ce que pour pouvoir se défendre contre les créanciers qui pourraient vouloir se faire rembourser à une date ultérieure.

Le président: Peut-être pourriez-vous nous donner la valeur nominale de ces valeurs mobilières telle qu'elle apparaît dans le document figurant au procès-verbal.

M. Cooper: Il semble que ce soit $1,290,567,774.41.

Le président: Sénateur Riley.

Le sénateur Riley: A la page 12 du rapport annuel on trouve la rubrique Division des messageries. Dois-je comprendre d'après ce que vous avez dit plus tôt, monsieur Bandeen, que la division des messageries ne reçoit aucune subvention du gouvernement fédéral et qu'elle n'en a jamais reçue?

[*Text*]

Dr. Bandeen: The Express Division, I understand, currently gets the MFRA. That is the total subsidy that I am aware of which the Express Division receives. If we cannot compete in the Express area, I see no reason for us being in the service. There is a tremendous number of alternatives. Almost every town has a trucking concern going in and out of it; CP Express covers a large part of Canada, and United Parcel is moving in from the United States. In addition, the Post Office provides the same type of service.

Senator Riley: CP operates Smith Transport in eastern Canada to carry express?

Dr. Bandeen: I believe so, yes. We have a five-year plan to put us into a break-even or slightly better position in the express business. We are two years down the road on that plan. We have stopped the growth in the loss, and our people have high hopes of turning it around and having a profitable operation, and I share that hope. We do not have any ground on which we could ask for a subsidy from the federal government in the area of express. If we cannot operate efficiently in that area, we should not be in it.

Senator Riley: The loss actually increased in 1977.

Dr. Bandeen: Slightly, yes. One has to remember that there was a significant increase in inflation and wage rates, with a resultant fall-off in traffic. Express is very sensitive to the economy. If the economy is only expanding at a modest rate, or is in fact stationary, express shipments fall off very rapidly.

Senator Riley: It also takes longer because it moves by highway transport rather than rail, does it not?

Dr. Bandeen: Actually, that usually speeds it up. We can usually provide a faster service via highway transport and piggyback than we can by rail.

Senator Riley: When I used to send salmon from New Brunswick to Ottawa by train, it would arrive the morning after being shipped, whereas by highway transport it could take as much as two or three days.

Dr. Bandeen: Without going into a great deal of detail, I doubt that the salmon could be here the next day by rail. It would have to go into Montreal where it would be rerouted to Ottawa, and that, I should think, would take some time. There is no reason why highway transport should not be faster than rail on such a movement. The highway transport can take the short route through Maine, or come piggyback on the same trains that used to carry the express shipments, be offloaded in Montreal, and put on to highway transport for delivery to Ottawa right away.

[*Traduction*]

M. Bandeen: La Division des messageries, d'après ce que je sais, reçoit à l'heure actuelle des subventions prévues par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Autant que je sache, ce sont là toutes les subventions que la Division des messageries reçoit. Si nous ne sommes pas compétitifs dans le domaine des messageries, je ne vois donc aucune raison de conserver ce service. Il y a dans ce domaine de nombreuses solutions de remplacement. Presque chaque ville dispose d'une compagnie de camionnage; la Division des messageries du Canadien Pacifique étend ses activités sur une grande partie du Canada et la United Parcel opère à partir des États-Unis. De plus, les postes assurent également ce service.

Le sénateur Riley: La société Canadien pacifique exploite Smith Transport dans l'est du Canada pour les services de messageries?

M. Bandeen: Je crois que oui. Nous avons un plan quinquennal destiné a nous ramener à flot, ou pour nous mettre dans une position meilleure dans le domaine des messageries. Deux ans ce sont déjà écoulées. Nous avons mis fin à la croissance des pertes et fondons de sérieux espoirs de renverser la vapeur pour ainsi être en mesure d'exploiter ce service d'une façon rentable, et je suis confiant que nous allons réussir. Nous n'avons aucune raison pour demander des subventions au gouvernement fédéral dans ce domaine. Si nous ne pouvons être rentables dans ce domaine, nous ne devrions pas nous y engager.

Le sénateur Riley: Les pertes ont à vrai dire augmentées en 1977.

M. Bandeen: Oui, légèrement. Il faut se souvenir qu'il y a eu un accroissement important du taux de l'inflation ainsi que des salaires, ce à quoi il faut ajouter une dimunition du trafic. Les messageries sont un domaine extrêmement sensible à la conjoncture. Si l'économie progresse lentement ou si elle est stationnaire, les expéditions par messageries tombent très rapidement.

Le sénateur Riley: Les délais sont également plus long, car les déplacements se font par route plutôt que par rail, n'est-ce pas monsieur Bandeen?

M. Bandeen: A vrai dire, cela aurait plutôt tendance à accélérer les choses. D'ordinaire, on peut assurer un service plus rapide par route et rail-route que par rail seulement.

Le sénateur Riley: Lorsque j'expédiais du saumon du Nouveau-Brunswick à Ottawa par train, il arrivait généralement le matin suivant le jour d'expédition alors que par route, cela aurait peut-être pris deux ou trois jours.

M. Bandeen: Sans aller trop dans le détail, je ne suis pas sûr que le saumon aurait pu arriver le lendemain matin par rail. Il serait premièrement allé à Montréal où l'on aurait dirigé vers Ottawa et je crois que cette opération aurait pris du temps. Il n'y a aucune raison dans ce cas là pour laquelle le transport par route ne soit pas plus rapide que le transport par rail. Par route on peut prendre un raccourci en passant par le Maine ou expédier le saumon par rail-route en utilisant certains trains réservés aux messageries, il aurait été déchargé à Montréal et expédié par route pour être livré à Ottawa.

[*Text*]

Senator Riley: The express service deals with less than truckload lots, of course. They would have to be unloaded, and sometimes there are delays in the terminal.

On onother subject, the equity in VIA is held by both CN and CP, is it?

Dr. Bandeen: No. It was set up as a CN subsidiary in early 1977. CP never held shares in VIA. We sold all our shares to the federal government on March 31, 1978. It is now owned totally by the federal government and has now been declared a Crown corporation.

Senator Riley: And VIA is going to handle all the passenger service in Canada?

Dr. Bandeen: Yes.

Senator Riley: Passenger routes have to be approved by the Canadian Transport Commission.

Dr. Bandeen: That is right, particularly in the maritimes and in western Canada. The CTC has held its hearings in western Canada and has issued a final plan. It has completed its hearings in eastern Canada but is yet to come out with a preliminary plan.

Senator Riley: Have you established a plan as yet to send to the CTC?

Dr. Bandeen: We have submitted all of the information the CTC requested. We told them what we are doing and why we are doing it. In addition, we have provided the CTC with projections of costs. It is now up to the CTC to come up with these plans. I expect the preliminary plan for eastern Canada to be released fairly soon. If they follow the procedure they followed in western Canada, they will allow a period of weeks or months for objections, following which they will again hold hearings and come up with a final plan.

Senator Riley: Is the policy proposed by VIA to reduce rates and sell the passenger service?

Dr. Bandeen: I am still a director of VIA, but I am not an officer of VIA. For that reason, I can only give an outside viewpoint. On matters of policy, I think you should talk to the President of VIA, or one of its officers. Publicly what they have done is to file a rate plan, to be effective some time in mid-June, which will attempt to unify rates between the two railways. Basically, CPR's rates were much higher and ours lower, and at three different levels, depending on whether they were red, white or blue fares. It is my understanding that VIA has filed rates to be effective mid-June which are a compromise, increasing some of CN's rates and decreasing CPR's rates. So, whether you get an increase or a decrease will depend on the part of the country you are in. The objective is to get all fares on the same basis so that there is uniformity of rates in all parts of Canada.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Le service des messageries s'occupe de l'expédition des marchandises dont le volume est inférieur à la charge d'un camion. Il faudrait en effet le décharger et parfois il y a des retards au terminal.

Autre chose, le capital de la société VIA est détenu par le CN et le CP n'est-ce pas?

M. Bandeen: Non, VIA a été constitué en tant que filiale du CN au début de 1977. Le CP n'a jamais détenu aucune action de VIA. Nous avons vendu toutes nos actions au gouvernement fédéral le 1er avril 1978. Cette société appartient complètement au gouvernement fédéral, en fait il s'agit maintenant d'une société de la Couronne.

Le sénateur Riley: Et VIA va s'occuper de tous les services pour voyageurs au Canada?

M. Bandeen: Oui.

Le sénateur Riley: Les itinéraires destinés au voyageurs doivent recevoir l'approbation de la Commission canadienne des Transports.

M. Bandeen: C'est exact, plus particulièrement dans les provinces maritimes et dans l'Ouest du Canada. La Commission a tenu ses auditions dans l'Ouest du Canada et a fait connaître son plan définitif. Les audiences sont terminées dans l'Est du Canada mais le plan préliminaire n'a pas encore été établi.

Le sénateur Riley: Avez-vous établi un plan destiné à la CTC?

M. Bandeen: Nous avons soumis tous les renseignements que la CTC demandait. Nous lui avons expliqué ce que nous faisions et pourquoi nous le faisions. En outre, nous avons fourni à la CTC des prévisions concernant les coûts. C'est maintenant à la CTC qu'il incombe de divulguer ses plans. Je prévois que le plan préliminaire pour l'Est du Canada sera connu assez prochainement. Si l'on procède de la même façon que dans l'Ouest du Canada, on laissera quelques semaines ou quelques mois s'écouler pour que l'on puisse soumettre des objections et par la suite, on organisera d'autres audiences et on présentera un plan définitif.

Le sénateur Riley: La politique proposée par VIA vise-t-elle à réduire les taux et à vendre le service voyageurs?

M. Bandeen: Je suis toujours membre du conseil d'administration de VIA mais je ne suis pas l'un de ses agents. Pour cette raison, je ne puis que vous exposer le point de vue d'une tierce personne. Pour obtenir des précisions sur les politiques, je crois que vous devriez vous adresser au président de VIA ou à l'un de ses agents. On a présenté publiquement une liste de tarifs qui devra être appliquée au milieu de juin et l'on tentera ainsi d'uniformiser les tarifs des deux chemins de fer. Au départ, les tarifs du CP aux trois différents niveaux, c'est-à-dire les tarifs rouges, blancs ou bleus, étaient beaucoup plus élevés que les nôtres. Je crois que VIA a proposé des tarifs qui devraient entrer en vigueur au milieu de juin et qui constituent un compromis puisqu'on hausse certains tarifs du CN et qu'on abaisse ceux du CP. Ainsi, les tarifs augmenteront ou diminueront selon la région où vous vous trouvez au Canada. On vise

[*Text*]

The other aspect of VIA's ratemaking which I thought was intriguing and novel as far as railway ratemaking is concerned is that rates are being set on an airline mileage basis rather than on a route mileage basis. As to the justification of that and the financial results, you would have to ask VIA officers, but this would have an advantage for people travelling from Halifax to Montreal. On that basis, the airline mileage is much shorter than the route mileage. So, that policy should reduce rates in most cases.

Senator Riley: What is the situation with the rolling stock?

Dr. Bandeen: The rolling stock is totally owned by VIA. In the passenger area we only own the equipment for the commuter service and that equipment which VIA would not buy. VIA would not buy all of our rolling stock. We have 300 or 400 pieces of passenger equipment which they said they had no use for. This consists of equipment which they did not require to run the services they are proposing to run. Most of this equipment was old; a lot of it was baggage equipment—the old baggage cars we used to have at the end of passenger trains. But now the passengers take their baggage with them and put it in racks at the end of the car. So we have had to dispose of 300 or 400 of these cars—I am not sure of the exact number—which were unsatisfactory to VIA. But aside from that we do not own any passenger equipment. I think perhaps a few pieces have been left in Newfoundland, but they are very few.

Senator Riley: Then, with VIA, what about train control, passenger train control?

Dr. Bandeen: You mean the operation of the trains. That will be totally in the hands of CP and CN depending on which line is being used. For safety reasons you cannot have two people controlling trains on one property. But we will do it under contract to VIA. VIA is holding out a structure so that there is a penalty involved if either one of the railways or any of the railways they contract with is inefficient. If we fail to meet certain on-time performance, then we will be penalized and if we meet the on-time performance then we will be rewarded.

The Chairman: Will you do a little better than you have been doing in that respect?

Dr. Bandeen: I hope so. It depends on the negotiations with VIA and getting realistic schedules in the first place. But these are under way, and I am hoping it will be an incentive to us beyond what we already have by these payments and by getting 100 per cent of our losses paid VIA will become one of our biggest customers. So we have an incentive to meet their requirements and better them.

The Chairman: I am rather a train buff myself and I like to travel by train when I can, but one of the exasperations I have is that with the exception of the so-called dayliners, the trains are hardly ever on time.

[*Traduction*]

finalement à uniformiser tous les tarifs dans toutes les régions du Canada.

L'autre aspect de la fixation des tarifs de VIA que j'ai trouvé surprenant et innovateur est qu'on établit ces tarifs en tenant compte de la distance à vol d'oiseau entre deux points plutôt que de la longueur des voies ferrées. Il faut demander aux agents de VIA de justifier ce choix de même que les répercussions financières qu'il aura mais cela avantagerait les voyageurs se rendant de Halifax à Montréal. Pour ce parcours, la distance à vol d'oiseau est beaucoup plus courte que celle que parcourent les trains. Ainsi, cette politique devrait avoir pour effet de réduire les tarifs dans la plupart des cas.

Le sénateur Riley: Qu'en est-il du matériel roulant?

M. Bandeen: Il appartient en entier à VIA. Pour le service voyageurs, nous ne possédons que le matériel rattaché au service de banlieues de même que celui que VIA refuse d'acheter. VIA refuse d'acheter la totalité de notre matériel roulant. Nous avons 300 ou 400 pièces de matériel pour voyageurs qui, d'après cette société, lui sont inutiles. Elle n'a pas besoin de ce matériel pour maintenir le service qu'elle propose d'établir. La plus grande partie de ce matériel était vétuste; il se composait en grande partie de vieux fourgons à bagages que nous trainions à la queue de nos trains de voyageurs. Mais maintenant, les voyageurs prennent leurs bagages avec eux et les déposent dans des porte-bagages au bout du wagon. Nous avons donc dû nous débarrasser de 300 ou 400 de ces wagons, je ne me souviens plus du nombre exact, dont VIA ne voulait pas. Ces fourgons mis à part, nous ne possédons pas de matériel pour voyageurs. Je crois que certains ont été laissés à Terre-Neuve mais leur nombre est très réduit.

Le sénateur Riley: Comment VIA voit-elle le contrôle des trains de voyageurs?

M. Bandeen: Vous voulez parler de l'exploitation des trains. Elle sera entièrement confiée au CP et au CN, dépendant de la voie utilisée. Pour des raisons de sécurité, il est impossible que deux sociétés exploitent des trains sur une seule propriété. Nous accorderons toutefois ce privilège à VIA par voie de contrat. Cette entreprise a établi des structures telles qu'une sanction est imposée si l'un des chemins de fer avec qui elle est liée par contrat s'avère inefficace. Si nous ne respectons pas certains horaires, nous serons pénalisés et si nous réussissons à le faire, on nous récompensera.

Le président: Améliorerez-vous votre rendement dans ce domaine?

M. Bandeen: Je l'espère. Tout est d'abord fonction des négociations avec VIA et de l'obtention d'horaires réalistes. On règle actuellement ces détails et j'espère que nous serons ainsi plus encouragés que nous le sommes actuellement. En effectuant ces versements et en se chargeant de la totalité de nos pertes, VIA deviendra l'un de nos principaux clients. Nous sommes donc encouragés à satisfaire à ces exigences et même à faire mieux.

Le président: Je suis moi-même partisan des trains et j'aime emprunter ce moyen de transport mais l'une des choses qui m'exaspèrent le plus est qu'exception faite des trains quotidiens, ils sont rarement à l'heure.

[*Text*]

Dr. Bandeen: Well, I hope we can correct that. On the corridor trains we have a fairly good on-time performance, but once you get into long distance trains such as from Halifax to Montreal or Montreal to Vancouver then you run into a whole series of problems. But we still try to get a good on-time performance.

Senator Bourget: Particularly during the winter.

Dr. Bandeen: In winter you run into all kinds of problems.

Senator Riley: But freight trains have precedence over passenger trains on the line?

Dr. Bandeen: That is not correct. Basically it is the other way around. You get in certain parts of the country a situation where you have a long freight train—say 135 cars long—and you have a siding that is only 50 cars long and so you simply have to put the passenger train in because the freight train won't fit. The other alternative is to put the freight at one end and leave the passenger on the main line and then have the freight coming out at the other end, but time-wise it is the same type of thing. But generally passenger trains still have preference.

Senator Riley: Now these alternate routes, say, in the maritimes from Halifax to Montreal—and I do not know who sent them to us but they are in the files—there are three alternate routes, I believe. There is one from Halifax up the north shore of New Brunswick, and another one right through the centre of New Brunswick and yet a third from Saint John up through Maine to Montreal which is the short route. Were these proposed by your people or did they come from the Canadian Transport Commission?

Dr. Bandeen: I don't know who proposed them but these are the obvious routes; one is the main line of CPR and the other two are our main lines. The Canadian Transport Commission simply has to look at these routes and make a decision on the basis of all the information they have as to which of these routes or how many of them should be serviced, but that is an extremely complicated area and, as you are aware, you not only have those three potential routes but you have the Gaspé trains coming in, and these people have a legitimate requirement for service, principally towards Quebec City and Montreal. And then you have the North Sydney service which has to be looked after.

Senator Bourget: Is the Gaspé train still in operation—Gaspé to Campbellton?

Dr. Bandeen: Yes, and any attempt to remove it meets with massive resistance. I do not think it will be removed for a while.

Senator Riley: Before you turned over the shares of VIA to the government or the Department of Transport, CN had embarked on an aggressive sales compaign for passenger services through VIA.

Dr. Bandeen: That is right. We actually introduced VIA as a concept and not as a corporation, and we renamed our service VIA, but we did not have a corporation. We sold the

[*Traduction*]

M. Bandeen: J'espère que nous pourrons corriger cette situation. Pour ce qui est des trains de couloir, notre rendement est assez bon mais dès que l'on parle des convois parcourant de longs trajets comme par exemple celui de Halifax à Montréal ou de Montréal à Vancouver, alors une série de problèmes se posent. Nous tâchons toutefois d'être à l'heure.

Le sénateur Bourget: Surtout en hiver.

M. Bandeen: L'hiver pose toutes sortes de problèmes.

Le sénateur Riley: Mais les trains de marchandises ont-ils priorité sur les trains de voyageurs sur la voie?

M. Bandeen: Non. En principe, c'est le contraire qui est vrai. Dans certaines régions du Canada, de très longs trains de marchandises, de 135 wagons par exemple, roulent sur la voie et la voie de service ne peut contenir que 50 wagons; il faut donc y faire attendre le train de voyageurs parce que le train de marchandises est trop long. L'autre solution consiste à laisser le train de marchandises à l'une des extrémités et à garder le train de voyageurs sur la voie principale mais en termes d'horaire, cela revient au même. De façon générale, les trains de voyageurs ont encore la priorité.

Le sénateur Riley: Je crois qu'il existe trois voies facultatives dans les Maritimes entre Halifax et Montréal; je ne sais pas qui nous a fourni ces détails mais toujours est-il que nous les avons dans les dossiers. L'une relie Halifax à la côte nord du Nouveau-Brunswick, la deuxième traverse le centre du Nouveau-Brunswick et la troisième, la plus courte, relie St-Jean à Montréal par le Maine. Qui a proposé ces voies? Vos employés ou la Commission canadienne des transports?

M. Bandeen: Je ne sais pas qui les a proposés, mais ce sont évidemment les itinéraires les plus appropriés; l'un est la voie principale du Canadien Pacifique et l'autre, nos deux propres voies principales. La Commission canadienne des transports n'a qu'à examiner ces itinéraires et à prendre une décision en se fondant sur toutes les données qu'elle possède pour ce qui est de déterminer lequel ou combien de ces itinéraires il conviendrait d'exploiter. C'est un domaine extrêmement complexe et, comme vous le savez, ce ne sont pas seulement ces trois possibilités d'itinéraires qui nous intéressent, mais également la question des trains en provenance de Gaspé, les résidents de cette région ayant des exigences bien fondées pour ce qui est du service les reliant à Québec et Montréal. Il faudrait également tenir compte de la ligne de North Sydney.

Le sénateur Bourget: Assure-t-on toujours le service par train entre Gaspé et Campbellton?

M. Bandeen: Oui, et tout effort visant à y mettre fin suscite de vives protestations. Je ne crois pas qu'on annule ce service d'ici longtemps.

Le sénateur Riley: Avant de transférer les actions de VIA au gouvernement ou plutôt au ministère des Transports, le CN a fait une campagne de publicité considérable dans le but de vendre des services aux voyageurs par l'intermédiaire de VIA.

M. Bandeen: C'est exact. Nous avons commencé par présenter VIA comme une idée plutôt qu'une société pour ensuite donner ce nom à notre service, mais il n'existait aucune société

[*Text*]

concept of VIA CN two or two and a half years ago and we did a lot of public relations and marketing on this.

Senator Riley: Do you find that there has been an increase in the number of passengers?

Dr. Bandeen: Yes, it has increased considerably particularly in areas where we have a frequency of trains. I am thinking now of Quebec City to Windsor where we have several trains a day in each direction. Apparently the traffic has increased each year. There was a substantial increase last year.

Senator Riley: Do you intend maintaining your dining cars, the regular type of dining car on the CNR in places?

Dr. Bandeen: We have them on the long distance trains like the Transcontinental and on some of the Maritime trains, I believe. But on the intercity trains we are moving more and more towards serving the customer in his seat as they do in an aircraft.

Senator Riley: Like in the club car.

Dr. Bandeen: And then in the coach section we have a snack bar where people can buy what they want. But the nostalgic idea of a railway passenger car with panelled wood all over and white linen tablecloths and a silver service, while it is very attractive, the cost is unbelievable. You need a minimum of nine people to operate that car. When wages were much lower than they are now, that was a possibility, but now it is prohibitively expensive. And that is to say nothing of trying to keep the linens. I believe there was a little red rose each day in a glass, a brandy snifter, on each table, and I am not belittling that, because I happen to like it also. But the cost of a meal served in one of those cars was unbelievable. If the customer had been asked to pay the cost, then very, very few would have been able to eat there. So what we are trying to do is to preserve at least some of the services and to maintain decent dining facilities. I am thinking now of long distance trains, say, from Montreal to Vancouver or to Halifax. But on short runs we are trying to service the needs of a person to eat while travelling.

Senator Riley: Do you anticipate the rolling stock will be upgraded, that the Department of Transport will add to it?

Dr. Bandeen: Yes. The Department of Transport has authorized VIA to order equipment, and they already have it on order. I don't know what the property is, but you can ask the minister tomorrow. But I know they have some of these LRCs—light, rapid comfortable equipment and it is thought it will be ready by 1980. It will not be delivered until 1980, if I remember correctly. That is when it starts coming. It takes a considerable amount of time to produce a passenger car. There

[*Traduction*]

de ce nom. Nous avons vendu l'idée de VIA au CN il y a deux ans ou deux ans et demi. Nous avons fait beaucoup de travail en matière de relations publiques et de mise en marché à cet égard.

Le sénateur Riley: Avez-vous constaté une augmentation du nombre de voyageurs?

M. Bandeen: Oui, il y a eu une augmentation considérable, surtout dans les régions où les trains passent fréquemment. Je pense, entre autre, à la ligne Québec-Windsor où le service est assuré dans les deux sens plusieurs fois par jour. Le nombre de voyageurs semble augmenter chaque année. Nous avons enregistré une hausse importante l'année dernière.

Le sénateur Riley: Avez-vous l'intention de conserver vos voitures-restaurant, enfin les voitures-restaurant ordinaires du CN sur certains parcours?

M. Bandeen: Nous en avons actuellement sur les longs parcours, comme le Transcontinental et, je crois aussi, sur certains des trains qui desservent les Maritimes. Mais pour ce qui est des trains interurbains, nous avons de plus en plus tendance à servir les voyageurs à leur place, comme dans les avions.

Le sénateur Riley: Comme dans la voiture-club?

M. Bandeen: Et pour ce qui est des compartiments-coach, nous avons un casse-croûte où les voyageurs peuvent se procurer ce qu'ils désirent. Mais l'idée assez nostalgique d'une voiture à l'intérieur lambrissé, des nappes de toile blanche et de l'argenterie, tout en étant très attrayante, est incroyablement onéreuse. Il faut un minimum de neuf personnes pour assurer le service d'une voiture pareille. Lorsque les salaires étaient beaucoup plus bas, c'était possible, mais le coût est devenu prohibitif. Et ce, sans parler de ce qu'il en coûte pour essayer de garder le linge de table. Je crois me rappeler qu'on mettait tous les jours une petite rose rouge dans un verre, enfin, un ballon à cognac, sur chaque table et je le dis sans me moquer, car c'est un mode de vie qui me plaît beaucoup. Mais un repas servi dans l'une de ces voitures coûte incroyablement cher. Et si on avait demandé au client de payer le plein prix pour ce service, eh bien, très peu d'entre eux auraient pu en profiter. Ce que nous essayons donc de faire est de conserver certains des services tout en offrant un bon restaurant. Je pense particulièrement aux trains qui assurent le service sur de longs parcours, mettons par exemple de Montréal à Vancouver ou à Halifax. Mais pour les trajets plus courts, nous nous contentons de répondre aux besoins des clients pour ce qui est de manger en voyageant.

Le sénateur Riley: Prévoyez-vous une amélioration du matériel roulant, croyez-vous que le ministère des Transports voudra en ajouter?

M. Bandeen: Oui. Le ministère des Transports a autorisé VIA à commander de l'équipement et c'est déjà fait. Je ne sais pas exactement de quoi il s'agit, mais vous pourrez demander au ministre demain. Mais je sais qu'il y aura des LRC, à savoir de l'équipement léger, rapide et confortable et on croit qu'il seront prêts d'ici 1980. Mais si je me souviens bien, il n'y aura aucune livraison avant 1980. L'équipement commencera à arriver à ce moment là. La fabrication d'une voiture pour

[*Text*]

is a lot of engineering involved and there are many material requirements. However, it looks good and the mock-ups and plans for it, including the interior design, are quite impressive. They are different, they are modern and they take advantage of new materials and new construction.

Senator Riley: Will that be the rapido type?

Dr. Bandeen: Yes, but this equipment can be used for long distance as well. I suppose it will be used across the system, but its principal use will be for intercity runs, which initially are in central Canada. Fairly soon, however, if not now, there will be the Winnipeg-Saskatoon-Edmonton-Calgary-Regina triangle, on which we should be able to use the high speed train service. And then there are certain points in the maritimes. I do not know what the plans are for this initial equipment, but I understand that it is indeed just that: initial equipment.

Senator Riley: Do you know if it is proposed by VIA to integrate a bus system with the rail system, as they are doing now between Ottawa and Kingston?

Dr. Bandeen: Yes, not necessarily exactly the same as that, but I know they are very strong believers in intermodal co-operation rather than competition. They are looking at every place where it is possible to use buses or air to supplement the passenger train.

Senator Riley: Thank you.

The Chairman: Honourable senators, if there are no further questions for Dr. Bandeen and his associates, I would convey your thanks to them for coming before us and tell them that, if they wish, they may be excused.

Dr. Bandeen: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Honourable senators, we have with us Mr. J. Earl White, the National President of the Canadian Railways Employees' Pension Association. Do you have an opening statement, Mr. White?

Mr. J. Earl White, National President, Canadian Railways Employees' Pension Association: Mr. Chairman, honourable senators, I wish to thank you very much for the opportunity to address your standing committee today. I do have an opening statement.

Actuarial liabilities are calculated in present day dollars. They should be included in the balance sheet of all companies. While it is legally permissible not to include such obligations, it is not morally proper to leave them out of the balance sheet. To say that one is following the example of other companies who are following this questionable practice is a lame excuse.

To prepare a statement of estimated profits for five years into the future and to ignore pension liabilities and what inflation is doing to them is not just morally improper, it is misleading and might be considered to be reprehensible.

In that respect, I should like to point out that the Hudson Bay Company, the oldest company in Canada, does show its

[*Traduction*]

voyageurs exige beaucoup de temps. Cela suppose un grand travail mécanique et il faut également tenir compte des nombreuses exigences matérielles. Toutefois, tout va bien et les maquettes et les plans, y compris la décoration intérieure, sont très impressionnants. Ils sont différents, modernes et tirent profit des nouveaux matériaux et nouvelles méthodes de construction.

Le sénateur Riley: S'agit-il du type rapido?

M. Bandeen: Oui, mais cet équipement pourra aussi être utilisé sur des longs parcours. Je suppose qu'on s'en servira sur tout le réseau, mais ils sont surtout conçus pour les itinéraires interurbains au centre du Canada. Mais nous assurerons très bientôt, sinon dès maintenant, le service dans un triangle composé de Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Calgary et Regina où nous pourrons utiliser les trains rapides. Il y aura également d'autres itinéraires dans les Maritimes. Je ne sais pas quels sont les plans en ce qui concerne ce premier équipement, mais je sais que c'est ce dont il s'agit: un équipement à l'essai.

Le sénateur Riley: Savez-vous si VIA propose d'intégrer un service d'autobus au réseau ferroviaire comme il le font actuellement entre Ottawa et Kingston?

M. Bandeen: Oui, pas nécessairement le même système, mais je sais qu'ils prônent fortement la politique de la collaboration entre les divers moyens de transport plutôt que l'idée de la concurrence. Ils étudient actuellement tous les endroits où il serait possible de se servir du transport par autobus ou par avion pour complémenter le service des trains de voyageurs.

Le sénateur Riley: Merci.

Le président: Honorables sénateurs, si vous n'avez plus de questions à poser à M. Bandeen et à ses associés, je vais les remercier en votre nom d'avoir bien voulu comparaître devant nous et leur dire qu'ils sont maintenant libres de partir.

M. Bandeen: Merci, monsieur le président.

Le président: Honorables sénateurs, nous accueillons parmis nous M. J. Earl White, président national de la Canadian Railway Employees' Pension Association. Avez-vous des observations préliminaires à faire, M. White?

M. J. Earl White, président national de la Canadian Railways Employees' Pension Association: Monsieur le président, honorables sénateurs, je tiens à vous remercier de m'avoir ainsi fourni l'occassion de m'adresser au comité permanent aujourd'hui. Je n'ai pas préparé de déclaration préliminaire.

Les dettes actuarielles sont calculées en dollars courants. Elles doivent figurer dans le bilan de toutes les sociétés. Bien qu'il soit légal de ne pas mentionner ces obligations. Il existe une obligation morale de les inscrire au bilan. C'est une piètre excuse que de dire qu'on ne fait que suivre l'exemple des autres sociétés qui adoptent cette pratique douteuse.

Le fait de préparer un état des profits prévus pour cinq ans et de ne pas tenir compte des dettes constituées par les prestations de retraite et de l'inflation est non seulement immoral, mais trompeur et doit-être condamné.

A cet égard, je voudrais signaler que la Compagnie de la Baie d'Hudson, la plus ancienne société du Canada, indique

[*Text*]

actuarial liabilities on its balance sheets. I have not had time in the last ten days to survey any appreciable number of companies so I do not know how general that practice is, but I am satisfied that there are many companies which do show their actuarial liabilities on their balance sheets, and that is where they should be because they are liabilities for present-day dollars. They are calculated by actuaries, and that is what they are and that is where they should be.

But when the Pension Benefits Standards Act was passed in 1966 and when it came into effect on October 1, 1967, if provision had not been made to permit the Superintendent of Insurance to grant many employers, who were the trustees for their pension trust funds, time to get their houses in order and be able to turn out a balance sheet including their actuarial liabilities, then there would have been many Canadian companies, had they been required to put these figures in their financial statements, that, commencing October 1, 1967, would have been required to publish financial statements showing that they were in fact insolvent or possibly even bankrupt. That is why the government made concessions and, in turn, granted the authority to the Superintendent of Insurance to use his discretion in this matter.

Now, there are companies taking advantage of this situation; they are not showing their actuarial liabilities on their balance sheets, because they can avoid doing so, and two of those companies happen to be the Canadian National Railways and Canadian Pacific Limited. I should like to say that the organization which I represent, the Canadian Railways Employees' Pension Association, has submitted briefs to all senators, one dated April 25, 1978 and one dated June 5, 1978. As well as that, we have published three pages from the *Financial Post* dated May 27, 1978. Accompanying this is a letter from Dr. R. A. Bandeen dated May 23, 1978, together with our response which is dated May 30, 1978. I should state that I am prepared to answer questions on any of these publications—or, I should say, I shall attempt to answer questions on any of these publications.

With respect to the evidence given this morning, a question was asked of Dr. Bandeen with respect to the investments made for the CNR Pension Trust Funds wherein very low rates of interest were earned. Dr. Bandeen responded by stating that they had earned in the early 1950s—and I am quite sure earlier than that—rates of interest or purchased Canadian government bonds yielding 2⅞ per cent interest, 3 per cent interest, 3½ per cent interest. As well they had purchased Quebec government bonds earning somewhat similar rates of interest.

Dr. Bandeen indicated that he had no idea why those investments were made at that time, and I believe him when he says that. I am sure he does not realize why. However, I will tell you the reason.

Under the January 31, 1935 pension plan, CNR undertook to match employees' contributions, dollar for dollar for even percentages of their wages up to 5 per cent. The employees could contribute even percentages up to 10 per cent, and those from one per cent to 5 per cent were matched. As well, the

[*Traduction*]

ses dettes actuarielles sur ses bilans. Au cours des dix derniers jours, je n'ai pas eu le temps d'étudier un nombre suffisant de sociétés, je ne connais donc pas la pratique courante, mais je suis content d'apprendre que de nombreuses entreprises font figurer leurs dettes actuarielles sur leurs bilans, et c'est là qu'elles doivent être, car il s'agit de dettes exprimées en dollars courants. Elles sont calculées par des actuaires; c'est ce qu'elles représentent et c'est là qu'elles doivent figurer.

La Loi sur les normes des prestations de pension, adoptée en 1966 et mise en vigueur le 1er juillet 1967, contenait une disposition autorisant le surintendant des assurances à accorder un certain délai à de nombreux employeurs qui géraient leurs fonds de fiducie pour qu'ils puissent mettre de l'ordre dans leur comptabilité et présenter un bilan où figurent leurs dettes actuarielles. Si on avait demandé aux sociétés canadiennes de faire figurer ces chiffres sur leurs états financiers, et ce à partir du 1er octobre 1967, bon nombre d'entre elles auraient publié des états financiers indiquant qu'elles étaient en fait insolvables ou peut-être au bord de la faillite. C'est pourquoi le gouvernement a fait des concessions et a autorisé le Surintendant des assurances à user de son pouvoir discrétionnaire à cet égard.

Cependant, il y a des entreprises qui profitent de cette situation; elles n'indiquent pas leurs dettes actuarielles sur leurs bilans, car elles ne sont pas tenues de le faire, et deux de ces sociétés sont le Canadien National et le Canadien Pacifique. Je voudrais signaler que l'organisme que je représente, la *Canadian Railways Employees' Pension Association*, a présenté des mémoires à tous les sénateurs, l'un était daté du 25 avril 1978 et l'autre du 5 juin 1978. J'ajoute que nous avons publié trois pages du *Financial Post* du 27 mai 1978. Nous avons joint au document une lettre de M. R. A. Bandeen, en date du 23 mai 1978, ainsi que notre réponse du 30 mai 1978. Je précise que je suis disposé à répondre à des questions sur toutes ces publications... Je devrais dire que j'essaierai de répondre aux questions sur toute ces publications.

En ce qui concerne le témoignage de ce matin, on avait posé à M. Bandeen une question sur les investissements effectués au titre du fonds de fiducie des pensions du CN pour lequel la société a touché de très faibles taux d'intérêt. M. Bandeen a répondu qu'elle les avait touchés au début des années 1950, je suis convaincu que c'était avant cette date, qu'elle avait touché des taux d'intérêt ou acheté des obligations du gouvernement canadien, rapportant un intérêt de 2.27/8%, de 3% et de 3.25%. Elle avait également acheté des obligations du gouvernement du Québec, rapportant à peu près le même taux d'intérêt.

M. Bandeen a déclaré qu'il ne savait pas pourquoi on avait fait ces investissements à ce moment-là et je le crois. Je suis sûr qu'il n'en connaît pas la raison. Cependant, je vais vous la dire.

Conformément au régime de pension, de retraite du 31 janvier 1935, le CN a entrepris de rajuster les cotisations des employés, ce qui pouvait représenter jusqu'à 5 p. cent de leur salaire. Les employés pouvaient cotisé jusqu'à 10 p. cent et on a rajusté les cotisations de ceux qui ne payaient que de un à

[*Text*]

company undertook to match the income being derived from the employees' money which was invested in these securities. By investing these pension funds into the lowest rate of interest bonds it was possible to buy, the CNR pension trust fund had the most secure investments it was possible to obtain. They also had the lowest interest rates it was possible to earn.

These investments were made, I submit, essentially to reduce the cost to the company of the pension funds. When the company proposed to change the pension plan in 1952, it actually changed for a few people. When they proceeded in 1959 with the "1959 plan", it changed it greatly to one whereby employees were guaranteed a pension based on their earnings for their last five years of service. When they did that, the company then was committed to pay a specific pension which was easy to determine, but it meant also that with that guarantee the company could reinvest all of the funds at much higher rates of return, and the company became the beneficiary. The company is still the beneficiary. The employees have a pension guaranteed for life based on their last five years of work. This has been going on since 1952 for some of the pensioners, and since 1959 for a great many more. For those who have retired since 1959, they receive a fixed pension for life and the company receives all of the revenues earned from the pension trust funds in excess of 4 per cent, which is the rate of interest assumed by the actuaries to be a reasonable rate. So, the CNR pension trust funds are actually the most lucrative source of profits the Canadian National Railways has, and has had, for many years.

Dr. Bandeen also stated this morning that there was an association of pensioners—he said "CN Pensioners", or some such name—of which he was aware. As far as our association was concerned, he said we are a very nebulous organization and hardly anyone knows about us. He is not even sure what our right name is.

I can assure you that Dr. Bandeen does know the right name of the CNR Pensioners' Association, because it is sponsored by the Canadian National Railways. It has branches from coast to coast. Canadian National Railways provides it with free meeting hall accommodation; it also provides it with the name and address of every person who retires, at the time they retire. There is a close association between the CNR and the CNR Pensioners' Association. A great many of the people holding office in that association are former labour union officials.

The CNR Pension Board, as Dr. Bandeen explained, is made up half by management and half by labour. Pensioners, of course, are included in that representation. The CNR has appointed a pensioner to the CNR Pension Board. The General Chairmen's Association has also appointed a pensioner to that board, but he had to be an ex-general chairman of the labour unions; an ordinary pensioner would not do.

As far as we are concerned, pensioners, as such, have no representation on the CNR Pension Board, and they never did.

In the annual report for 1976, and for 20 years prior thereto, those reports published figures for investments in bonds, real estate and equities. They also published the actuarial liability,

[*Traduction*]

cinq pour cent. Par ailleurs, la société a entrepris de rajuster les recettes provenant des cotisations des employés qui étaient investie. En investissant ces pensions de retraite dans des obligations dont le taux d'intérêt était le plus bas, le fonds de fiducie des pensions du CN avait fait le placement le plus sûrs qui soit. Il avait également obtenu le taux d'intérêt le plus bas.

Je souligne que ces investissements ont été effectués surtout pour réduire le coût des pensions de retraite pour la société. Lorsque celle-ci a proposé en 1952 de changer le régime de pensions, ce fut un véritable changement pour bon nombre de personnes. Lorsqu'elle a adopté en 1959 ce que l'on appelle «le régime de 1959» ce fut un bouleversement, car la pension de retraite des employés était calculée d'après leur salaire des cinq dernières années de service. En prenant cette initiative, la société s'est engagée à payer une pension précise, facile à déterminer, mais cela voulait également dire qu'avec cette garantie, l'entreprise pouvait réinvestir tous les fonds à un taux beaucoup plus élevé, et c'était elle qui en était la bénéficiaire. Elle l'est toujours. Les employés reçoivent jusqu'à la fin de lie une pension calculée d'après leur cinq dernières années de service. Cette pratique est en vigueur depuis 1952 pour certains retraités, et depuis 1959 pour la plupart d'entre eux. En ce qui concerne qui ont pris leur retraite depuis 1959, ils reçoivent une pension fixe jusqu'à la fin de leur vie et la société reçoit toutes les recettes provenant du fonds de fiducie des pensions dépassant 4 p. cent, ce qui, d'après les actuaires, représentente un taux d'intérêt raisonnable. Ainsi, le fonds de fiducie des pensions du CN constitue réellement la source de profits la plus lucrative du CN depuis de nombreuses années.

M. Bandeen a également signalé ce matin qu'il y avait une association de retraités. Il a dit que les «retraités du CN» constituaient un organisme encore peu structuré et peu connu. Il n'était même pas sûr du nom de notre association.

Je peux vous assurer que M. Bandeen connait le nom de l'association des retraités du CN, car celle-ci est parrainée par le CN. Elle a des filiales dans tout le pays. Le CN lui assure, à titre gracieux, des locaux pour les réunions. Il communique aux retraités le nom et l'adresse de toutes les personnes qui ont pris leur retraite en même temps qu'eux. Il existe une étroite collaboration entre le CN et l'Association des retraités du CN. La plupart des responsables de l'Association des retraités sont d'anciens délégués syndicaux.

Comme l'a expliqué M. Bandeen, le Conseil des pensions du CN se compose, en part égale, d'employés et d'employeurs. Il comprends naturellement des retraités. Le CN a nommé un retraité au Conseil des pensions du CN. L'Association des présidents généraux a également nommé un retraité à ce conseil, mais il faut que ce soit un ancien président général des syndicats des travailleurs. Un simple retraité ne ferait pas l'affaire.

Selon nous, les retraités n'étaient pas vraiment représentés au Conseil des pensions du CN et ils ne l'ont jamais été.

Dans le rapport de 1976 et ceux des 20 années précédentes, on donnait des chiffres sur les investissements et obligations, en biens immobiliers et en actions. Les rapports annuels

[*Text*]

which was shown together with the contributions made by employees, the contributions by the CNR, and the net earnings from the investments owned by the Pension Trust Funds.

The 1976 annual report shows investments on hand of $1.461 billion. It also shows that the earnings on investments for the year 1976 were $83 million. This works out to a return on investments of approximately 5.7 per cent.

What they earned in 1977 is not shown. Very little information appears in the 1977 annual report. All that appears is the total of the unfunded liability. CNR is a trustee for $2.5 billion in trust funds. Most of the information published in former years is not shown in this report. Canadian National has an obligation to publish adequate information about the trust funds of pensioners, and they have failed to do so for the year 1977. Accordingly, I wish to register this as a complaint against CNR in its capacity as a trustee. They can prepare a revealing statement, as they have done for many years past. For 1977, they have not done so.

Labour unions cannot legally represent pensioners. They are certified bargaining agents, certified to represent scheduled employees only. CNR pensioners—and I could say, as well, CP Ltd. pensioners—are orphans. They are the objects of charity—CNR charity and CP Ltd. charity. Inflation has ruined the pensions of the members of the CNR 1935 Pension Plan. Dr. Bandeen stated this morning that he could not understand why between 5,000 and 7,000 1935 Pension Plan members are not willing today to convert to the 1959 plan. He cannot understand it. He thinks they must be queer people indeed to take such a determined stance.

I have been informed in the last few days that CNR is not prepared to change the 1935 plan over to the 1959 plan except on a current basis, and the 1959 plan will apply for future service only. That is a very bad joke if it happens to be true. I think Dr. Bandeen should be asked to explain it. I think it is probably true, and it is quite possible that Dr. Bandeen does not understand what is going on in this report.

If inflation were included in the pro forma financial statements for 1978 to 1982 which Dr. Bandeen filed with the Transport and Communications Committee of the House of Commons, it was not so stated until this morning. The statements should reveal the various inflation and interest factors which were incorporated in these estimates of net income.

I have one more important point I wish to make, and it has to do with the sale of CNR corporation bonds in the United States and Europe. I will deal only with the U.S.A. situation. The same principle applies as far as overseas bonds are concerned.

With respect to the selling of CNR bond issues in the U.S.A., the prospectus for such a sale is prepared, without question, by CNR and its professional advisers. For the U.S.A. such issues must first be approved by the SEC. The SEC is undoubtedly well aware that CNR does not include its unfund-

[*Traduction*]

donnaient le passif actuariel ainsi que les cotisations des employés, les contributions du CN et les bénéfices nets provenant des investissements appartenant aux fonds de retraite en fiducie.

Le rapport annuel de 1976 indique des investissements de $1,461 millard. On y voit également que les bénefices réalisés sur les investissements de 1976 se chiffraient à $83 millions. Le taux de rendement des investissements se chiffre donc à environ 5.7%.

On ne connaît pas le taux de rendement de 1977. Le rapport annuel de 1977 contient très peu de renseignements. Il ne donne que le total des obligations flottantes. Le CN est un fondé de pouvoir à qui l'on a confié $2.5 millions. Le rapport ne donne pas la plupart des renseignements contenus dans les rapports des années précédentes. Le CN doit publier des renseignements suffisants sur les fonds en fiducie des retraits et la société ne l'a pas fait en 1977. Par conséquent, je désire porter plainte contre le CN en sa qualité de fondé de pouvoir. La société pourrait publier un état financier révélateur, comme elle l'a fait depuis bon nombre d'années. En 1977 elle ne l'a pas fait.

Les syndicats d'ouvriers ne peuvent pas légalement représenter les retraités. Ce sont des agents de négociation agréés qui ne peuvent représenter que les employés à horaire fixe. Les retraités du CN, et je pourrais dire la même chose des retraités du CP, sont des orphelins. Ils sont l'objet de la charité du CN et du CP. L'inflation a ravagé les pensions des participants au régime de retraite du CN de 1935. Ce matin, M. Bandeen a dit qu'il ne pouvait pas comprendre pourquoi de cinq mille à sept mille participants au régime de 1935 ne consentent pas aujourd'hui à se convertir au régime de 1959. Il ne peut pas comprendre cela. Il trouve très curieux qu'ils adoptent une attitude aussi ferme.

On m'a récemment avisé que le CN n'était pas disposé à changer le régime de 1935 pour celui de 1959, sauf sur une base courante, et le régime de 1959 ne sera utilisé que pour les futurs employés. Si c'est vrai, c'est une plaisanterie de mauvais goût. A mon avis, on devrait demander à M. Bandeen de l'expliquer. A mon avis, c'est probablement vrai et il est fort possible que M. Bandeen ne sache pas de quoi il s'agit.

Ce n'est que le matin qu'on a précisé si les états financiers fictifs des années 1978-1982, déposés par M. Bandeen devant le Comité de la Chambre des communes des transports et des communications, tenaient compte de l'inflation. Les états financiers devraient indiquer les divers facteurs, concernant l'inflation et l'intérêt, qui ont été utilisés pour évaluer le revenu net.

J'aimerais signaler un autre point important qui porte sur la vente aux États-Unis et en Europe d'obligations de la Société du CN. Je ne parlerai que du cas des États-Unis. Le principe vaut également pour les obligations vendues en Europe.

Quand à la vente des émissions d'obligations, du CN aux États-Unis, elle est préparée, sans aucun doute, par le CN et ses conseillers professionnels. Aux États-Unis, ces émissions doivent d'abord être approuvées par le SEC. Le SEC sait très bien sans doute, que le bilan du CN ne tient pas compte de ses

[*Text*]

ed liability in its balance sheet—that item of a little over $1 billion. The SEC will of course be aware that the U.S. Government Social Security Pension Fund is totally unfunded; the pension funds for the State of New York are unfunded, and for the city of New York they are also unfunded. For that reason, those two entities are in serious trouble today. Because it is prevalent all over the U.S.A. for pension funds to be operated on a non-funded basis, it is accepted by the SEC. Also, I am sure that the SEC is aware that what is being done in respect of CNR pension funds and their debt of over $1 billion is similar in many respects to the Canadian federal government superannuation plan, which is also totally unfunded. The CNR, of course, is over 60 per cent funded, and that is without particularly great credit to the CNR. The employees have paid all their money in from day one. It is the biggest investment any of us have. The employees have paid all their money in, but CNR is behind $1 billion.

To get back to the SEC, the SEC has approved two CNR bond issues which were sold in the United States. They approved those issues because CNR is not doing anything very much different in Canada from what is being done in the United States in respect of these funds. Once the bond issue is approved by the SEC, a security broker underwrites the bond issue, and for that he is paid a commission. So they have every incentive to sell them. The final purchaser of the bonds probably buys those bonds blissfully unaware that CNR did not make a profit in 1976 of $10 million. For 1976 there was actually a loss of $254 million. Possibly the CNR, the Securities Exchange Commission and the bond underwriters all tell themselves that this legerdemain is tolerable—that is, publishing a profit position when no profit was actually made. They probably think it is quite all right because the Government of Canada will most assuredly redeem such CNR bond issues, if it ever becomes necessary to do so.

That concludes my statement, and I will be pleased to answer any questions if I can in respect to any part of it.

The Chairman: Thank you, Mr. White. Are there any questions?

Senator McElman: How does this situation with the CNR compare to the pensioned employees and the pension situation of CPR?

Mr. White: They are very similar. The debt of the Canadian Pacific Railway is very close to proportionate to that of CN—that is, proportionate as to the size of the fund and the number of employees involved.

Senator McElman: And the same thing would apply to General Motors of Canada?

Mr. White: The same thing would probably apply with General Motors. But I would like to point out that there are many large corporations in the United States which have pension liabilities that are substantially the total assets of the corporation. The corporations would be put completely out of

[*Traduction*]

obligations flottantes, poste qui représente un peu plus d'un milliard de dollars. Le SEC sait très bien, évidemment, que le Government Social Security Pension Fund américain est entièrement flottant; les fonds de retraite pour l'État de New York sont flottants ainsi que ceux de la ville de New York. C'est pourquoi ces deux entités ont actuellement de sérieux problèmes. Parce qu'il est courant partout aux États-Unis d'exploiter des fonds de retraite flottants, le SEC l'accepte. Également, je suis sûr que le SEC sait très bien que ce qui se fait avec les fonds de retraites du CN et avec leur dette d'au delà d'un milliard de dollars, ressemble, sous divers aspects, au régime de retraite du gouvernement fédéral qui est également entièrement flottant. Bien entendu, le CN est subventionné dans une proportion de plus de 60% ce qui n'est pas particulièrement au crédit du CN. Les employés y ont versé leurs cotisations dès le début. C'est le plus grand investissement qu'aucun de nous puisse avoir. Les employés ont versé toutes leurs cotisations, mais il manque encore $1 milliard au CN.

Pour revenir au SEC, il a approuvé deux émissions d'obligations du CN vendues aux États-Unis. Le SEC a donné son approbation à ces obligations parce que le CN fait rien de très différent au Canada de ce qui se fait aux États-Unis en matière de fonds de retraite. Lorsque le SEC a donné son approbation à l'émission de l'obligations, un courtier en valeurs mobilières, souscrit l'émission d'obligations et se fait payer une commission. Le CN a donc toutes les chances de les vendre. L'acheteur des obligations les achètent probablement en ignorant tout à fait que le CN n'a pas fait, en 1976, des bénéfices de $10 millions. En 1976, le CN a en fait une perte de $254 millions. Le CN, la Commission des titres et des changes et les souscripteurs d'obligations se disent peut-être tous que ce tour de passe-passe, annoncer des bénéfices quand on n'en a pas vraiment réalisés est tolérable. Ils pensent probablement que c'est tout à fait correct car le gouvernement du Canada rachètera certainement ces émissions d'obligations du CN. Si cela devient nécessaire.

Cela conclut ma déclaration et je me ferai un plaisir de répondre, si je le peux, à toute question qui porterait sur une partie de cette déclaration.

Le président: Merci, monsieur White. Y a-t-il des questions?

Le sénateur McElman: Comment la situation des employés retraités du CN se compare-t-elle à celle des employés du CP?

M. White: Elle est très semblable. La dette du CP est à peu près proportionnelle à celle du CN, c'est-à-dire proportionnelle du point de vue de l'importance du fonds et du nombre d'employés concernés.

Le sénateur McElman: Serait-ce également le cas de General Motors of Canada?

M. White: Il en serait probablement de même pour General Motors. Mais j'aimerais souligner que bien des grandes sociétés américaines doivent payer des pensions, pour un montant qui représente presque la totalité de leur actif. Celles-ci seraient complètement éliminées des affaires si elles devaient

[*Text*]

business if they were required to fund their funds within, say, even 10 years.

Senator McElman: Well, if they went out of business and had to pension all their employees, then they would be totally out of business.

Mr. White: That is right.

Senator McElman: So what you are asking here is a funding procedure that is totally different from that practised by any major corporation in Canada today.

Mr. White: No, I really am not. What is happening here in Canada, in the Canadian National and the Canadian Pacific fund, is this, both companies have guaranteed pensions based solely on earnings of the employees during their last five years of service. It is a guarantee of a flat and level pension for life, or a fixed pension for life, as of the date of retirement. From that date forward the purchasing power of those pensions—and it does not matter whether they are $100 or $500 or $1,000—goes rapidly downhill. This has been going on for the last 20 years. There are thusands and thousands of pensioners drawing pensions of less than $100 a month, but those who are drawing $200 or $300 a month are rapidly getting to the point where they can see that they are really going to be up against it. Meanwhile, railway companies have not paid their money into the funds, or I should say that they have avoided paying their money into the funds as much as they possibly can. They pay in as little as they can, and they have this guarantee, and while inflation knocks the pensioner's pension down, it has beneficial effects for the companies in that it increases the value of the real estate and common shares. The CNR initially had all of our money in bonds at the lowest rate they could possibly earn, but once they changed the plan from Plan 1 to the 1959 plan, then they changed their investment policy. Instead of earning the lowest amount they possibly could on the asset, because they had to match it, they are now earning the maximum amount it is possible to earn, and all the benefits of inflation remain in that fund.

Dr. Bandeen does not emphasize this, but he did say this morning something about the possibility that the interest rate earned on the investment could exceed 7½ per cent, which would create a credit to the fund. But actually the funds are based on the assumption that 4 per cent interest will be earned, and any earnings of those funds above 4 per cent remains in the funds and reduces the actuarial liability. The total amount owed by the railways and the total amount paid in by employees—the actuarial liabiity of all employees and all pensioners when added together is the total actuarial liability, and from that you deduct the funds on hand and the investment on hand. The balance of the amount of the CNR is guaranteed. The amount they have guaranteed is decreased year after year by the effects of inflation, by the higher rate of interest, by the higher value of common stocks and shares in real estate. This is why I say that the pension funds are actually a money-making proposition as far as the companies are concerned. The pensioners are the only people who are being short-changed; the CNR is making a lot of money out of pensioners.

[*Traduction*]

rembourser leurs fonds en-deçà, disons, d'une période de dix ans.

Le sénateur McElman: Si elles faisaient faillite et devaient verser des pensions à tous leurs employés, alors elles seraient complètement éliminées des affaires.

M. White: C'est juste.

Le sénateur McElman: Ce que vous demandez ici, c'est donc un mode de financement totalement différent de celui qu'appliquent actuellement les grandes sociétés canadiennes.

M. White: Non. Ce qui se passe au Canada, avec le CN et le CP, c'est que les deux sociétés ont garanti des pensions fondées uniquement sur les gains réalisés par les employés pendant leurs cinq dernières années de service. C'est une garantie de pension fixe à vie, versée depuis le jour de la retraite. Mais le pouvoir d'achat de ces pensions diminue rapidement, qu'il s'agisse d'une pension de $100, de $500, ou de $1,000. C'est ainsi depuis les 20 dernières années. Il y a des milliers et des milliers de retraités qui retirent des pensions de moins de $100 par mois. Mais ceux qui retirent une pension de $200 ou de $300 par mois en arrivent rapidement au point où ils peuvent constater les difficultés financières à venir. Entre temps, les compagnies de chemins de fer ne versent pas leur contribution au fonds, plutôt, devrais-je dire, ont omis de le faire autant qu'elles le pouvaient. Elles y contribuent le moins possible. Compte tenu de la garantie qu'elles ont, et de l'inflation, leur façon de faire, qui influe négativement sur la pension du retraité, a cependant des effets positifs pour la société en augmentant la valeur des biens immobiliers et des actions ordinaires. Le CN détenait à l'origine tout notre argent en obligations, au taux le plus faible possible. Mais après être passé du régime 1 au régime de 1959, il a modifié sa politique d'investissement. Plutôt que de gagner le plus faible montant possible, il cherche maintenant à obtenir le maximum qu'il lui est possible de gagner, et tous les avantages que procure l'inflation reviennent à ce fonds.

M. Bandeen n'insiste pas là-dessus, mais il a dit ce matin qu'il était possible que le taux d'intérêt rapporté sur l'investissement dépasse 7 1/2%, ce qui créerait un crédit au profit du fonds. En réalité, les fonds sont calculés sur la base d'un gain d'intérêt probable de 4%, et tout ce qui est supérieur à 4% reste dans le fonds, et réduit le passif actuariel. Le montant total dû par les chemins de fer et le montant total versé par les employés . . . Le passif actuariel de tous les employés et celui de tous les retraités constituent, une fois additonnés, le passif actuariel total, dont on déduit les fonds et les investissements en main. Le solde du montant du CN est garanti. Ce montant garanti diminue d'année en année en raison de l'inflation, de l'augmentation du taux d'intérêt et de l'augmentation de la valeur des actions ordinaires et des actions immobilières. C'est pourquoi je dis que les fonds de pension visent finalement à faire de l'argent avec les retraités. Ils sont les seuls à perdre au change. Le CN fait beaucoup d'argent avec eux.

[*Text*]

As far as employees working are concerned, they are in another category. They are earning higher and higher wagers year after year, and during the last 10 years their wages have far more than doubled. The result is that their pension which is going to be based on their last five years of service has far more than doubled. The result is that the liabilty of CNR for all the years of service for those employees has gone up sky high, and the CNR on paper is losing a great deal of money every year on the pension funds. This is just because of what inflation is doing to employees in service. Their pensions are going way up and they are guaranteed by CNR. But now CNR still does not pay the money in if they can avoid paying it. Because when the day comes that an employee goes on pension, then he or she will receive a fixed pension for life, and the money coming into the fund from employees, from the company and from investments will surely far exceed what they need to pay out for these very high pensions which are coming up, and there are lots of pensions being paid today in excess of $1,000. In five years there will be thousands of them at the $2,000 mark. Once they go on pension, the same principle will apply; they will go down hill on purchasing power. There will be adequate money coming in to pay those fixed pensions and the company will still be able to ride this thing through on this whole pension operation, and they will probably be able to avoid paying off this big pension debt. This is all they are attempting to do—to avoid paying it off so that they can collect all the earnings in excess of 4 per cent.

As far as we are concerned, we know that the company is making a tremendous amount of money on pensioners today and we know that they expect to do so tomorrow and next year and ten years from now. This is the way the whole thing is being operated.

As far as we are concerned, the CNR is a trustee; that is all it is: it is a trustee for the money of pensioners and employees, and I happen to be a pensioner. I feel that I am getting a very raw deal from the CNR because I have no future as far as a pension is concerned. It is going to go downhill very rapidly from here on in, and I have been on pension now for five years.

We feel that the company should be required, by legislation, to pay off this debt in a fairly short period of time; and it could be done, if the government would issue a bond issue for $1 billion, turn it over to the CNR and let them turn it over to a new trustee—and we should have a new trustee who will not have the right to skim off for itself all of the earnings in excess of 4 per cent.

If the fund were fully funded, and it most certainly should be, then the income coming into that fund, which should be $2½ billion, if we could earn 10 per cent on it, would give us $250 million a year. $125 million would pay all the pension without any money from the company and without any money from the employees. I am not suggesting that that is feasible, but with the money coming in from the employees and with the money coming in from the company, and if we were earning 10 per cent on everything, we would have $350 million a year.

It takes a pretty sharp person with a pencil or with figures to prove that the CNR cannot afford to pay higher pensions. The

[*Traduction*]

Les employés qui travaillent, eux, entrent dans une autre catégorie. Ils gagnent des salaires de plus en plus élevés d'année en année. En dix ans, leurs salaires ont bien plus que doublés. De même pour leur pension, puisqu'elle est basée sur le salaire des cinq dernières années de service. Il en résulte que le passif du CN pour toutes les années de service des employés a atteint des sommets incroyables. Sur papier, le CN perd chaque année beaucoup d'argent sur les fonds de pensin, simplement à cause des répercussions de l'inflation sur les employés en service. Leurs pensions augmentent et leur sont garanties par le CN. Mais le CN ne verse pas sa part quand il peut éviter de le faire. Le jour où un employé prend sa retraite, il reçoit une pension fixe à vie, mais l'argent des cotisations que les employés et la société versent aux fonds ainsi que ce que rapportent au fonds les investissements, tout cela constituera sûrement un montant de beaucoup supérieur à celui que la société devra verser pour ces pensins très élevées. On paie aujourd'hui beaucoup de pensions de plus de $1000. Dans cinq ans, il y en aura des milliers de $2000. Une fois ces employés à la retraite, le même principe s'appliquera, le pouvoir d'achat de leur pension diminuera. Il y aura suffisamment d'argent qui entrera pour couvrir ces pensions fixes, et la société sera toujours en mesure de s'en tirer grâce à cette façon de procéder, et elle pourra probablement omettre de rembourser cette grosse dette en matière de pensions. C'est tout ce qu'elle veut faire: éviter de rembourser la dette pour pouvoir recueillir tous les gains supérieurs à 4%.

En ce qui nous concerne, nous savons que la compagnie fait énormement d'argent avec les retraités, et qu'elle s'attend à en faire autant demain, l'an prochain, et dans dix ans. C'est ainsi que le tout fonctionne.

En ce qui nous concerne, le CN est un fondé de pouvoir. Surtout, c'est un fondé de pouvoir à l'égard de l'argent des retraités et des employés. Je suis moi-même retraité. J'estime avoir conclu avec le CN un marché peu avantageux pour moi. Je n'ai pas d'avenir avec ma pension. Elle diminuera très rapidement, et je suis déjà à la retraite depuis cinq ans.

Nous pensons que la compagnie devrait être tenue par une loi de rembourser cette dette dans un délai passablement court. Ce serait possible si le gouvernement émettait pour $1 milliard d'obligations, les vendait au CN, qui les revendrait à un nouveau fondé de pouvoir, lequel ne devrait pas avoir le droit de conserver l'ensemble des gains de plus de 4%.

Si le fonds était entièrement financé, ce qui devrait certes être le cas, alors le revenu versé à ce fonds qui devrait être de $2½ milliards pourraient nous rapporter 250 millions de dollars par an à un taux d'intérêt de 10%. Un montant de 125 millions permettrait de payer toutes les pensions sans que la société ou que les employés n'aient à contribuer. Je ne dis pas que c'est faisable, mais avec l'argent provenant des employés et si nous obtenions des gains de 10% sur tout, nous obtiendrions un montant de 350 millions par an.

Il faut une personne très avisée ayant un crayon ou des chiffres en main pour prouver que le CN ne peut pas se

[*Text*]

CNR is losing money. Well, the CNR is losing money because of inflation, but the fact remains that that is not our problem, and it is not yours. We do have an actuary to advise us, and the advice to us is that we should ask the government to issue bonds for the full amount, with a stipulation that we cannot put them on the market and sell them, or, if we did, then the CNR would be absolved. The government would owe the money anyway. And if we received the bonds at current interest rates and if we could not sell them until they matured, and they could be spaced over the period of time for which CNR is responsible to pay these debts, then CNR would be out as a trustee and the income of the pension trust fund would be far more than adequate to pay all of the pensions being paid today plus an appreciable part of indexation. By "indexation" I mean an index tied to the cost of living index.

Our actuaries say it will not pay indexation in line with the cost of living index, but it should pay more than half, and we feel that we are morally entitled to it and we should be legally entitled to it and we should not have to accept charitable donations from this "very generous" company which gives out these small amounts of money of a few dollars a month every few years.

I should like to tell you what Dr. Noel Hall recommended. He recommended that there should be a heritage fund established to provide the money for paying increased pensions to those pensioners who have been pensioned off for the last several years.

Before I go into that I want to mention one other thing. There is the public service superannuation plan provision for the employees to pay 1½ per cent of their wages into the fund, and that guarantees them indexation. So they have all paid it, or they are all paying it. They are morally and legally entitled to receive indexed pensions when they retire. The govenrment has undertaken to match that 1½ per cent, so there is 3 per cent going into the federal civil service pensions to pay for indexation.

Dr. Noel Hall recommended in his report on railway pension plans that a heritage fund of 1 per cent of the payroll should be established, half of it to be paid by the employees in service and the other half to be paid by the two railway companies. That would have provided a pension fund equal to one-third of what the civil service has. But what has actually happened in the last three months is that the railway companies and the so-called labour unions have signed an agreement under which the railways and the unions will each contribute one-tenth of 1 per cent of payroll to a special fund which will provide for the payment of increased pensions to these pensioners. One-tenth of 1 per cent plus one-tenth of 1 per cent is a total of one-fifth of 1 per cent. The railways and the unions have signed that agreement.

[*Traduction*]

permettre de payer des pensions plus élevées. Le CN perd de l'argent. Eh bien, cette société perd cet argent en raison de l'inflation, mais il n'en demeure pas moins que cela n'est pas notre problème, ni le vôtre. Nous disposons d'un actuaire pour nous conseiller. Ce dernier nous a déclaré que nous devions demander au gouvernement d'émettre des obligations pour le plein montant en stipulant que nous n'avons pas le droit de les introduire sur le marché ou de les vendre, à défaut de quoi le CN ne pourrait s'en porter acquéreur. Le gouvernement devrait l'argent de toute façon. Et si nous recevions les obligations aux taux d'intérêt en cours, si nous ne pouvions les vendre avant leur échéance, et si, en outre, elles pouvaient être échelonnées sur la période de temps pour laquelle le CN est tenu de payer ces dettes, alors le CN serait considéré comme un fiduciaire et les revenus tirés du fonds de fiducie à des fins des pensions seraient amplement suffisants pour payer toutes les pensions actuellement versées et pour permettre une indexation importante. J'entends par là une indexation sur l'indice du coût de la vie.

Nos actuaires disent que ce fonds ne sera pas suffisant pour indexer les pensions sur l'indice du coût de la vie, mais permettra de payer plus de la moitié de cette indexation. Nous estimons qu'elle nous est moralement dûe et qu'elle devrait nous être dûe légalement. A notre avis, nous ne devrions pas avoir à accepter des dons de charité de cette société "très généreuse" qui distribue un mois tous les deux ou trois ans ces quelques dollars.

J'aimerais vous dire ce que M. Noel Hall a proposé, à savoir qu'il faudrait établir un fonds du patrimoine qui fournirait l'argent nécessaire pour payer l'augmentation des pensions aux pensionnés mis à la retraite au cours des quelques dernières années.

J'aimerais, avant d'aborder ce sujet, mentionner autre chose. D'après une disposition du régime de retraite de la Fonction publique, les employés doivent verser un et demi pour cent de leur traitement dans le fonds de pension, ce qui leur garantit l'indexation. Ainsi ils l'ont tous payé ou sont tous en train de le payer. Ils ont moralement et légalement le droit de recevoir des pensions indexées au moment de leur retraite. Le gouvernement a entrepris de verser un montant équivalent, ce qui fait que trois pour cent des traitements sert à payer l'indexation des pensions des employés de la Fonction publique fédérale.

Dans son rapport sur les régimes de pensions des emplyés des compagnies de chemin de fer, M. Noel Hall a recommandé qu'un fonds du patrimoine représentant un pourcent des salaires soit établi, la moitié de ce fonds devant être payé par les employés en service, l'autre moitié par les deux compagnies de chemin de fer. Cette mesure aurait fourni un fonds de pension équivalent au tiers de celui de la Fonction publique. Mais ce qui s'est vraiment produit au cours de ces 3 derniers mois, c'est que les compagnies de chemin de fer et les syndicats ont signé un accord en vertu duquel ils contribueraient chacun pour 0.01% des salaires à un fonds spécial qui assurerait le paiement des pensions accrues à ces pensionnés; 0.01% multiplié par 2 représente un total de 0.05%. Les chemins de fer et les syndicats ont signé cet accord.

[*Text*]

Dr. Bandeen put out a letter on May 23 explaining that they have agreed with the labour unions and have set up a fund. The inference is that it is substantially what Dr. Noel Hall recommended. The answer to that is that it is not any such thing. It is one-fifth of the amount recommended by Dr. Noel Hall, and he recommended a pension or heritage fund to be set up which was only one-third of the amount set up for the civil servants. So the railway employees and pensioners who have been off for five years or more are now destined to receive increases in their pensions, and those increases, I can guarantee, will be the most miserable pittances of pension increases that it is possible for anyone to pay out, and I feel it is most unfair for Dr. Bandeen or anyone else to imply that very generous arrangements have been made, or to suggest that a contract has been signed with the labour unions to do such a thing.

These are very sad jokes upon railway pensioners.

The Chairman: Mr. White, in regard to your view that the CNR collects, as I followed you, all interest earned on pension funds, which, as you pointed out, are trustee funds, over and above 4 per cent, how does that come about? Who administers the fund?

Mr. White: The CNR.

The Chairman: Are you alleging that they take only 4 per cent of their earnings from that fund and then appropriate the rest for themselves?

Mr. White: I am not alleging that they are doing anything improper.

The Chairman: I am not saying that; I am asking you whether that is what you are saying.

Mr. White: Yes, I am. The actuaries tell CNR, as they tell us—and it is not the same company, mind you—that the actuaries have calculated a liability of the Canadian National Railways for every employee and for every pensioner in the whole system. They do so every three years. They have an acturial report and assessment of the responsibility of the company, or the liability of the company, for each individual person. They are calculated on the assumption that 4 per cent interest is going to be earned on all of the investments.

The Chairman: That is not quite what I was trying to get at. The CNR has a certain sum of money which has been contributed by itself and by the employees over the years—

Mr. White: And from investments.

The Chairman: And from investments—that is, the earnings from investments. They have that to administer, and I presume they administer that on behalf of the pension fund. Are you saying that when they invest the money in that fund and earn, let us say, 7.5 per cent, they take 3.5 per cent of that and put it into their own operating fund and only pay 4 per cent to the pension fund?

Mr. White: All the money is paid into the pension fund. These are trust funds. The CNR is not doing anything improper with respect to those funds. If they earn 10 per cent, 11 per

[*Traduction*]

M. Bandeen a écrit une lettre qu'il a envoyée le 23 mai et où il expliquait qu'il était d'accord avec les syndicats et avait établi un fonds. C'est en substance ce que Noel Hall a recommandé. Or, la question est toute autre. Il s'agit d'un cinquième du montant recommandé par M. Noel Hall. Ce dernier proposait l'établissement d'un fonds de pension ou de patrimoine qui ne représentait qu'un tiers du montant fixé pour les fonctionnaires. Ainsi les employés et les pensionnés des compagnies de chemin de fer, qui sont à leur retraite depuis cinq ans ou plus devraient bénéficier d'une augmentation de leur pension. Je peux garantir que ces augmentations seront les augmentations les plus dérisoires pouvant être versées à des employés et j'estime qu'il est très injuste que M. Bandeen ou que n'importe qui d'autre insinue qu'on a conclu des accords très généreux, ou indique qu'un contrat a été signé avec les syndicats à cet effet.

Ce sont les pensionnés des compagnies de chemin de fer qui font les frais de cette mauvaise plaisanterie.

Le président: Monsieur White, j'aimerais avoir des explications sur l'oponion que vous avez formulée à savoir que le CN perçoit, si j'ai bien compris, tous les intérêts tirés des fonds de pensions qui, comme vous l'avez souligné, constituent des fonds de fiducie qui rapportent plus de 4%. Qui administre ces fonds?

M. White: Le CN.

Le président: Insinuez-vous par là que le CN ne prend que 4% des gains tirés de ce fonds, puis prélève le reste pour lui?

M. White: Je n'insinue pas qu'il agit de façon incorrecte.

Le président: Ce n'est pas ce que je suis en train de vous dire; je vous demande si c'est ce que vous dites.

M. White: Oui. Les actuaires disent au CN, comme ils nous le disent—et il ne s'agit pas de la même compagnie, n'oubliez pas—qu'ils ont calculé un montant que le CN doit payer à chaque employé et à chaque pensionné de tout le système. Ils le font chaque trois ans. Ils établissent un rapport actuariel et évaluent la responsabilité de la compagnie ou le montant que cette dernière doit verser à chaque personne. Le montant est calculé en supposant qu'un intérêt de 4% sera réalisé sur tous les placements.

Le président: Ce n'est pas tout à fait où je voulais en venir. Le CN possède un certain montant d'argent qui représente sa contribution ainsi que celle des employés au cours des ans—

M. White: Et qui provient de placements qu'il a faits.

Le président: Il s'agit, pour être plus précis, de revenus provenant de placements. Le CN doit administrer ces fonds et je suppose qu'il le fait au profit du fonds de pension. Êtes-vous en train de dire que lorsqu'il investit l'argent de ce fonds et réalise un bénéfice, disons de 7.5%, qu'il prélève 3.5% de ce bénéfice et l'investit dans son propre fonds d'exploitation, ne versant que 4% des bénéfices au fonds de pension?

M. White: Tout l'argent est versé dans le fonds de pension. Il s'agit de fonds de fiducie. Le CN n'agit pas de façon répréhensible en ce qui concerne ces fonds. S'il réalise des

[*Text*]

cent, or, as they earn on some mortgages, 12 or 14 per cent, all of that money goes into the pension fund and it all stays there because these are pension trust funds. They cannot be removed by the CNR. They would never do such a thing. There is no doubt about that.

Those increased earnings and the increased values in real estate and common shares caused by inflation so increase the assets that, at the end of a year, if there is a great deal of inflationary value and inflationary income, the liability of Canadian National Railways unfunded liability is reduced by that amount of inflation. So, the company is the beneficiary of that money. They never take one cent out of that fund. It is the neatest and most sophisticated "rip-off" that is possible to devise. It takes an actuary to devise it. This is what has been done.

Senator Langlois: Mr. Chairman, I cannot understand how this can be called a "rip-off" when the money stays in the fund and accrues to the fund.

The Chairman: Perhaps you would answer that, Mr. White.

Mr. White: I will try to. The actuarial liability for the whole fund for Canadian National is $2.5 billion. The assets in the fund—bonds, stocks and real estate—as of one year ago amounted to $1.461 billion. The difference, being $1.073 billion, represents the unfunded liability owed by Canadian National Railways. Supposing that we have 10 per cent inflation in one year on those assets—and that is conceivable—those assets could increase in value by $146 million. If the value of the assets increases, it forces down the size of the unfunded liability. The CNR has guaranteed the difference. That being so, the more money the pension fund makes, the less money CNR owes to it.

The 1977 annual report for the company shows that the unfunded liability of the company was reduced by $10 million, from $1.073 billion down to $1.063 billion. Dr. Bandeen did not show the income from the employees; he did not show the income from the company; and he did not show the income from investments. All he showed was the unfunded liability at the beginning of the year and the unfunded liability at the end of the year. It is down $10 million and there is no explanation for it. As a pensioner, I say to you that this is not fair treatment of pensioners by a trustee.

Apart from that, the company is making a great deal of money. By not showing this information for this year—and presumably they have no intention of doing so—they are depriving us of information to which we have a right.

The Chairman: I suppose when you get right down to how it matters, it matters in the payment of pensions to those entitled. Can you follow your argument through to show us how it affects them?

Mr. White: Yes. The people who are receiving pensions are entitled to fixed pensions for life. If a person retired 20 years ago with a pension of $87 a month, then that is all he is entitled to for the rest of his life. His money was in the pension fund at the time he retired. The company may have owned a

[*Traduction*]

gains de 10%, de 11% ou, lorsqu'il s'agit d'hypothèques, de 12 ou de 14%, tout cet argent est versé dans le fonds de pension et il y demeure puisqu'il s'agit de fonds de fiducie à des fins de pension. Cet argent ne peut pas être retiré par le CN. Il n'agirait jamais de la sorte, cela ne fait aucun doute.

L'augmentation de ces gains ainsi que la valeur accrue des biens immobiliers et des actions ordinaires en raison de l'inflation augmente à tel point l'actif qu'à la fin de l'année, si la valeur et le revenu inflationnistes sont importants, la dette non consolidée du CN est réduite d'autant. Ainsi, la société est bénéficiaire de cet argent. Elle ne retire jamais un cent de cette caisse. C'est la «friponnerie» la plus fine et la plus subtile qu'il est possible de concevoir, et seul un actuaire en est capable. Et c'est effectivement ce que l'on a fait.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je ne comprends pas comment on peut qualifier cela de «friponnerie» lorsque l'argent reste dans la caisse et profite à celle-ci.

Le président: Monsieur White, pouvez-vous répondre à cette question?

M. White: Je vais essayer. La dette actuarielle de toute la caisse du Canadien National est de $2,5 milliards. L'actif—garanties, actions et valeurs mobilières—l'an passé, s'élevait à $1,461 milliard. La différence, de $1,073 milliard, constitue la dette non consolidée du Canadien National. En supposant que nous connaissions un taux d'inflation de 10% en un an sur cet actif—et c'est possible—cet actif augmentera de $146 millions. Si la valeur de l'actif augmente, la dette non consolidée baissera. Le Canadien National garantit la différence et ainsi, plus de gens participent à la caisse de retraite, moins le CN doit y verser d'argent.

D'après le rapport annuel de la société en 1977, la dette non consolidée de la société a été réduite de $10 millions, passant ainsi de $1,073 milliard à $1,063 milliard. M. Bandeen n'a pas fait état des revenus tirés des employés, ni des revenus provenant de la société, ni non plus des revenus tirés des investissements. Tout ce qu'il nous a donné, c'est la dette non consolidée à la fin et au début de l'année. Cette dette a baissé de $10 millions et nous n'avons aucune explication à ce sujet. A titre de pensionné, je tiens à vous dire que c'est là un traitement bien injuste qu'inflige le fiduciaire aux pensionnés.

Exception faite de cela, la société fait beaucoup d'argent. Étant donné qu'elle ne tient pas à nous fournir ces renseignements pour cette année—et je présume qu'elle n'a pas l'intention de le faire—elle nous prive de nos droits.

Le président: Je suppose que si vous considérez en quoi cela a de l'importance, c'est au chapitre du versement des pensions que vous vous référez. Pouvez-vous continuer votre argument et nous prouver de quelle façon cela touche-t-il les personnes qui ont droit aux pensions?

M. White: Oui. Les personnes qui reçoivent des pensions ont droit à une pension fixe pour toute la durée de leur vie. Si une personne a pris sa retraite il y a 20 ans et avait droit à une pension de $87 par mois, eh bien, c'est ce à quoi elle a droit pour le reste de sa vie. Son argent était investi dans la caisse de

[*Text*]

few thousand dollars, but his money was all in there and was fully funded for his whole lifetime. CNR is investing that money. Under the 1959 plan, it guarantees a fixed income. No matter how much revenue comes in, no matter how large it is, the pensioner is not entitled to one cent more. All of the extra revenue and all of the increased values in real estate and stocks, of which they own over $400 million—I do not mean CNR; I mean the pension fund owns it—all this extra value and income goes to reduce the liability of the CNR to that fund. I assure you that pensioners are losing out on their pensions, because they have fixed pensions for life and the company is making the money the pensioners are losing.

Senator Langlois: Do you claim that the CNR pension fund is managed in a different way from ordinary pension funds? Is it not customary to manage pension funds in the way CNR manages its pension fund?

Mr. White: There are many companies doing the same thing.

Senator Langlois: Hasn't Dr. Hall made a comparison with other pension funds in Canada compared with the railway fund?

Mr. White: Yes.

Senator Langlois: Could you tell us what his conclusion was?

Mr. White: I will tell you to the best of my recollection. I think he made comparisons with about seven or eight companies in the transportation business. They were all operating on a similar basis, whereby the trustee was the employer. I think there was one case where it was not, where it was a trust company. I think in all but one the employer was the trustee, and they were doing exactly the same thing that Canadian National is doing.

Senator Langlois: Did not Dr. Hall conclude that the railway plans compared favourably with the best plans in the representative group that he had selected for comparison in the private sector?

Mr. White: I am positive you will find, if you will check the Hall Report, that Dr. Hall made no such statement.

Senator Langlois: I have the report before me.

Mr. White: I know that Mr. George Lack has made that statement. He is a vice-president of CNR and he has made that statement dozens of times, which is where I believe that comes from. I am positive that Dr. Hall did not make the statement that it compared with the best plans in the country.

Senator Langlois: That is extracted from the conclusion of his report, which I have in front of me. The only comparison he made which was not favourable was in connection with five of the nine public plans he had studied which provided full indexation of current pensions. There is no indexation in the case of the railway pension plans.

[*Traduction*]

retraite au moment où elle a pris sa retraite. La société lui devait peut-être un ou deux mille dollars, mais son argent était tout investi dans la caisse et entièrement consolidé pour toute sa vie. Le CN investit cet argent et, selon le régime de 1959, la société garantit un revenu fixe, quel que soit le revenu que la personne retire, et peu importe son importance, le pensionné n'a pas droit à un cent de plus. Toutes les autres recettes en surplus, toutes les valeurs immobilières et les actions qui ont augmenté, sur lesquelles on doit plus de $400 millions—je ne parle pas ici du CN, mais plutôt de la caisse de retraite—toutes ces valeurs en surplus et ces revenus aident à réduire la dette du CN pour cette caisse de retraite. Je vous assure que les pensionnés perdent de l'argent sur leurs pensions parce qu'ils ont des pensions fixes pour la vie et la société fait des bénéfices sur l'argent que perdent les pensionnés.

Le sénateur Langlois: Soutenez-vous que la caisse de retraite du CN est administrée de façon différente des autres caisses de retraite ordinaires? N'est-il pas courant d'administrer des caisses de retraite de la façon dont le fait le CN?

M. White: Beaucoup de sociétés font la même chose.

Le sénateur Langlois: M. Hall n'a-t-il pas comparé la caisse de retraite de la société ferroviaire à d'autres caisses de retraite au Canada?

M. White: Oui.

Le sénateur Langlois: Pouvez-vous nous donner les conclusions de son étude?

M. White: Je vais le faire, en essayant de m'en souvenir le mieux possible. Je crois que M. Hall a comparé la caisse de retraite du CN à celle de sept ou huit sociétés de transport. Ces caisses de retraite sont toutes administrées sur une base semblable, le fiduciaire étant l'employeur. Je crois qu'il y avait exception dans un seul cas où l'employeur était une société de fiducie. Je crois que seulement une caisse de retraite était administrée par un employeur, fiduciaire, et l'on procède exactement de la même façon qu'au Canadien National.

Le sénateur Langlois: M. Hall n'a-t-il pas conclu que le régime de la société de chemin de fer se comparait favorablement aux meilleurs régimes du groupe représentatif qui a été choisi pour la comparaison dans le secteur privé?

M. White: Je suis certain que vous découvrirez, si vous vérifiez le rappot Hall, que M. Hall n'a pas fait de déclaration semblable.

Le sénateur Langlois: J'ai le rapport devant moi.

M. White: Je sais que M. George Lack, a fait cette déclaration. Il est vice-président du CN et a dit cela plusieurs fois, et c'est de lui, je crois, que j'ai pris ces choses. Je suis sûr que M. Hall n'a pas dit que la caisse du CN se comparait aux meilleures caisses de retraite au pays.

Le sénateur Langlois: C'est là un extrait de la conclusion de son rapport, que j'ai devant moi. La seule comparaison négative qu'il a faite concernait cinq des neuf caisses de retraite publiques qu'il a étudiées et qui prévoyaient une indexation complète des pensions actuellement versées. Il n'est absolu-

[*Text*]

Mr. White: No, we have no indexation.

Senator Langlois: That is the only difference that I see in this report.

Mr. White: That happens to be the difference between day and night, whether we have indexation or whether we do not have it. If the plan were fully funded there would be enough money in the plan to index our pensions to a substantial degree.

Senator Langlois: If the statement you have just made is correct, there would be no necessity for Dr. Hall to recommend the establishment of the so-called heritage fund.

Mr. White: That is correct. The heritage fund was recommended by Dr. Hall to overcome this deficiency in our pension scheme, because we had inflation when Dr. Hall made his investigation and Dr. Hall was undoubtedly very well aware that the pensioners were being unfairly treated. He accordingly recommended that this heritage fund be established. He recommended one per cent and the railways and unions have come up with one-tenth of one per cent from each to be used to pay increases in pensions for those who have been on pension for several years.

Senator Langlois: This was as a result of negotiations.

Mr. White: Yes, it was the result of negotiation between the railways and the unions. I suggest to you that the result of the negotiations is because all of the railway labour unions, so-called, are in effect company unions.

Senator Langlois: What do you mean by "company unions"?

Mr. White: They are completely under the domination of the company. All of those labour unions have a check-off of union dues, except one, and that is the Brotherhood of Locomotive Engineers. They have a union dues agreement under which the employees are compelled to pay their dues to the union every month.

Senator Langlois: That is the case in respect of all trade unions in Canada.

Mr. White: But that does not make it—

Senator Langlois: How can you say that they are railway unions when this check-off applies to all trade unions in Canada?

Mr. White: I will say it for this reason: they negotiated an increase in contributions to a pension fund of one-tenth of one per cent each, which is a bit of a joke. They also recommended to Dr. Noel Hall that the Canadian National and Canadian Pacific be exempted from the Pension Benefits Standards Act so that they would not be required to pay in enough money each year to keep the pension fund solvent; and they also recommended that the Pension Benefits Standards Act be

[*Traduction*]

ment pas question d'indexation dans le cas des régimes de retraite de la société ferroviaire.

M. White: Non, nous n'avons pas d'indexation.

Le sénateur Langlois: C'est là la seule différence que je constate dans le présent rapport.

M. White: C'est comme le jour et la nuit, à savoir l'indexation ou pas. Si le régime était totalement consolidé, il y aurait suffisamment d'argent pour indexer nos pensions de façon substantielle.

Le sénateur Langlois: Si la déclaration que vous venez tout juste de faire est exacte, M. Hall n'aurait pas à recommander l'établissement de ce que l'on convient d'appeler une caisse d'héritage.

M. White: C'est exact. La caisse d'héritage a été recommandée par M. Hall pour pallier cette lacune dans notre régime de pensions parce que nous connaissions un taux élevé d'inflation lorsqu'il a fait son enquête et sans aucun doute, ce dernier savait très bien que les pensionnés étaient lésés. Par conséquent, il a recommandé l'établissement de cette caisse d'héritage. Il a proposé 1% mais la société ferroviaire et les syndicats ont préconisé que chaque employé verse 0.01% et que cet argent compense les augmentations de pensions de ceux qui en reçoivent une depuis plusieurs années.

Le sénateur Langlois: On en est venu à cela à la suite de négociations.

M. White: Oui, c'était le résultat des négociations entre les compagnies de chemins de fer et les syndicats. Je dirais que le résultat des négociations tient au fait que tous les soi-disant syndicats de chemins de fer sont, en fait, des syndicats d'initiative patronale.

Le sénateur Langlois: Ou'entendez-vous par «syndicats d'initiative patronale»?

M. White: Ils sont entièrement sous la domination de la compagnie. Toutes ces associations ouvrières ont un précompte de cotisations syndicales, à l'exception de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, qui a un accord en vertu duquel les employés sont obligés de verser chaque mois leur cotisation au syndicat.

Le sénateur Langlois: C'est vrai de tous les syndicats au Canada.

M. White: Mais cela ne rend pas . . .

Le sénateur Langlois: Comment pouvez-vous dire qu'il s'agisse d'associations d'employés de chemins de fer lorsque cette retenue s'applique au Canada à tous les syndicats.

M. White: Je m'explique: Ils ont négocié une augmentation des contributions à un fonds de pension d'un dixième de 1 p. 100 chacun, ce qui est un peu ridicule. Ils ont aussi recommandé à M. Noel Hall que le CN et le CP ne soient visés par une disposition de la Loi sur les normes des prestations de pension de sorte qu'ils n'aient pas à payer suffisamment d'argent chaque année, pour que le fonds de pension reste solvable; ils ont aussi recommandé que la Loi sur les normes des

[*Text*]

amended to permit the railway companies to borrow money from the pension trust fund.

Senator McElman: Mr. Chairman, this fund obviously has to meet the requirements of the Superintendent of Insurance, as with other similar funds. I think immediately, of course, of the chartered banks in Canada, which also come under that for their pension funds. If they were required to do as you suggest the CNR should do, then tremendous amounts of money would be paid into their pension funds also, and revenue from it would enable them to give a fully indexed pension. So the ramifications of what you are recommending would not stop with the CNR pension fund; it would run through the whole of the economy.

Mr. White: Yes.

Senator McElman: So I take it that what you are proposing here is not that the CNR is doing anything wrong as trustee within the provisions of the law—

Mr. White: No. What they are doing is legal.

Senator McElman: . . . but that it should have to pay into the fund—wherever it may get its money; you suggest from the Government of Canada—an amount that would make it possible for it to pay indexed pensions to all its employees—

Mr. White: That is correct.

Senator McElman: . . . going back and picking up all the pensions of those pensioners who are still living today. What you are proposing is an indexed pension plan for retired employees, is that correct?

Mr. White: No, it is not entirely correct. What I am proposing is that the fund be fully funded and that all of the money that is earned by that fund remain in the fund; that none of it be skimmed off by anyone, and that from the amount that is in the fund, when the actuaries who will be advising one that fund are able to advise that pensions can be indexed, they can commence to index them, and they can increase the indexing on them over a period of years, on a sound actuarial basis. It is my contention that as the money belongs to the employees and pensioners, the money should be invested for the benefit of those people, and that no trustee should be allowed to make any money on the pension funds.

Senator McElman: I take some exception to the term "skimmed off." It implies that something illegal is being done.

Mr. White: I am sorry. It is being done legally. It is not a nice term, but it is not nice to live on a fixed pension for life and know that your employers, for whom you worked for 20, 30 or 40 years, are benefiting by the money that is being taken out of your pocket, in effect.

Senator McElman: I want to say, Mr. Chairman, to the witness, if I may, that my questioning does not mean that I am unsympathetic to the situation in which CNR pensioners, and other pensioners, find themselves today. What I was simply trying to do really was get at the implications of any change

[*Traduction*]

prestations de pension soit modifiées pour que les compagnies ferroviaires puissent emprunter de l'argent sur le fonds de pension de fiducie.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, ce fonds comme les autres fonds semblables, doit, évidemment, respecter les exigences du Surintendant des assurances au Canada. Je pense immédiatement, bien sûr, aux banques à charte du Canada, à qui cela s'applique aussi pour ce qui est de leur fonds de pension. Si elles devaient suivre les dispositions que vous préconisez pour le CNR, alors des sommes considérables seraient aussi versées dans leur fonds de pension, et les recettes qui en découleraient leur permettraient d'assurer une pension pleinement indexée. Ainsi, les conséquences de vos recommandations ne se limiteraient pas aux pensions du CNR; elles s'étendraient à l'ensemble de l'économie.

M. White: Oui.

Le sénateur McElman: Je considère donc que ce que vous nous dites ici, ce n'est pas que le CNR fait quoi que ce soit d'illégal, comme mandataire, dans le cadre des dispositions de la loi . . .

M. White: Non. Ce qu'il fait est légal.

Le sénateur McElman: Mais qu'il devrait verser au fonds—où qu'il puisse obtenir son argent, auprès du gouvernement du Canada, selon vous—un montant qui lui permettrait de verser à tous ses employés des pensions indexées.

M. White: C'est exact.

Le sénateur McElman: . . . en revenant en arrière, et en indexant toutes les pensions de tous les retraités qui sont encore en vie à l'heure actuelle. Vous proposez donc un régime de pensions indexées pour les employés retraités. Est-ce exact?

M. White: Non, pas entièrement. Je propose que le fonds soit entièrement investi et que tout l'argent ainsi gagné y demeure, sans que personne n'en soutire quoi que ce soit, et lorsque les actuaires s'occupant de ce fonds seront en mesure de décider que les pensions peuvent être indexées, qu'ils puissent commencer à le faire sur le montant se trouvant dans le fonds et à augmenter les indexations pendant un certain nombre d'années, et ce d'après de bons calculs actuariels. J'estime que, puisque l'argent appartient aux employés et aux retraités, il devrait être investi à leur profit et aucun mandataire ne devrait être autorisé à faire des profits avec les fonds de pension.

Le sénateur McElman: Je m'élève un peu contre le mot «soutirer», qui implique des agissements illégaux.

M. White: Je suis désolé. Cela se fait légalement. Mon terme est préjoratif, mais il n'est pas agréable de vivre toute sa vie au moyen d'une pension fixe, et de savoir que le patron, pour qui on a travaillé pendant 20, 30 ou 40 ans, profitent de l'argent qui en fait a été pris sur votre salaire.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je voudrais dire au témoin, si je le puis, que ma question ne signifie pas que je ne comprends pas la situation où se trouvent aujourd'hui les retraités du CNR, et les autres. Je voulais simplement essayer d'examiner les conséquences des changements qu'il

[*Text*]

that is to be made here, and how it would run through the whole of the pension schemess of Canada.

Mr. White: Could you repeat you question, please?

Senator McElman: It was not a question; it was a comment. All I was trying to get at, in my line of questioning, was what the implications of your proposal, if effect were given to it, would be on all the major pension schemes of Canada, by setting a precedent for a different way of handling the fund—that is, the actual funding of the pension schemes.

Mr. White: The implication is this: fully funded pension fund are fundamentally sound. One of the briefs that you should have recieved today has a heading on it, "Financial Post," for May 27, and there are several articles in there dealing with this very subject.

Senator McElman: I realize it is a very hot question that is presently being debated.

Mr. White: It is; and to require a company to fully fund a pension fund does not mean that this is going to break the company, or that those funds will be lost forever to the company or to industry generally. They will not be lost. They must be invested, and if all the pension funds in the country were fully funded, the money would still stay in Canada, and it would still be invested. It just means that the trustees of pension funds might have more to say in the board rooms of the nation than they have today.

Senator Langlois: Mr. Chairman, in order to clear the atmosphere, and try and find out, for the benefit of all concerned, how these funds are being managed, since they are maintained independently of any company funds and are invested and controlled by the provisions of the Pensions Benefits Standards Act and regulations, could we not arrange for a witness from this organization to appear and give us his comments on what we have heard this afternoon?

The Chairman: I should think we could, and should.

Senator Langlois: This would be independent evidence and would clear the atmosphere. I do not think we should let it go as it is.

The Chairman: I certainly agree, subject to the wishes of the committee.

Senator Bourget: I agree. I understand Mr. White's point, but we would like to have information from outside, also.

Senator Langlois: Mr. White can be in attendance, so that if he has any further comments after we have heard this evidence we could hear him again.

The Chairman: There is one point I want to ask you about. I asked about it before, but perhaps I did not put it very well. As I understand your concern, it is really this, that if the pension plan were fully funded, then the employees could receive either

[*Traduction*]

faut faire ici, et de voir comment ils se répercuteraient sur l'ensemble des régimes de pension au Canada.

M. White: Pourriez-vous répéter votre question s'il vous plaît?

Le sénateur McElman: Ce n'était pas une question, mais un commentaire. J'essayais, dans mes questions d'examiner les implications de votre proposition, si on l'appliquait à tous les principaux régimes de pension du Canada, en créant un précédant pour gérer les fonds de retraite de manière différente. Je veux parler de l'investissement effectif des régimes de pension.

M. White: Voici les implications; les fonds de pension entièrement investis sont fondamentalement sains. L'un des mémoires que vous auriez dû recevoir aujourd'hui a pour titre le «Financial Post» du 27 mai, où plusieurs articles traitent de ce sujet même.

Le sénateur McElman: Je sais que nous discutons présentement d'une question très controversée.

M. White: En effet, et exiger qu'une société investisse entièrement un fonds de pension ne signifie pas qu'elle ira à la faillite ou que cet argent sera perdu à tout jamais pour elle ou, en général, pour l'industrie. Il ne sera pas perdu. Il doit être investi, et si tous les fonds de pension du pays étaient entièrement investis, l'argent resterait encore au Canada, et il serait encore investi. Cela signifie tout simplement que les mandataires des fonds de pension pourraient davantage intervenir dans les décisions des conseils d'administration qu'ils ne le font aujourd'hui.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, afin d'éclaircir la situation et d'essayer de trouver, pour le bénéfice de tous les intéressés, de quelle façon se fait la gestion de ces fonds, étant donné qu'ils sont indépendants de tous les fonds de l'entreprise et qu'ils sont investis et contrôlés selon les dispositions de la loi et des règlements sur les normes de prestation de pension, ne pourrions-nous pas demander à un témoin de cette entreprise de comparaître et de nous faire part de ses observations sur ce qui a été dit cet après-midi?

Le président: Je crois que nous pourrions, et que nous devons le faire.

Le sénateur Langlois: Cela constituerait un témoignage indépendant et pourrait éclaircir la situation. Je ne crois pas que nous devrions en rester là où nous en sommes.

Le président: Je suis entièrement d'accord, sous réserves du désir des membres du comité.

Le sénateur Bourget: Je suis d'accord. Je comprends le point de vue de M. White, mais j'aimerais aussi obtenir des renseignements de l'extérieur.

Le sénateur Langlois: M. White peut y assister; de cette façon, s'il a d'autres observations à faire après que nous aurons entendu ce témoignage, nous pourrons l'entendre de nouveau.

Le président: J'aimerais vous poser une question sur un autre sujet. Je l'ai demandé auparavant, mais ma question n'était peut-être pas claire. Si je comprends bien votre préoccupation, il s'agit vraiment du fait que si le fonds de pension

[*Text*]

fully or partly indexed pensions, which would be more than they now receive. Is that the crux of it all?

Mr. White: Yes, it is.

The Chairman: Are there any other questions?

Senator Molgat: On the original plan, how much do the employees put in—five per cent or six per cent?

Mr. White: They put in five per cent. We put in five per cent from 1935 until about 1955. It was increased to five and a half per cent and over the last 20-odd years the contributions have been five and a half per cent.

Senator Molgat: From every employee?

Mr. White: From every employee on the CNR, and then in 1966 they added one per cent to pay for the Canada Pension. One per cent over a period of a year is enough to pay the Canada Pension.

Senator Molgat: So that then made six and a half per cent.

Mr. White: Yes, they have been paying six and a half per cent since 1966.

Senator Molgat: Was the agreement that the company would match that account?

Mr. White: No, the agreement with the company fo the 1955 plan was that they would match the employees dollar for dollar and that the employees could have deducted from their pay cheques any even percentage from one per cent up to ten per cent, and the company would match it up to a maximum of five per cent. However, the company did not say when they were going to match it, and this is where the misunderstanding has come in. Everybody thought that matching the money dollar for dollar meant that the company would put it in and they did not publish it in their vinancial statements, and it ws not realized until many years afterwards. I think it was the Auditor General who caught up to them. They were required then to set up on their books pension liability which they did, starting in 1960.

Senator Molgat: You feel that the amount that the company was committed to, that five per cent or now six and a half per cent, is the amount that they should put in every year.

Mr. White: No, not legally. Commencing in 1959 the company came out and sent people around to see everybody on the railway to advise them to change to a new pension plan, and the new pension plan—I have Donald Gordon's signature on a circular letter—states that, substantially, anybody who wishes to earn a larger pension may do so by changing over to the 1959 plan. I will be glad to produce that.

Senator Molgat: But the company did not commit itself to pay any more than five per cent.

Mr. White: Well, that is the problem. The company, commencing in 1959, guaranteed a whole new pension plan, a whole new scheme, a new concept. Insteed of employees

[*Traduction*]

était entièrement financé, les employés pourraient alors recevoir des pensions indexées en totalité ou en partie, ce qui signifierait qu'ils recevraient un montant plus élevé qu'ils ne reçoivent actuellement. Est-ce le point capital?

M. White: Oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Molgat: Selon le plan original, en quoi consiste la contribution des employés, cinq ou six pour cent?

M. White: Leur contribution représente 5 p. cent. Nous avons contribué 5 p. cent de 1935 jusqu'à environ 1955. Cette contribution a été augmentée à 5½ p. cent et au cours des vingt dernières années, elle a été de 5½ p. cent.

Le sénateur Molgat: Pour chaque employé?

M. White: Pour chaque employé du CNR, et ensuite, en 1966, ils ont ajouté 1 p. cent comme cotisation au Régime de pensions du Canada. Un montant de 1 p. cent pour une période d'un an est suffisant comme versement au Régime de pensions du Canada.

Le sénateur Molgat: Donc ils ont à payer 6½ p. cent.

M. White: Oui, ils payent des cotisations de 6½ p. cent depuis 1966.

Le sénateur Molgat: Selon l'entente, la cotisation de la société devait-elle être égale à ce montant?

M. White: Non, selon l'entente, conformément au plan de 1955, la société devait verser un montant égal à celui versé par les employés et ceux-ci pouvaient déduire de leur chèque de paie n'importe quel pourcentage de un à dix pour cent et la société verserait un montant égal jusqu'à un maximum de cinq pour cent. Cependant, la société n'a pas précisé à quel moment elle le ferait, et c'est là d'où vient le malentendu. Tous croyaient que la société verserait un montant égal à la cotisation de l'employé en même temps que celui-ci, mais elle ne l'a pas fait et ne l'a pas inscrit dans ses états financiers, et ce n'est que plusieurs années plus tard que l'on s'en est rendu compte. Je crois que c'est le vérificateur général qui l'a découvert. On a alors exigé que la société tienne ses livres à jour, montrant le passif pour les versements au plan de pension, ce qu'elle a fait à partir de 1960.

Le sénateur Molgat: Vous croyez que le montant que la société s'était engagée à verser, c'est-à-dire cinq pour cent, ou, actuellement, 6½p. cent, représente le montant qu'elle aurait dû verser chaque année.

M. White: Non, pas légalement. A partir de 1959, les représentants de la société ont conseillé aux cheminots de changer de fonds de pension, et ce nouveau fonds de pension—j'ai la signature de Donald Gordon sur une lettre circulaire—stipule que quiconque désire obtenir une plus grosse pension peut le faire en adoptant le plan de 1959. Je serai heureux de déposer ce document.

Le sénateur Molgat: Mais la société ne s'est pas engagée à verser plus de 5 p. cent.

M. White: C'est précisément le problème. La société, à partir de 1959, a garanti à son personnel un nouveau fonds de pension, une toute nouvelle méthode, un nouveau concept. Au

[*Text*]

having their money matched on the day they retired and using that money to buy a single premium annuity for life, they were to have their pension based on their last five years of service and the average earnings for the last five years would be their final earnings on which their pension would be based. That would be multiplied by the number of years of service and upon various percentages from one per cent up to one and a half per cent. Eventually it got up to two per cent.

Senator Molgat: From then on what the company guaranteed was not a matching; what it guaranteed was an amount of pension?

Mr. White: That is why Dr. Bandeen is able to say today that it does not matter a particle whether the pension fund loses money or if it goes broke. CNR has guaranteed the pensions and so you have a guarantee of CNR, and CNR, of course, cannot afford indexing, that is unthinkable, but if our pension fund were fully funded—which many pension funds are—then it would generate enough revenue such that indexing could occur.

They do not want that because they are able to make a little money on this pension deal and they have been doing quite well on it so far as pensioners are concerned. The pensioners in effect, according to our actuaries, are subsidizing the company who, in turn, are subsidizing employees in service, for whom they have greatly increased actuarial liabilities at the present time because of inflation. If inflation is 7 per cent this year, it means that the pension they are going to have to pay four or five years from now might be double what they had planned on, and so the result is that the actuarial liabilities are going up very rapidly. But that is something they can put off for five, 10, 20, or even 25 years, and so they can wait for that and pay it off when the time comes with the type of money we will be using when that time comes. This is an "Alice in Wonderland" type of operation because they make lots of money on current accounts and they incur liabilities for the future.

Senator Molgat: Do you represent CP employees as well?

Mr. White: Yes, we do.

Senator Molgat: And the same situation exists with regard to CP employees?

Mr. White: Yes.

Senator Molgat: And you make the same representations to CP?

Mr. White: No, we do not make representations to the CNR or the CPR. Neither one of them will recognize us. They have their own pension associations, sponsored by CNR and sponsored by Canadian Pacific Limited and they will only deal with them. They would never think of dealing with an organization like ours because we are apart; we are quite different; we employ our own actuarial firm and we have made it very

[*Traduction*]

lieu de verser à l'employé un montant égal à sa cotisation lorsqu'il prendrait sa retraite et d'utiliser cet argent pour acheter une prime unique pour une rente à vie, sa pension devait être calculée en se basant sur leurs cinq dernières années de service et la moyenne de son revenu pour ces cinq années de service constituerait son revenu final selon lequel leur pension serait calculée. Ce montant serait multiplié par le nombre d'années de service et par divers pourcentages allant de un à un demi pour cent. Par la suite, on l'a augmenté à deux pour cent.

Le sénateur Molgat: Ce que la société garantissait par la suite n'était pas un versement égal, mais un montant de pension?

M. White: C'est pourquoi M. Bandeen peut dire aujourd'hui que ça n'a absolument aucune importance si le fonds de pension perd de l'argent ou s'il est en déficit. CNR a garanti les pensions, donc nous avons une garanti, mais évidemment CNR ne peut pas se permettre de les indexer, c'est impensable, mais si notre fonds de pension avait été entièrement financé—comme le sont de nombreux autres fonds de pension—il pourrait alors retirer suffisamment de revenus pour permettre l'indexation.

Ils ne veulent pas faire cela, parce qu'ils peuvent faire un peu de profit avec ce plan de pension et ils ont assez bien réussi jusqu'à maintenant en ce qui concerne les retraités titulaires d'une pension. En effet, selon nos actuaires, les retraités subventionnent la société qui, en retour, subventionne ses employés en service, pour lesquels ils ont actuellement augmenté de façon importante le passif selon l'actuaire, à cause de l'inflation. Si l'inflation s'élève à 7% cette année, cela signifie que la pension qu'ils devront payer dans cinq ou quatre ans pourrait être le double que ce qu'ils avaient prévu. Il en résulte donc que le passif, selon l'actuaire, augmente très rapidement. Mais ils peuvent retarder cela pour cinq, dix ou 20 ou même 25 ans, et le rembourser le moment venu selon la valeur de l'argent à ce moment-là. C'est le genre d'opération que l'on pourrait appeler «Alice au pays des merveilles» parce qu'ils font de gros profits sur les comptes courants et ils s'endettent pour l'avenir.

Le sénateur Molgat: Représentez-vous aussi les employés du CP?

M. White: Oui.

Le sénateur Molgat: Et la situation est la même pour les employés du CP?

M. White: Oui.

Le sénateur Molgat: Et vous faites les mêmes offres au CP?

M. White: Non, nous ne faisons offres ni au CN ni au CP. Ni l'un ni l'autre ne nous reconnaîtra. Ils ont leurs propres associations de retraités. Ces associations sont parrainées soit par le CN, soit par le CP selon le cas, et ces compagnies ne trangisent qu'avec elles. Ils ne songeraient jamais à traiter avec une association comme la nôtre, parce que nous formons un groupe à part; notre association est tout à fait différente;

[*Text*]

awkward for CN and CP, both, and I expect that we will continue to do so.

The Chairman: How many of the total of pensioners of the two railways do you represent, and how many are there altogether?

Mr. White: There are 40,000 CN pensioners and 25,000 CP, and that amounts to 65,000 in total, and we represent between 15 and 20 per cent of that total.

The Chairman: And what would that amount to in numbers?

Mr. White: Between 15,000 and 20,000.

The Chairman: And how are they divided between the two railroads?

Mr. White: They are about 50-50 in regard to the number of members of our association, but half the members of our association are employees; they are still working. They are members, they support us financially, and they pay much higher dues than pensioners because they are working and can afford to pay higher dues. But about half of our people are employees and half are pensioners, and about half are CPR and half are CNR.

Senator Langlois: Are there any survivors in your group?

Mr. White: Yes, there are many; there are thousands of survivors, thousands of pensioners.

Senator Molgat: What you really want is to change the pension plan to go back to a plan where the railway would commit itself to match the amount that the employees put in?

Mr. White: That is right.

Senator Molgat: Under that sort of plan would the amount of pensions that the railway is committed to be covered by the fund? Would there be enough in the fund to cover that? You have had actuarial advice indicating that the schedule of pensions as proposed in the new plan could be covered by a fully funded plan.

Mr. White: Yes. If the basis on which we recommended that it be done were adopted, then it would be actuarially sound.

Senator Molgat: Based on a 6½ per cent contribution by the employee and a matching contribution by the railway.

Mr. White: CPR pays 5 per cent into the pension fund and Canadian National pays 5½ per cent. The other 1 per cent is the Canada Pension Plan, which is entirely separate.

Senator Molgat: Leaving that aside, let us deal strictly with the company pensions. Five per cent or 5½ per cent matching would cover the schedule of pensions as set up.

[*Traduction*]

nous avons nos propres actuaires et nous avons rendu la situation très difficile pour le CN, et pour le CP, et je crois que nous continueront dans cette voie.

Le président: Du nombre total des retraités des deux compagnies de chemin de fer, combien en représentez-vous et combien sont-ils en tout?

M. White: Le CN compte 40,000 retraités et le CP, 25,000, ce qui fait 65,000 en tout, et nous représentons entre 15 et 20% de ce nombre.

Le président: Et combien de retraités cela représente-t-il?

M. White: Entre 15 et 20,000.

Le président: Et quelle est leur proportion dans chacune des deux compagnies de chemin de fer?

M. White: Ils sont répartis à peu près également, eu égard au nombre de membres que compte notre association. Mais la moitié des membres de notre association sont des employés qui sont encore au travail. Ils sont membres et ils nous soutiennent financièrement; leur cotisation est beaucoup plus élevée que celle des retraités, étant donné qu'ils travaillent et qu'ils peuvent se permettre de payer des droits plus élevés. Environ la moitié de nos membres sont des employés et l'autre moitié, des retraités; et environ la moitié d'entre eux proviennent du CP et l'autre moitié du CN.

Le sénateur Langlois: Y a-t-il des bénéficiaires de prestations de décès dans votre groupe?

M. White: Oui, il y en a beaucoup; il y en a des centaines et il y a des centaines de retraités.

Le sénateur Molgat: En réalité, vous voulez modifier le régime de pension et revenir au régime dans lequel la compagnie de chemin de fer fournissait une part égale à la cotisation des employés.

M. White: C'est exact.

Le sénateur Molgat: En vertu de ce régime, le montant que la compagnie s'engagerait à verser serait-il garanti par la caisse? Celle-ci suffirait-elle? Certains actuaires vous ont fait savoir que l'éventail des prestations de retraite proposé dans le nouveau régime pourrait être garanti par un régime entièrement subventionné.

M. White: C'est exact. Si les critères que nous proposons étaient adoptés, le régime serait parfaitement conforme aux principes d'actuariat.

Le sénateur Molgat: Moyennant une cotisation de 6½ p. 100 versée par l'employé et une contribution équivalente de la compagnie de chemin de fer.

M. White: Le CP verse une contribution de 5 p. 100 et le CN, de 5½ p. 100. L'autre 1 p. 100 provient du Régime de pensions du Canada, qui est un régime entièrement distinct.

Le sénateur Molgat: Oublions l'apport du Régime de pensions du Canada et tenons-nous-en au régime de retraite de la compagnie. La contribution d'appoint de 5 ou de 5½ p. 100 serait conforme à l'échelle des prestations de retraite établie.

[*Text*]

Mr. White: Yes. Find you, that does not mean that we can ignore the $1 billion owed by Canadian National or the $700 million owed by CPR to their pension funds.

Senator Molgat: You would have to do the catch-up between 1959 and now.

Mr. White: That is right. These are obligations that they have assumed, and it is just not possible to say that we will forget about them and just deal with them in the future. That would be actuarially unsound.

The Chairman: Are there any further questions? If you have anything further you wish to say, Mr. White, please go ahead.

Mr. White: I just wish to say thank you very much for your attention and for all of your questions, and I hope that between us we have helped to make the solution to our problem a little simpler. Thank you very much.

The Chairman: Senator Langlois, it was your suggestion that we call someone from the administration of the Pension Benefits Standards Act and regulations.

Senator Langlois: Yes.

The Chairman: I would be glad to do that, if the committee consents. I assume that is all right.

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: There is a slight problem of Mr. White's attendance. He lives in Vancouver, as you know. He would have to travel back and forth, and I suppose it would be proper to give him the necessary financial assistance to do that in order to hear this witness.

Senator Langlois: I see no objection to that at all.

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Mr. White, we will have to advise you when this witness will be available. We will find out tomorrow morning, if we can. Will you still be in Ottawa?

Mr. White: If someone from the Pension Benefits Standards Act were to come in the next few days, say, this week or Monday or Tuesday next, I do have business affairs to attend to in eastern Canada and I could be here without expense to the committee.

Senator Langlois: How long will it take to receive the transcript of today's proceedings? The gentleman from the office administering the Pension Benefits Standards Act would like to read today's testimony before appearing.

The Chairman: Of course he would. Mr. White, we will be meeting tomorrow at 3 o'clock and if you are here perhaps you could come round then and we would be able to tell you more of what we can do and when we can do it.

Mr. White: Thank you.

The Chairman: I think it would be in order to adjourn now until 3 o'clock tomorrow afternoon, at which time we expect the minister to be present.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

M. White: Exactement. Mais n'ayez garde, cela ne signifie pas que nous pouvons oublier les milliards de dollars que doit le CN ou les $700 millions que doit le CP aux caisses de retraite.

Le sénateur Molgat: Il faudrait rattraper le déficit accumulé depuis 1959.

M. White: C'est exact. Le CN et le CP ont pris certains engagements et nous ne pouvons tout simplement pas accepter de les oublier et nous en tenir aux contributions futures. Cela ne serait pas conforme aux normes des actuaires.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Si vous avez quelque chose à ajouter, monsieur White, allez-y.

M. White: J'aimerais simplement vous remercier de votre attention et de toutes vos questions; j'espère que nous avons réussi à faire un peu de lumière sur les solutions possibles. Merci beaucoup.

Le président: Sénateur Langlois, vous nous aviez proposé de convoquer un représentant de ceux qui sont chargés d'appliquer la Loi et les règlements sur les normes des prestations de pension.

Le sénateur Langlois: En effet.

Le président: Je serais heureux de le faire, si le comité y consent. Cela vous convient-il?

Des voix: D'accord.

Le président: Il y a un petit problème en ce qui concerne la présence de M. White. Comme vous le savez, il demeure à Vancouver. Comme il lui faudra faire ce trajet aller retour, il serait peut-être bon de lui rembourser ses frais de déplacement, s'il veut entendre ce témoin.

Le sénateur Langlois: Je n'y vois aucune objection.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur White, il nous faudra vous dire quand ce témoin sera disponible. Nous essaierons de tirer l'affaire au clair demain matin, si c'est possible. Serez-vous encore à Ottawa?

M. White: Si vous comptez recevoir un représentant chargé de l'administration de la Loi sur les normes des prestations de pension d'ici quelques jours, disons cette semaine ou lundi ou mardi prochain, et comme j'ai quelques affaires à régler dans l'est du Canada, je pourrai être présent au comité sans qu'il vous en coûte un sou.

Le sénateur Langlois: Dans combien de temps recevrons-nous le compte rendu de la séance d'aujourd'hui? Le représentant chargé de l'administration de la Loi sur les normes des prestations de pension aimerait le lire avant de comparaître.

Le président: Bien sûr. Monsieur White, nous nous réunirons à nouveau demain à trois heures. Si vous êtes dans les environs, pourriez-vous communiquer avec nous? Nous serons alors mieux en mesure de vous dire ce qu'il en sera.

M. White: Merci.

Le président: Je crois que nous pourrions suspendre nos travaux dès maintenant jusqu'à trois heures demain après-midi. Nous espérons que le ministre sera présent.

Le comité suspend ses travaux.

SENATE OF CANADA

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Wednesday, June 7, 1978

Issue No. 13

Second Proceedings on:

Bill C-17, intituled:

"An Act to amend the Canadian National Railways Act and the Railway Act"

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways Company:

Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;
Mr. J. H. Spicer, Corporate Vice-President;
Mr. G. M. Cooper, Vice-President and Secretary;
Mr. S. D. H. Thomas, Corporate Comptroller.

From the Canadian Railways Employees' Pension Association:

Mr. J. Earl White, National President.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président, directeur général;
M. J. H. Spicer: vice-président, affaires générales;
M. G. M. Cooper, vice-président et secrétaire général;
M. S. D. H. Thomas, contrôleur général.

De l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer:

M. J. Earl White, président national.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Wednesday, June 7, 1978

Issue No. 13

Second Proceedings on:

Bill C-17, intituled:

"An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof".

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le mercredi 7 juin 1978

Fascicule nº 13

Deuxième séance concernant:

Le Bill C-17, intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois».

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

26322—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (Colchester)
Grosart	Smith
Langlois	(Queens-Shelburne)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, May 24, 1978:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Langlois, seconded by the Honourable Senator Bourget, P.C., for the second reading of the Bill C-17, intituled: "An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof".

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

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

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

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 24 mai 1978:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-17, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois, sur division.

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

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

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 7, 1978
(17)

[*Text*]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:00 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*), presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Langlois, McElman, Riley, Smith (*Colchester*) and Smith (*Queens-Shelburne*). (6).

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Roblin and Bell. (2).

The Committee resumed consideration of Bill C-17, intituled: "An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof".

Appearing:

The Honourable Otto E. Lang, P.C., Minister of Transport.

Witness:

Mr. Ralph MacGougan, Assistant Deputy Minister—Finance, Department of Transport.

The Minister and Mr. MacGougan answered questions.

At 4:45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 7 JUIN 1978
(17)

[*Traduction*]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (président).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Langlois, McElman, Riley, Smith (*Colchester*) et Smith (*Queens-Shelburne*). (6).

Aussi présents, mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Roblin et Bell. (2).

Le Comité reprend l'étude du Bill C-17, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois».

Comparaît:

L'honorable Otto E. Lang, C.P., Ministre des Transports.

Témoin:

M. Ralph MacGougan, sous-ministre adjoint—Finances, Ministère des Transports.

Le ministre et M. MacGougan répondent aux questions.

A 16 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Mrs. Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 7, 1978

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-17, to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof, met this day at 3 p.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are pleased to have with us today the Minister of Transport, the Honourable Mr. Lang, as well as one of his assistant deputy ministers, Mr. G. Ralph MacGougan.

We would be happy to hear from you, Mr. Minister, and may I begin by asking if you have a preliminary statement you would care to make?

The Honourable Otto Lang, Minister of Transport: I think not, Mr. Chairman. I very much appreciate the way in which the bill was dealt with in the Senate and the comprehensive manner in which Senator Langlois did describe our intentions and objectives. I think senators will probably have particular questions they may want to pursue, and that may be the best formula to follow.

The Chairman: I am sure that would be satisfactory to the committee. I will not designate anyone to begin, but I would invite someone who wishes to. Perhaps Senator Roblin, since no one else has volunteered, you would care begin.

Senator Roblin: Mr. Chairman, perhaps I might inquire from the minister what he thinks will be the result of this bill with respect to the financial capacity of the CNR to make use of the capital markets.

Hon. Mr. Lang: The CNR had already, I think, brought itself to a point where it was going to be able to use the capital markets and was beginning to do so. This bill makes it probably a simpler and easier use in that it leaves the structure of the railway in a compatible position with some other leading companies in similar lines of business.

I would have to say, however, that the actual change from having this changing equity from debt on this particular amount is one of some difficulty to measure in terms of impact, because of the usual astuteness of those who would watch the nature of the affairs of the company in any case.

Senator Roblin: I think that the railway did borrow four times recently, twice in North America and twice in Europe, and that it was accorded a double A category by the lending institutions. Would the minister anticipate any change in that?

Hon. Mr. Lang: I would expect to see them go to the top category of borrowing by institutions of similar nature as they demonstrate what I am convinced will be a regular and improving earnings record on the positive side. That coupled with the clear-cut government policy of giving them that

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 7 juin 1978

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer, et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois, se réunit aujourd'hui à 15 heures pour examiner le projet de loi.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le faufeuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous sommes heureux d'accueillir aujourd'hui le ministre des Transports, l'honorable M. Lang, ainsi que l'un de ses sous-ministres adjoints, M. G. Ralph MacGougan.

Nous serions heureux de vous entendre, monsieur le ministre. Avez-vous une déclaration préliminaire à faire?

L'honorable Otto Lang (ministre des Transports): Je ne pense pas, monsieur le président. J'apprécie beaucoup la façon dont le Sénat a examiné le projet de loi et la manière dont le sénateur Langlois a décrit nos intentions et nos objectifs. Les sénateurs ont probablement des questions précises à poser et c'est probablement la meilleure façon de procéder.

Le président: Je suis certain que cela satisfera le Comité. Je ne désignerai personne en particulier pour commencer. J'invite quiconque désire prendre la parole à le faire. Le sénateur Roblin pourrait peut-être commencer, puisque personne d'autre ne s'est porté volontaire.

Le sénateur Roblin: Monsieur le président, j'aimerais savoir du Ministre quel sera, à son avis, le résultat de ce projet de loi en ce qui concerne la capacité financière du CN à exploiter les marchés de capitaux.

L'honorable M. Lang: Je pense que le CN avait déjà atteint un stade où il était en mesure d'utiliser les marchés financiers et qu'il avait d'ailleurs commencé à le faire. Le présent projet de loi rend probablement cette tâche plus simple et plus facile en ce sens qu'il laisse la structure du chemin de fer dans une position compatible avec d'autres grandes compagnies exerçant des activités semblables.

Il me faut cependant dire qu'il est difficile d'évaluer l'incidence de ce passage d'une dette à une mise de fonds de ce montant particulier, en raison de la sagacité dont font habituellement preuve tous ceux qui surveillent de toute façon la nature des activités de la compagnie.

Le sénateur Roblin: Je pense que le chemin de fer a emprunté quatre fois récemment, deux fois en Amérique du Nord et deux fois en Europe, et que les établissements de prêts lui ont accordé une excellente cote, en l'occurrence AA. Est-ce que le Ministre s'attendrait à des modifications à cet égard?

L'honorable M. Lang: Je m'attendrais à ce qu'il obtienne d'établissements de nature semblable la cote la plus élevée, car ses recettes continueront, j'en suis convaincu, à augmenter de façon régulière. Cela s'accorde avec la politique gouvernementale lui indiquant cette orientation, tout en omettant progressi-

[*Text*]

direction, and also progressively avoiding imposing public obligations on this railway without quantifying the cost and paying the cost as well. The clear statement of government policy in that regard, I think, is also a definite asset and the corporation should soon be in a top-flight position in its borrowings.

Senator Roblin: Would you hazard a guess as to whether they would make triple A?

Hon. Mr. Lang: I would not hazard a guess as to when they would, but that they will, I would say.

Senator Roblin: Mr. Chairman, may I follow up the minister's remark about bearing uneconomic burdens for policy reasons? I take it, from reading the exchanges in the other committees and from what we heard yesterday from Dr. Bandeen, that there seems to be a pretty clear intention on the part of the government to allow the Canadian National Railways to operate as a commercial operation, and that it should not be expected to carry any burdens which are imposed on it for policy reasons and which are otherwise uneconomic—for example, passenger transportation. I would appreciate a statement of that policy position from the minister. What exactly has he in mind in the connection?

Hon. Mr. Lang: It is the policy of the government, as set out first most clearly, I think, in the 1975 policy booklet, that it is wrong to impose upon a crown-owned commecial corporation an obligation without paying for the cost of that obligation, because the corporation otherwise is simply left with inadequate cash for its other operations, or it has to struggle in some fashion to find the cash—perhaps even by overcharging in some other areas, or overcharging compared to what it ought to and would charge if it did not have that burden imposed on it. That means that operations such as the passenger service will be removed from the loss category for the railways, and through the creation of VIA Rail we are progressively moving toward what amounts to a 100 per cent coverage of the actual costs to the railways performing the services for the passenger trains.

In the same way, our objective at some point will be to carry out in full the Hall Commission recommendation of seeing the railways compensated in relation to grain so that the historic and well-accepted obligation on the part of Canada as a whole to allow this benefit of the Crow rate to be available to our grain farmers does not amount as a burden upon the railways which they have to absorb in some fashion or other.

Those are the two outstanding examples. But one could cite some minor cases where in the past there may have been a tendency to interfere in relation to almost day-to-day management and insist that certain things be prolonged or changed to meet a particular local political purpose. We are trying to make clear that we will avoid that and that we expect the corporation to operate on principles of good management, and then when we come to address public policy we will be able to treat the Canadian National in exactly the same way as we treat the Canadian Pacific and other railways, and, similarly, our other crown corporations of a commercial nature.

[*Traduction*]

vement de lui imposer des obligations publiques sans quantifier et payer les frais. Le très clair énoncé de politique du gouvernement à cet égard est également, je pense, un véritable actif, et la compagnie devrait bientôt jouir d'une réputation irréprochable en ce qui concerne ses emprunts.

Le sénateur Roblin: Vous croyez vraiment qu'elle obtiendra la cote la plus élevée, à savoir trois A?

L'honorable M. Lang: Je ne saurais dire quand, mais je pense que oui.

Le sénateur Roblin: Monsieur le président, permettez-moi de revenir à la remarque du Ministre à propos des fardeaux qui ne sont pas rentables et qu'il fait supporter pour une question de politique. D'après les délibérations des autres comités que j'ai lues et d'après les déclarations de M. Bandeen que nous avons entendues hier, je crois comprendre que le gouvernement a clairement l'intention d'autoriser le Canadien National à fonctionner en tant qu'entreprise commerciale et que, dans cette optique, il n'aura pas à supporter les fardeaux qui lui sont imposés pour une question de politique et qui ne sont pas rentables. Prenons par exemple le transport des voyageurs. J'aimerais que le Ministre m'explique cette politique. Qu'a-t-il exactement dans l'esprit à ce propos?

L'honorable M. Lang: Comme il a été clairement défini, je pense, dans la brochure de 1975 sur la politique, la politique du gouvernement est la suivante: il n'est pas juste d'imposer une obligation à une société commerciale de la Couronne sans en payer les frais, sinon la société n'a pas assez de liquidités pour ses autres opérations ou bien elle doit se démener pour trouver de l'argent liquide, peut-être en imposant un excédent dans certains secteurs ou en demandant un prix plus élevé que ce qu'elle devrait demander ou demanderait, si ce fardeau ne lui était pas imposé. Cela veut dire que les opérations telles que les services aux voyageurs seront retirées de la catégorie des déficits pour les chemins de fer, et grâce à la création de la société VIA Rail nous arriverons petit à petit à couvrir à 100 p. 100 les frais réels des chemins de fer assurant des services des trains de voyageurs.

Dans la même optique, nous aurons pour objectif d'appliquer entièrement la recommandation de la Commission Hall: à savoir veiller à ce que les chemins de fer reçoivent des indemnités pour le transport des grains afin que l'obligation historique et généralement admise dans l'ensemble du Canada qui consiste à accorder aux producteurs de céréales le tarif avantageux du Pas du Nid-de-Corbeau ne constitue pas un fardeau que les chemins de fer devraient assumer d'une manière ou d'une autre.

Ce sont là deux exemples remarquables. Mais on pourrait citer des cas de moindre importance où l'on a vu autrefois les autorités chercher à s'immiscer dans la gestion presque tous les jours et insister pour que l'on prolonge ou change certaines choses pour atteindre un but politique local bien déterminé. Nous essayons de bien faire comprendre que nous éviterons d'agir ce cette façon et que nous nous attendons à ce que la société respecte de bons principes de gestion; ainsi, lorsque nous appliquerons la politique, nous porrons traiter le Canadien National exactement sur le même pied que le Canadien Pacifique ou d'autres compagnies de chemins de fer et il en

[*Text*]

Senator Roblin: Mr. Chairman, when Dr. Bandeen was before us yesterday he described to us the broad financial outlines of the VIA policy. What stuck in my mind was his statement, which I hope I have correct, that over a five-year period the uneconomic cost to the railway, which was now $50 million, would reduce to $20 million. That point was brought up, I think, in discussion of the five-year profit forecast of the railways which was before us at the time.

What struck me was that he was of the opinion that at the end of the five-year period there would still be a substantial cost to the railway, which I think I may safely say he would regard as being part of the uneconomic parcel.

I wonder if the minister would comment on that and let us know if he agrees with Dr. Bandeen's view, and what the justification for the $20 million remaining might be.

Hon. Mr. Lang: Perhaps I could best explain my view on that, Mr. Chairman, by indicating that I would see the railways inevitably being in something of a bargaining situation with the government and with VIA in relation to what they ought to be paid. At this stage, therefore, I would not expect to see them underestimate the amounts that are properly attributable to passenger service in the hope that, if they put the high figure down, we will then pay that higher figure. In other words, our objective is to go to 100 per cent, but we may have differences of view at this point as to exactly what that amount is. Dr. Bandeen may specifically have been referring to the fact that it is the railways' view that the current costing order under which the railway passenger services are evaluated does not adequately compensate them for certain fixed and overhead costs. That costing order is, in fact, in process of being reviewed. CTC, in other words, will be adjudicating upon the appropriate position. Until that adjudication is finished, I would not take a position on specific amounts of money, but I would say, really, within the next number of years our objective would be to remove in a fair way the burden of the passenger service upon the other services which the railways provide.

Senator Roblin: I think his explanation of the difference was that there were certain things which, in his view, had to be done because of the passenger service. It had to do with rail technology, etcetera, which was in the questionable area. Am I to understand that the party that will decide as to the amount of the government's responsibility will be the Canadian Transport Commission, or is that still a prerogative of the executive?

Hon. Mr. Lang: The intention will be to attempt to negotiate the appropriate price for improvements and services provided. Ordinarily I would expect that to result in a firm figure. Obviously, if there is some dispute, we cannot stop our passenger trains while the dispute continues. We would need some form of arbitration, and the Canadian Transport Commission would be the natural arbitrator of the actual application of the principle to the facts.

[*Traduction*]

sera de même des autres sociétés de la Couronne de nature commerciale.

Le sénateur Roblin: Monsieur le président, lorsque M. Bandeen a comparu devant nous hier, il nous a tracé dans les grandes lignes la politique financière de VIA. Ce qui m'a frappé dans sa déclaration, que j'espère avoir bien comprise, c'est que sur une période de cinq ans le coût des chemins de fer, qui est maintenant de $50 millions, serait réduit à $20 millions. Ce point a été soulevé, je pense, au moment où nous discutions des prévisions quiquennales des profits des chemins de fer.

Ce qui m'a frappé, c'est qu'il pensait qu'au bout de cinq ans, les chemins de fer devraient encore assumer des frais assez élevés; je crois que je peux dire sans crainte de me tromper qu'il estimait que cela faisait partie de l'aspect non rentable.

Je me demande si le Ministre voudrait faire des remarques à ce sujet, nous faire savoir s'il partage le point de vue de M. Bandeen et justifier la somme de $20 millions qui reste.

L'honorable M. Lang: Pour être bien clair, monsieur le président, je crois qu'il me faut dire qu'à mon avis la compagnie des chemins de fer négocierait inévitablement avec le gouvernement et avec VIA à propos de la somme devant être versée. A ce stade, par conséquent, je ne m'attendrais pas à ce qu'ils sousestiment les montants qui sont attribuables au service voyageurs et ce, dans l'espoir qu'en rabaissant le chiffre élevé, nous consentirions à leur payer le montant le plus élevé. Autrement dit, nous visons 100 p. 100, mais il est possible que nous divergions d'opinion à l'heure actuelle quant au montant exact. M. Bandeen faisait peut-être allusion au fait que pour les compagnies de chemins de fer, l'évaluation actuelle des prix de revient du service voyageurs ne compensent pas adéquatement certains frais fixes et généraux. En fait, cet établissement du coût de revient est en voie d'être révisé. La CTC, autrement dit, décidera du montant approprié. D'ici là, je n'avancerai aucun montant précis. Toutefois, je pourrais dire que dans les prochaines années, nous voulons retirer d'une façon équitable le fardeau du service voyageurs qui pèse sur les autres services des compagnies de chemins de fer.

Le sénateur Roblin: Il a expliqué je crois, que la différence provenait du fait que certaines choses, à son avis, devaient être faites en raison du service voyageurs. Il s'agissait de domaines comme la technologie ferroviaire, qui laissaient à désirer. Dois-je comprendre que l'organisme qui décidera du montant que le gouvernement devra engager sera la Commission canadienne des transports ou est-ce toujours une prérogative de l'exécutif?

L'honorable M. Lang: On cherchera à négocier le prix approprié pour les améliorations et les services fournis. Ordinairement, je m'attendrais à ce qu'il en ressorte un chiffre ferme. De toute évidence, aucun différend, s'il y a lieu, ne pourra arrêter nos trains de voyageurs. Il nous faudrait alors une certaine forme d'arbitrage, et la commission canadienne des transports serait l'arbitre tout désigné pour faire respecter le principe.

[*Text*]

Senator Roblin: Are you bound to accept their view?

Hon. Mr. Lang: I think we would want to. I think our whole objective would be to go towards an arbitration-like approach, but I cannot commit the government as the overriding executive against the findings of my former view.

Senator Roblin: I suppose you have determined the thrust of my questions here. I have been looking at the five-year forecast of the company and trying to look at subsidies or other variables that might go into that in determining what rate we should give to these various matters. One of the most important factors, some of which are still in the air, seems to be this question of government recognition of uneconomic activities that they want the CNR to perform.

In the case of VIA it seems that the broad outlines of settlement are pretty well laid down at the present time—at least, they have been incorporated into this five-year forecast—but I understand that any adjustment with respect to the Crow rate subsidies, or making good on the economic character of the Crow rate that might be coming to the railways, has not been included in this subsidy. I wonder if we could discuss the situation that surrounds that fact.

Hon. Mr. Lang: Yes. I indicated that it would be consistent with our policy statement to accept what was also a recommendation of the Hall Commission report in this regard. Our policy statement actually predated the setting up of the Hall Commission.

The problem is that in a time of fiscal restraint there are questions raised about whether this is exactly the year to move from a system which has worked for some time to another system, and also there are some problems, as in the case of railway passenger service, in determining to everybody's satisfaction how much really is to be paid in order to give an adequate compensation to the railways for the service they are performing.

We had the Snaveley Commission, and if that were absolutely unanimously accepted, that might be a figure which we could use for the payments. There are some grounds for criticism of certain judgments made in the Snaveley report, however, and certainly, therefore, there will be some further lengthy argument about the exact amount to be paid.

What we have done instead, therefore, is engage in two types of programs of financial assistance to the railway system for handling grain. We purchased hopper cars and repaired boxcars to a total expenditure of approximately $260 million for the two railways. We have now committed ourselves to a rebuilding of branch lines program where, in a two-year period ending in the coming spring, we have put $100 million into the two railways in rebuilding branch lines. We have now committed ourselves to an ongoing year-by-year $75 million a year for that program. That $75 million plus part of the value of the hopper cars spread over any number of years may be seen by many to come close to one of the lowest estimates or calculations of the Snaveley figure of compensating the railways. What we have gained by doing it, in direct terms, is that we

[*Traduction*]

Le sénateur Roblin: Êtes-vous tenu d'accepter son verdict?

L'honorable M. Lang: Nous le ferions volontiers. Nous préférerions généralement la méthode de l'arbitrage. Mais je ne puis engager le gouvernement, en sa qualité d'organe exécutif prépondérant à rejeter les constatations que je viens de formuler.

Le sénateur Roblin: Je présume que vous avez saisi l'essence de mes questions. J'ai examiné les prévisions quinquennales de la compagnie et j'ai essayé de déterminer des subsides ou d'autres variables qui pourraient s'y insérer de façon à établir le niveau d'importance que nous devrions accorder à ces diverses questions. Un des facteurs les plus importants, on en parle encore aujourd'hui, semble être cette question de la reconnaissance, par le gouvernement, des activités non rentables qu'il désire imposer au CN.

Dans le cas de VIA, il semble que les grandes lignes d'un règlement soient assez bien définies à l'heure actuelle. Du moins, elles ont été incorporées à cette prévision de cinq ans. Mais je sais que ces subsides ne tiennent pas compte du rajustement en ce qui a trait aux subsides du taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau, ou de capitaliser sur la rentabilité du taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau pour les chemins de fer. Je me demande si nous pourrions en trouver les causes.

L'honorable M. Lang: Oui. J'ai déjà dit qu'il serait conforme à notre déclaration de principe d'accepter ce qui était également une recommandation du rapport de la Commission Hall à cet égard. En fait, notre exposé de politique a précédé la création de la Commission Hall.

Le problème est qu'en période de restriction fiscale, on se demande si c'est vraiment le moment de délaisser un système qui fonctionne depuis un certain temps pour en adopter un autre et, dans le cas du service voyageurs, on éprouve des difficultés à fixer à la satisfaction de tous, le montant qui doit être versé pour indemniser convenablement les chemins de fer pour le service qu'ils offrent.

Nous avons eu la Commission Snaveley et si le montant qu'elle a avancé était accepté de façon unanime, on pourrait le verser aux chemins de fer. Certaines opinions exprimées dans le rapport Snaveley sont toutefois critiquables et l'on discutera donc encore longuement du montant exact qui doit être versé.

Nous avons préféré mettre sur pied deux programmes destinés à aider financièrement le réseau ferroviaire à acheminer les céréales. Nous avons acheté des wagons-trémies et réparé des wagons couverts et nous avons ainsi accordé environ $260 millions aux deux chemins de fer. Nous avons également lancé un programme de reconstruction de lignes d'embranchement qui s'échelonne sur une période de deux ans prenant fin le printemps prochain et nous avons ainsi accordé $100 millions aux deux chemins de fer pour la reconstruction de ces lignes d'embranchement. Nous nous sommes engagé à verser chaque année $75 millions pour ce programme. Certains peuvent considérer que ce montant de $75 millions plus la valeur des wagons-trémies répartie sur un certain nombre d'années équivaut à un des montants les plus bas avancés dans le rapport

[*Text*]

have avoided the argument about whether we are unduly compensating the railways, because we are doing it in relation to very specific results: the number of hopper cars on the ground, and most people agree we need more soon; the rebuilding of the branch lines, and everybody can go out there and see that they were just about to die unless they were in fact rebuilt. As they have been declared basic and permanent by Hall we are now rebuilding them. So we are avoiding that argument as well as probably keeping to a minimum the payments made in these times of fiscal restraint.

Senator Roblin: Did the minister say, Mr. Chairman, that these particular measures have discharged the government's responsibility with respect to Crow deficits in the railways?

Hon. Mr. Lang: I would say that it is arguable that in cash flow terms they come close to producing that result. I would not want to try to say that I would refuse a railway argument that there is a little bit more to be done for them in any given year; but that is a very fine argument for a costing expert to make. I think it comes close, however, for the period that we are engaged in in this exercise. Obviously, the solution has to be more permanent than that, and this is an exercise which is to take only a total of about eight years while we are rebuilding the plant.

Senator Roblin: Am I correct in thinking that the Snaveley report dealt with the incremental costs of moving grain and did not include other costs which the railways might perhaps argue for?

Hon. Mr. Lang: No. I believe that we have from the Snaveley figures the complete costs for moving grain, but not the catch-up costs for rebuilding the branch line system. That was another argument for my going ahead earlier with that part of the rebuilding.

Senator Roblin: Did the Snaveley report say anything about grain hoppers? Is that included in their figures?

Hon. Mr. Lang: Yes. They calculated their rates, recognizing the extent to which hopper cars had been purchased up to that time by the government, if my memory serves me correctly.

Senator Roblin: What I really mean, though, is did they include the cost of hoppers as part of what is owing to the railways, if I may put it in that rather crude way?

Hon. Mr. Lang: I think I would have to answer that by saying that some, but not all, of the hoppers we now have in the system. In other words, in looking at long-term costs I think what Snaveley did was calculate on the basis of railways generally buying the cars and having to depreciate them over time, but not being allowed to claim for the ones that the government had provided at the time Snaveley was examining the question.

[*Traduction*]

Snaveley pour l'indemnisation des chemins de fer. Nous avons ainsi enregistré un gain car nous avons évité le différend à savoir si nous indemnisons indûment les chemins de fer; nous versons ces indemnités en visant des objectifs très précis; nous achetons des wagons-trémies et la plupart des gens reconnaîtront qu'il nous en faudra bientôt davantage; en outre, nous reconstruisons des lignes d'embranchement et tous peuvent se rendre sur les lieux et constater qu'elles disparaîtraient si nous ne les reconstruisions pas. Ainsi, étant donné que Hall a jugé qu'elles étaient essentielles et qu'elles devaient servir en permanence, nous reconstruisons ces lignes. Nous évitons ainsi ce différend tout en réduisant au minimum les montants versés en périodes de restriction fiscale.

Le sénateur Roblin: Monsieur le président, le ministre a-t-il déclaré que ces mesures avaient déchargé le gouvernement de ses responsabilités concernant les déficits que la Couronne a enregistrés à propos du réseau ferroviaire?

L'honorable M. Lang: Je dirais qu'il n'est pas certain qu'en termes de mouvement de trésorerie, on obtienne ce résultat. Je n'essaierai pas de prétendre que je refuserais un argument avancé par les représentants des chemins de fer selon lequel on pourrait leur accorder un peu plus pour une année donnée; toutefois, c'est là un argument que pourrait fort bien soutenir un expert en matière de coûts. Toutefois, on atteindra presque ce résultat pendant la période au cours de laquelle nous effectuerons ces travaux. Évidemment, la solution doit être plus permanente et les travaux s'échelonneront sur une période d'environ huit ans à peine.

Le sénateur Roblin: Est-il vrai que le rapport Snaveley n'a étudié que l'augmentation des coûts que produirait le transport des céréales et ne s'est pas penché sur d'autres coûts que les chemins de fer pourraient peut-être faire valoir?

L'honorable M. Lang: Non. Je crois que le rapport Snaveley a établi l'ensemble des coûts qu'entraînerait le transport des céréales mais non pas les coûts de rattrapage qu'entraîne la reconstruction des lignes d'embranchement. C'est une autre des raisons pour lesquelles j'ai lancé plus tôt ce programme de reconstruction.

Le sénateur Roblin: Le rapport Snaveley faisait-il allusion aux wagons-trémies? Les chiffres qu'il cite en tiennent-ils compte?

L'honorable M. Lang: Oui. Les taux ont été calculés en fonction des wagons-trémies qui avaient été achetés jusqu'à cette époque par le gouvernement, si mes souvenirs sont exacts.

Le sénateur Roblin: Je voudrais savoir en fait si le coût des wagons-trémies a été porté au débit des chemins de fer, si je peux me permettre de le dire aussi crûment.

L'honorable M. Lang: Je sais que certains des wagons-trémies l'ont été, mais pas tous ceux que renferme le parc actuel. En d'autres termes, si l'on examine les frais à long terme, je crois que Snaveley a effectué ses calculs en supposant au départ que les chemins de fer achetaient généralement les wagons et devaient les amortir avec le temps, mais sans tenir compte de ceux que le gouvernement avait achetés à l'époque où Snaveley étudiait la question.

[*Text*]

Senator Roblin: I rather have the impression that the measures you have described the government undertaking are mainly capital investment items as opposed to operational items, and that Snaveley's main emphasis was on operational costs.

Hon. Mr. Lang: That is right in a very real way, but the nature of operational costs is that over a prolonged period of time the total compensation has to carry operational costs including the capital element. In effect, what we are doing at this time is to inject more money into the capital side through the rebuilding and hopper car programs than would be available towards capital out of depreciation in an ordinary balance sheet. But in the circumstances of the moment, to make sure grain keeps on moving, we would have to insist anyway that the railways inject a lot more cash at the front end into the system than the small element of cash flow against depreciation would allow.

Put it the other way: If one just took a normal view of the system and said that we followed Snaveley and began to pay the railways about $200 million a year—that is, $200 million including branch line subsidies, so let us say it is a new $100 million—if we began to pay them a new $100 million a year, their ordinary use of that money would be to apply, say, a large portion of it against ongoing operating costs, and a small portion that is over as their cash flow against their capital. If we were doing that, however, we would have to insist that they catch up faster than that by borrowing and infusing more money into capital and including their capital costs, obviously, in their ongoing rates. I think we are really doing that in a sense by saying that the money we put in is going into capital, and if they now do not have enough to cover operating, it is true they have to borrow, and in the long run settlement of the issue between ourselves and the railways we will have to take that into account.

Senator Roblin: What bothers me is that it seems to me that the government is putting in front end capital investment, which God knows is required, but that does not really deal with the total problem of the Crow financial situation—of justice, let us say, with respect to the Crow costs, and that there is a very large element, most of which I think is in Snaveley, of extra costs which the government will have to face, that is, if they really mean this policy of picking up the non-economic costs.

I would really appreciate some indication as to whether the minister thinks I am right; and, if so, what is he going to decide about this?

Hon. Mr. Lang: It is our objective to have this just, long-term solution in place, but it is caught up in a number of other issues quite apart from fiscal restraint. Issues are raised in the Hall report itself, including the problem of the discrepancy between grain and meat rates and so on, so it is a large

[*Traduction*]

Le sénateur Roblin: J'ai l'impression que les mesures que le gouvernement a prises portent plus sur les investissements que sur les frais d'exploitation alors que Snaveley mettait plutôt l'accent sur les frais d'exploitation.

L'honorable M. Lang: Ce que vous dites est vrai, mais la nature des frais d'exploitation exige qu'à long terme l'amortissement total tienne compte non seulement des frais d'exploitation mais aussi de l'élément capital. En effet, actuellement nous essayons d'injecter davantage de capitaux par l'entremise des programmes de reconstruction et de wagons-trémies qu'on ne pourrait le faire par l'amortissement dans un bilan ordinaire. Vu les circonstances cependant, et pour assurer le bon acheminement des céréales, nous devrons insister auprès des chemins de fer pour qu'ils injectent dans le système davantage de capitaux au départ que ne l'autoriserait la faible marge d'autofinancement par rapport à l'amortissement.

Autrement dit, si, après avoir examiné l'ensemble du système, nous décidions de suivre Snaveley et si nous versions aux chemins de fer environ $200 millions par an—$200 millions y compris les subventions aux lignes secondaires, disons donc $100 millions—si nous leur versions cette somme annuellement, ils en utiliseraient une grande partie pour financer les frais d'exploitation courants et la petite partie restante représenterait leur marge d'autofinancement. Si nous décidions à cela, il faudrait insister auprès des chemins de fer pour qu'ils rattrapent le temps perdu plus rapidement en empruntant et en augmentant leur capital tout en répercutant, évidemment, leurs frais d'immobilisation sur leurs tarifs. C'est ce que nous faisons actuellement en exigeant que l'argent que nous versons serve à financer les investissements et s'ils n'ont pas assez d'argent pour couvrir les frais d'exploitation, ils devront emprunter, c'est vrai, et nous devrons en tenir compte dans le règlement à long terme de cette question entre le gouvernement et les chemins de fer.

Le sénateur Roblin: Il me semble que le gouvernement a financé au départ tous les investissements, ce qui est absolument nécessaire, mais je ne pense pas pour autant que le problème de la situation financière qui est un problème de justice en ce qui concerne les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, soit réglé et le gouvernement, comme l'a dit Snaveley, devra supporter des frais supplémentaires s'il décide réellement de se charger de ce qui n'est pas rentable.

Je voudrais savoir si le ministre est d'accord avec moi, et, dans l'affirmative, quelle décision prendra-t-il? Elle a tout à fait raison de dire qu'en fait, nous imputons de force ces $100 millions à la rubrique capital. Mais, naturellement, au cours d'une longue période et en supposant que nous trouverions bientôt une solution à l'ensemble du problème, les chemins de fer recevront plus tard ces mêmes $100 millions, ou ce qu'ils seront alors devenus, à cause de l'inflation.

L'honorable M. Lang: Notre objectif est de mettre en place cette solution à long terme quiest équitable mais elle est entremêlée avec certains autres problèmes, mises à part les restrictions fiscales. Le rapport Hall parle de ces autres problèmes, de même que celui de l'écart entre le tarif des grains et

[*Text*]

question which we have to look at further, but I think we are being close to fair to the railways on grain right now.

If I can give the picture another way, if my $100 million figure is right as a figure that we might have used to compensate according to Hall and according to Snaveley, and in full justice, then we would have nothing more to do at the moment, and our $75 million on rebuilding plus a part of the expense we are putting out on hopper cars and rebuilding cars brings the total pretty close to $100 million.

Now, Senator Roblin is quite right, Mr. Chairman, in saying that we are, in effect, forcing that whole $100 million into capital. But, of course, over a long period, assuming we get a solution to the whole problem before long, at a later date the railways will be getting that same $100 million, or whatever it has grown to by inflation at that point in time, and will not need to put very much into capital because it has been put in heavily at the front end.

Senator Roblin: I agree that the money had to go in, because the system was collapsing. I congratulate the minister on doing that. I think it was an important thing to do. I suppose I should not argue, but I do not see eye to eye with him on his position with respect to capital and operating costs.

We asked Dr. Bandeen about this yesterday. We asked him what he thought. Now, I will have to admit that he is probably not going to minimize his figures, but we asked him what he thought the cost of running Crow was to the CN, to the present time, and presumably in light of everything that is going on, because he is well informed, and he said $64 million would be within the ball park. Even if we considered that to be a negotiating figure to start with, and it would be reasonable to expect that, it still represents a pretty substantial difference, if one were to say that the government is doing all it needs to do right now. He is saying that he is short $64 million more.

Hon. Mr. Lang: I think you would find, if you cross-examined him on it, that he would not have been taking into account the rebuilding program or the hopper cars in any way, apart from the fact that they have the use of the hopper cars.

Senator Roblin: I cannot speak for him, but the tenor of the discussion, certainly in my mind, was that we were not overlooking that. I think we got into the hopper cars, the 8,000 of them and all the rest of it, and some of those other factors. I guess I cannot really say what he had in mind, but he left me with that impression at any rate. Perhaps the next time he is back I will have to ask him.

Hon. Mr. Lang: I should say that the $64 million that he used as the cost of Crow would, in my view, for the two railways—

Senator Roblin: No, he was talking about CNR only.

Hon. Mr. Lang: I realize that, but for the two railways it would not be far off the $100 million I was using, if you allow a certain amount for a slightly different viewpoint of what

[*Traduction*]

des viandes, et ainsi de suite. C'est donc une vaste question que nous devons examiner. Mais j'estime, que dès à présent, nous sommes pratiquement justes à l'égard des compagnies ferroviaires, pour ce qui est des grains.

Pour présenter les choses autrement, si mon chiffre de $100 millions est exact au titre de l'indemnisation que nous aurions pu verser, selon Hall et Snaveley, et en toute équité, nous n'aurions alors plus rien à faire de plus pour le moment; les $75 millions que nous consacrerons à la reconstruction, plus une partie des sommes que nous versons pour les wagons-trémies et pour la reconstruction de certaines voitures portent donc le total à près de $100 millions.

Monsieur le président, le sénateur Roblin a tout à fait raison en disant que nous mettons tout le $100 millions en capital. Mais, à long terme, en assumant que nous aurons la solution au problème avant longtemps, plus tard les chemins de fer recevront ce même $100 millions ou quoi qu'il soit autre à cause de l'inflation et il ne sera pas nécessaire de verser des capitaux considérables, puisque cela aura été fait au départ.

Le sénateur Roblin: Je pense aussi que cette dépense s'imposait, parce que le système était en ruine. Je félicite le ministre d'avoir pris cette décision. Je pense que c'était important. Je ne devrais peut-être pas discuter, mais je ne pense pas comme comme lui au sujet de l'amortissement fiscal des biens et des coûts d'exploitation.

Nous en avons parlé hier à M. Bandeen. Nous lui avons demandé ce qu'il en pensait. Je dois reconnaître qu'il ne va probablement pas minimiser ces chiffres, mais selon lui le coût, pour le CN du service de la Passe du corbeau jusqu'à présent—compte tenu de tous les éléments dont il est courant—serait vraisemblablement de $64 millions selon lui. Même si, pour commencer, nous considérions cela comme un chiffre de négociations, ce qui serait raisonnable, il représente cependant une différence assez grande, si on devait considérer que le gouvernement fait actuellement tout ce qu'il a besoin de faire. Selon lui, il faudrait encore $64 millions.

L'honorable M. Lang: Si vous le contre-interrogez à ce sujet, vous constaterez sans doute qu'il n'avait pas du tout tenu compte du programme de reconstruction ou des wagons-trémies, sauf qu'ils utilisent ces derniers.

Le sénateur Roblin: Je ne peux pas parler en son nom mais, d'après la teneur de la discussion, du moins selon mon interprétation, il n'avait pas négligé cela. Je pense que nous avons parlé des 8,000 wagons-trémies, et de tout le reste, et de certains de ces autres facteurs. Je ne peux sans doute pas dire vraiment ce qu'il avait à l'esprit, mais c'est l'impression que j'ai eue. La prochaine fois qu'il reviendra parmi nous, il faudra peut-être le lui demander.

L'honorable M. Lang: Je dirais que les $64 millions qu'il utilisait comme coût duPas-du-Nid-de-Corbeau servirait selon moi pour les deux compagnies de chemins de fer . . .

Le sénateur Roblin: Non, il ne parlait que du CNR.

L'honorable M. Lang: Je comprends bien, mais pour les deux compagnies,cela se rapprocherait des $100 millions que je citais, si vous admettez un certain montant selon un point de

[*Text*]

should be calculated as costs, when I take a position and when Dr. Bandeen takes a position.

Senator Roblin: Are you saying that there is still $100 million owing to the two railways after the—

Hon. Mr. Lang: No, because in respect of my $100 million I was saying that that is why I think he did not take into account the fact that there is a cash flow into the rebuilding of the system.

Senator Roblin: If I get a chance, I will ask him about that.

May I ask what the view of the government would be on other non-economic operations—for example, the whole thing that is bound up in Newfoundland in connection with the commission that is looking into the matter there? If the commission finds that there is a short fall there, is the government prepared to state what its policy will be? Actually, I need not ask that question, because you have already said that if there is an uneconomic cost you will look at it.

Hon. Mr. Lang: That is right. And I suppose, in a way, the government was aware, when it stated that general policy, before doing so in every case, before carrying out the policy in every case, we recognize that we are putting up a target and we are gradually going to move towards it. I should complicate the picture a little further, however, by indicating that sometimes a non-economic portion of a service is a natural portion of a larger service and should be seen as an essential part of the whole system, without which of course the system could not really operate. That would certainly be true of certain stretches of railway line within the country. Obviously, you could make a separate case for the end of the track and, in that sense, Newfoundland is in that position. But we will have to make a judgment on that after we have received and are able to analyse the report of the Sullivan Commission, and I do agree with you that our principle is stated and, subject to the little qualification that I made about judging what is part of a regular system instead of a separate obligation, we would have an obligation to pay.

Senator Roblin: I certainly accept that point. What about the maritime services, the shipping in the Atlantic provinces between the various provinces and around the coast? We were told yesterday that that is a very burdensome and unprofitable activity on the part of the railroad, and yet is certainly essential. What would be your view of those particular services? Would they come under the category of things the railway has to swallow or would they be matters within your policy that should be looked at?

Hon. Mr. Lang: I presume you are referring to the combination of activities which I would call CN Marine in the Atlantic area.

Senator Roblin: Yes, I think that is it.

Hon. Mr. Lang: Those have traditionally been borne by the government without being a burden upon the railway, because it was in effect a service undertaken by the government and

[*Traduction*]

vue légèrement différent, pour déterminer ce qu'il faudrait calculer comme coût, puisque j'ai mon point de vue et que M. Bandeen a le sien.

Le sénateur Roblin: Voulez-vous dire que l'on devra encore $100 millions aux deux compagnies ferroviaires après que . . .

L'honorable M. Lang: Non, car en ce qui concerne ces $100 millions, j'ai dit que c'était pourquoi, il n'avait pas, selon moi, tenu compte du fait que la reconstruction du réseau suppose des bénéfices nets plus amortissements.

Le sénateur Roblin: Si j'en ai l'occasion, je lui demanderai des détails.

Pouvez-vous nous décrire la position qu'adopterait le gouvernement à l'égard d'autres activités non rentables? Je pense surtout à la situation sur laquelle la Commission se penche actuellement à Terre-Neuve. Si cette dernière découvre des lacunes, le gouvernement est-il en mesure d'annoncer en quoi consisterait sa politique? En fait, je n'avais pas vraiment besoin de soulever cette question, puisque vous avez déjà dit que vous prendriez l'affaire en main si des coûts contraires aux lois de l'économie étaient décelés.

L'honorable M. Lang: C'est exact. Je suppose que le gouvernement avait bien saisi le problème avant d'appliquer cette politique d'ensemble à toutes les situations, puisque nous avons établi un objectif immédiat et que nous déployons tous les efforts voulus pour l'atteindre de façon progressive. Je compliquerai peut-être la question davantage, mais je tiens à vous signaler qu'un service peut comprendre un élément qui, tout en n'étant pas rentable, est essentiel au fonctionnement de l'ensemble du réseau. C'est manifestement le cas de certains tronçons de chemins de fer au pays. Bien entendu, nous pourrions considérer la tête de ligne comme une entité en soi et c'est, dans une certaine mesure, la situation à Terre-Neuve. Mais nous prendrons une décision à ce sujet après avoir reçu et analysé le rapport de la Commission Sullivan. Je conviens avec vous qu'ayant déjà pris position, nous serions tenus de payer, sous réserve de ce que je viens de dire pour ce qui est de déterminer s'il s'agit d'une partie du réseau régulier ou d'une obligation distincte.

Le sénateur Roblin: Je suis entièrement de votre avis à cet égard. Mais qu'en est-il du service de transport entre les diverses provinces maritimes et le long de la côte? On nous a dit hier que les activités des chemins de fer dans cette région sont très peu rentables, mais tout de même essentielles. Qu'avez-vous à dire là-dessus? Cette situation entre-t-elle dans la catégorie des problèmes que les chemins de fer doivent supporter ou s'agit-il du genre de questions que vous devez étudier, aux termes de votre politique?

L'honorable M. Lang: Je suppose que vous voulez parler de la combinaison d'activités qu'exerce CN Marine dans les Maritimes.

Le sénateur Roblin: Oui, je pense que c'est ce dont il s'agit.

L'honorable M. Lang: C'est, traditionnellement, le gouvernement qui subit les pertes et, par conséquent, cette entreprise ne constitue pas un fardeau pour le chemin de fer, puisqu'il

[*Text*]

then entrusted to the railway, and it is now for structural reasons that we are putting it more directly in the railways' hands to operate. But we are doing so with our policy in place that we compensate for loss.

Senator Roblin: So they are really managing it but not being burdened with the cost and the losses that develop?

Hon. Mr. Lang: That is right, although we are trying to develop it in a way which creates incentives for the management to shoot for better and better results and in the way in which our payments are made.

Senator Roblin: Thank you, Mr. Chairman. That is all I have at the moment.

Senator Riley: Mr. Chairman, Dr. Bandeen told us yesterday that 100 per cent of the shares of VIA are held by the Department of Transport. Is that right?

Hon. Mr. Lang: Yes, that is right. I am the trustee of VIA.

Senator Riley: And then you have a board of directors, is that right?

Hon. Mr. Lang: That is correct.

Senator Riley: How is VIA going to be funded?

Hon. Mr. Lang: It will be funded under some revenues which it raises from its marketing services and the balance from items in the estimates. One consolidated sum was placed in the estimates last year and will be there, from then on, from time to time.

Senator Riley: I gathered from what Dr. Bandeen said that the CTC will determine what routes will be established and where. I am referring particularly to the maritimes, of course.

Hon. Mr. Lang: The CTC has a constitutional role to watch over any attempt to abandon services and so, on the negative side of having to worry about whether a service goes, the CTC has a clear role to relieve the railway of the statutory obligation or not, as it sees fit.

On the other hand, I look into the future, when the very positive side begins to operate, where VIA management will want to come forward with proposals for the offering of services. I do not know if, even technically, the CTC has to approve a new service which a railway has to offer. It has not happened very much recently, and so we have not had to worry about it. But I hope that very often the initiative will come from VIA management, seeing an opportunity to attempt to provide a reasonable service and then offering it.

Senator Riley: That is the management of VIA?

Hon. Mr. Lang: Yes.

Senator Riley: So the railways are not being asked to make proposals; VIA will predetermine whether a route will be abandoned or not. That is rather unusual, isn't it?

[*Traduction*]

s'agit, en fait, d'une entreprise du gouvernement; c'est pour des raisons d'organisation qu'on en a confié plus directement l'exploitation aux chemins de fer. Par ailleurs, nous avons adopté la politique de compenser toute perte.

Le sénateur Roblin: Les chemins de fer s'occupent donc de l'administration sans avoir à supporter les coûts ni les pertes.

L'honorable M. Lang: Mais nous essayons tout de même de donner à cette entreprise suffisamment d'expansion pour encourager l'administration à déployer tous les efforts possibles pour la rendre de plus en plus rentable et c'est également pourquoi nous effectuons nos paiements de la sorte.

Le sénateur Roblin: Merci monsieur le président. Je n'ai rien d'autre à ajouter pour l'instant.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, M. Bandeen nous a dit hier que la totalité des actions de VIA sont détenues par le ministère des Transports, est-ce vrai?

L'honorable M. Lang: Oui, c'est exact. Je suis le fiduciaire de VIA.

Le sénateur Riley: Vous avez donc un conseil d'administration, n'est-ce pas?

L'honorable M. Lang: C'est exact.

Le sénateur Riley: Comment la société VIA sera-t-elle financée?

L'honorable M. Lang: Elle sera financée grâce à certains revenus qu'elle tire de ses services de commercialisation et le reste proviendra de postes des prévisions budgétaires. Un montant consolidé a été prévu au budget de l'an dernier et figurera à nouveau à l'occasion.

Le sénateur Riley: A en croire M. Bandeen, la CCT décidera des trajets qui seront établis et où ils le seront. Je songe en particulier aux Maritimes, évidemment.

L'honorable M. Lang: La CCT assume, en vertu de la Constitution, un rôle qui consiste à surveiller tout tentative d'abandon des services et par conséquent, bien qu'elle doive d'un côté veiller à ce qu'un service fonctionne bien, la CCT a d'autre part un rôle bien défini qui consiste à exempter la société de chemins de fer d'une obligation lorsque bon lui semble.

Par ailleurs, je songe à l'avenir, quand l'aspect positif commencera à émerger, lorsque les responsables de la gestion de VIA commenceront à soumettre des propositions en matière de services offerts. Je ne sais pas si, même du point de vue technique, la CCT doit donner son autorisation pour la mise en place d'un nouveau service qu'un chemin de fer peut offrir. Comme la question ne s'est pas poser récemment, nous n'avons pas eu à nous en préoccuper. J'espère toutefois que les responsables de la gestion de VIA feront très souvent preuve d'initiative, qu'on cherchera les occasions de tenter d'abord de fournir un service raisonnable, puis de l'offrir ensuite.

Le sénateur Riley: Cela relève des gestionnaires de VIA?

L'honorable M. Lang: Oui.

Le sénateur Riley: On ne demande donc pas aux chemins de fer de soumettre des propositions. La société VIA établiera à

[*Text*]

Hon. Mr. Lang: The abandoning of a route would still have to take place with the permission of the CTC.

Senator Riley: The CTC has full control now; they are going to establish the routes. Isn't that right?

Hon. Mr. Lang: They are, in the sense that at this moment every route in Canada is subject to abandonment application by the railways.

Senator Riley: Right.

Hon. Mr. Lang: Therefore, the CTC has to analyse those applications and declare whether those abandonments take place or not. There is a government statement of policy which guides the CTC to some extent and makes clear that certain main services indeed will remain, and the CTC is really, therefore, seriously looking at how they remain, where they should be combined, and where certain legs or arms of the services should be removed.

Senator Riley: They will do this without hearings, though, isn't that right?

Hon. Mr. Lang: No, they have been holding hearings. They went through an extensive set of hearings, both in the west and then in the eastern half of the country, in relation to routes, transcontinental west of Montreal in the first case and east in the second case. Well, they have had extensive hearings on Montreal-to-Atlantic routes and they are scheduled very soon to produce for further comment what they call their "preferred plan," which is really their first tentative plan.

Then after that comment, following the pattern they set in the west, following that comment they will produce what they call their "final plan," which is the designation of routes which should continue to be operating.

Senator Riley: Previously it was the railways which made application. Now the CTC is initiating hearings without consultation with the railways.

Hon. Mr. Lang: No, that is not strictly true. The railways had made application five years ago to the CTC for abandonment in connection with the whole system, as I say. It is now a year or two over the five years. Of course, you understand that that is the railways' way of saying they would like money if they are asked to keep the system.

Senator Riley: Yes.

Hon. Mr. Lang: The CTC, in that period over five years ago, ruled that the railway system should continue to have a passenger service. The CTC, by its own rule or law, had to come back to review those decisions five years later, and that review is now upon them. So the standing application by the railway to abandon is what triggered this second review by the CTC. Knowing that that was coming and with our decision to move towards VIA, late in January of 1976 we set out the broad policy statements to guide the CTC in its work.

[*Traduction*]

l'avance si un itinéraire doit être abandonné ou pas. C'est assez étrange, n'est-ce pas?

L'honorable M. Lang: L'abandon d'un itinéraire nécessiterait encore l'autorisation de la CCT.

Le sénateur Riley: La CCT a actuellement un pouvoir de contrôle total. On établira des itinéraires, n'est-ce pas?

L'honorable M. Lang: On a l'impression que pour l'instant tous les itinéraires au Canada sont menacés d'une demande d'abandon par les chemins de fer.

Le sénateur Riley: C'est exact.

L'honorable M. Lang: Par conséquent la société doit étudier ces demandes et juger s'il y a lieu ou non d'abandonner l'itinéraire. Il existe une ligne de conduite gouvernementale qui guide la société dans une certaine mesure et établit clairement que certains services principaux doivent demeurer. La CCT étudie sérieusement comment les maintenir, en quels endroits ils doivent être joints et certains embranchements abandonnés.

Le sénateur Riley: On le fera sans procéder à aucune audition, n'est-ce pas?

L'honorable M. Lang: Non, on a déjà procédé à toute une série d'auditions tant dans l'Ouest que dans l'Est du pays en ce qui concerne les itinéraires, aux du tronçon transcontinental à l'ouest de Montréal en premier lieu et en second lieu ceux du tronçon transcontinental à l'est de la métropole. De longues auditions ont été termmes en ce qui concerne les itinéraires de Montréal aux Maritimes et les responsables doivent déposer prochainement ce qu'ils appellent leur «plan privilégié», qui est en réalité leur premier projet d'essai.

A la suite de ces observations et du projet établi dans l'ouest, ils présenteront ce qu'ils appellent leur «projet définitif», qui consiste à désigner les routes qu'ils devraient continuer à exploiter.

Le sénateur Riley: Auparavant, c'était les chemins de fer qui entreprenaient ces auditions, mais aujourd'hui, la CCT s'en charge, sans consulter les chemins de fer.

L'honorable M. Lang: Ce n'est pas exactement vrai. Les chemins de fer avaient demandé, il y a 5 ans, à la CCT, d'abandonner l'ensemble de ce système, comme je l'ai mentionné. Une ou deux années se sont écoulées depuis cette période de cinq ans. Bien sûr, vous comprendrez que c'est pour les chemins de fer une façon de dire qu'ils veulent de l'argent, si on leur demande de garder ce système.

Le sénateur Riley: Oui.

L'honorable M. Lang: Au cours de cette période de cinq ans, la CCT a décrété que le réseau de chemins de fer devrait continuer d'offrir un service-voyageurs. Par le biais de ses règlements ou des ses lois, la CCT a dû considérer de nouveau ses décisions cinq ans plus tard, ce qu'ils font à l'heure actuelle. Par conséquent, la demande courante de suppression des services de la part des chemins de fer a entraîné cette deuxième revision par la CCT. Sachant que cette initiative était éminente en que nous avons décidé de faire appel à VIA, nous avons, vers la fin de janvier 1976, fait connaître nos

[*Text*]

Senator Riley: Has a figure been established as to the purchase of new equipment for the railway passenger services?

Hon. Mr. Lang: Not finally, but we are close to a final agreement at this moment.

Senator Riley: VIA will get the money, and this is going to cost a lot of money, I understand. VIA will get that money from your department. Is that correct?

Hon. Mr. Lang: VIA will effectively obtain its regular money—

Senator Riley: By way of loan.

Hon. Mr. Lang: . . . to cover its losses. No, by way of grants in the estimates, quite regularly.

The fact of the matter is, Senator Riley, that you say "quite considerable amounts of money," but because we are engaging in removing services where they are costly and unnecessary because of alternative buses being available and the like, our forecasts are for a smaller burden upon the treasury in the next year after year than would have been the case if we had stayed with the old policy, even when we were paying only 80 per cent. In other words, our coverage of losses at 100 per cent will be smaller than our coverage of losses would have been at 80 per cent under the old scheme.

Senator Riley: Then VIA will own its own bus system, is that correct?

Hon. Mr. Lang: Its own passenger system and quite possibly a bus system, particularly in Newfoundland, yes. It will have the passenger equipment, the dedicated passenger equipment, and it will contract with the railways for the actual provision of the service of hauling the trains.

Senator Riley: Then the connecting links between off-main line communities will be done by buses, is that not anticipated?

Hon. Mr. Lang: In some cases.

Senator Riley: All across the country?

Hon. Mr. Lang: Well, in some cases where it would seem that railway service is justified, it will still be provided that way; but where that is not economic and an adequate bus service can do the job, it will tend to be by bus.

Senator Riley: Then in the case of, say, a connecting link, I can think of two points in New Brunswick, Moncton and Saint John, where the CN runs a dayliner. If that dayliner is not being used to the extent that VIA thinks it should be used, would they put one of their buses on there?

Hon. Mr. Lang: Well, I wouldn't want to judge on a particular route, because they may well believe that by improving the dayliner service itself they can attract more passengers to it and justify keeping it.

[*Traduction*]

déclarations de principe générales afin de guider la CCT dans ses travaux.

Le sénateur Riley: En est-on arrivé à un chiffre global, en ce qui concerne l'achat d'équipement pour le service-voyageurs?

L'honorable M. Lang: Pas tout à fait, mais à l'heure actuelle, nous en sommes presque arrivés à une entente définitive.

Le sénateur Riley: VIA obtiendra des crédits et, si je comprends bien la note sera élevée. VIA obtiendra ces crédits de votre ministère n'est-ce pas?

L'honorable M. Lang: VIA obtiendra effectivement leur crédits ordinaires . . .

Le sénateur Riley: Grâce à un prêt:

L'honorable M. Lang: . . . afin de combler ses pertes. Non, grâce aux subventions prévues normalement dans le budget.

Le fait est que vous dites, sénateur Riley, «Des sommes assez élevées». Cependant, parce que nous nous engageons à mettre fin aux services coûteux et inutile là où l'autobus et les autres moyens de transport peuvent suffire à la tâche, nous prévoyons, au cours des prochaines années, exiger moins de crédits du Trésor public que si nous nous en étions tenus à notre ancienne politique, même lorsque nous payions uniquement 80 p. 100 des coûts. En d'autres mots, même en comblant complètement les pertes, nous paierons moins que lorsque nous comblions 80 p. 100 des pertes dans le cadre de l'ancienne politique.

Le sénateur Riley: Par conséquent, VIA aura son propre réseau d'autobus, n'est-ce pas?

L'honorable M. Lang: Son service-voyageurs et, fort probablement, son réseau d'autobus, surtout à Terre-Neuve. Il sera doté pour le service-voyageurs, de l'équipement usuel. En outre VIA signera des contrats avec les chemins de fer pour le service de remorquage des wagons.

Le sénateur Riley: Par conséquent les correspondances entre les villes éloignées des lignes principales se feront par autobus. N'est-ce pas ce qui a été envisagé?

L'honorable M. Lang: Dans certains cas.

Le sénateur Riley: Partout au pays.

L'honorable M. Lang: Écoutez, dans certains cas où les services de chemins de fer sembleront justifiés, cette méthode sera adoptée. Mais là où cette méthode ne sera pas rentable, on se servira des autobus, si ce service peut suffire.

Le sénateur Riley: Ensuite dans le cas, disons, d'une voie de raccordement, je songe notamment à deux endroits au Nouveau-Brunswick, Moncton et St-Jean, où le CN assure déjà un service d'autorail. Si celui-ci n'est pas utilisé dans toute la mesure où, selon la société VIA, il devrait l'être, va-t-elle y joindre un service d'autocar?

L'honorable M. Lang: Eh bien, je ne voudrais pas porter de jugement sur un parcours donné, parce qu'on peut très bien penser qu'en améliorant le service d'autorail, on pourra attirer davantage de passagers, ce qui en justifierait le maintien.

[*Text*]

VIA has a plan to re-engine and refurbish the rail liners, and it has some interesting ideas on the kinds of service that may be offered. As part of its whole advertising package, it may be running that in competition with the bus service. On the other hand, in a particular place it may not make sense to have both and the rail liner may disappear in favour of the bus. Quite often in those circumstances, however, where the bus service is being offered or where there is a company prepared to offer it, it would be that company which would offer it and not VIA.

Senator Riley: That is what I mean. So the VIA bus service would try to avoid competition with the regular franchise bus services over the same routes, is that right?

Hon. Mr. Lang: That is right.

Senator Riley: That is all. Thank you.

Senator Bell: Mr. Chairman, I realize this is backtracking to what Senator Roblin was asking, but may I ask a supplementary with regard to the capital expenditure on behalf of the taxpayers for hopper cars? As you know, we have a big problem on the west coast right now with ships just waiting for grain. If the CN, with its financial autonomy, decides that it can make more money by leasing its hopper cars to American railroads, and lets them keep them down in the United States, is that fair to the Canadian taxpayers who are putting on all of the capital cost to build more hopper cars for the railways? After all, it will disrupt not only the national transportation policy but also the national policy of moving grain and getting the shipping going and selling the grain abroad. How do we get round that problem?

Hon. Mr. Lang: The railways are watched fairly carefully by the Canadian Wheat Board and farm organizations as well as by politicians, particularly those from the prairies. They have a certain dedicated fleet of cars available for grain. Those cars really do nothing else. At any point in time where there is grain to move, they are expected to be in the grain movement. Obviously, if there is a lull during the winter period and there is a maximum movement of something else, the railways may be using them in that movement; but they are expected to be available for the movement of grain. I think I can say fairly confidently that almost invariably they are. I think you could find the odd case where there is a leakage, but essentially they are there in the grain movement. The hopper cars which move grain are traditionally the government hopper cars. The other hopper cars, which from time to time come into the movement of grain, are really seen by the railways as being designated for other products, but available when not needed there and where there is a grain demand. So it is in that slight case where you get the problem of the railways obviously preferring to move potash with potash cars and only putting them into grain movement when they are not needed for the movement of potash. So long as you have a clear delineation of which cars are which, I think you can support that happening.

[*Traduction*]

La société VIA projette de changer les motrices et de remettre à neuf les autorails et elle a de bonnes idées sur le genre de services à offrir. Dans le cadre de sa campagne publicitaire, elle pourrait faire entrer ce service en concurrence avec le service d'autocar. Par contre, dans un endroit donné il serait peut-être inutile d'avoir les deux, et dans ce cas, l'autorail céderait la place à l'autocar. Mais très souvent dans ces circonstances, lorsqu'il y a un service d'autocar, ou lorsqu'une compagnie est prête à l'assurer, ce sera cette dernière qui en sera chargée plutôt que la VIA.

Le sénateur Riley: C'est ce que je veux dire. Donc le service d'autocar de la VIA s'efforcera d'éviter de concurrencer les services d'autocar réguliers exclusifs qui empruntent les mêmes parcours. N'est-ce pas?

L'honorable M. Lang: C'est exact.

Le sénateur Riley: C'est tout. Merci.

Le sénateur Bell: Monsieur le président, je sais que je reviens sur ce que le sénateur Roblin avait demandé, mais puis-je poser au nom du contribuable une question supplémentaire concernant les dépenses d'immobilisations pour ce qui est des wagons-trémies? Comme vous le savez, nous avons à l'heure actuelle un gros problème sur la côte ouest avec les bateaux qui attendent le grain. Si le CN, avec son autonomie financière, décide qu'il peut gagner davantage d'argent en louant à bail ses wagons-trémies aux chemins de fer américains et en les laissant aux États-Unis, est-ce équitable pour le contribuable canadien qui endosse toutes les immobilisations nécessaires pour construire davantage de ces wagons? Cela perturbera non seulement la politique nationale en matière de transport, mais encore la politique nationale sur le transport des grains, sur son acheminement et sa vente à l'étranger. Comment peut-on remédier à ce problème?

L'honorable M. Lang: Les chemins de fer sont étroitement surveillés par la Commission canadienne du blé, par les organisations agricoles ainsi que par les hommes politiques, notamment ceux des Prairies. Ils disposent d'un «parc» de wagons spécialement affecté au transport du grain. Chaque fois qu'il y a du grain à transporter, ils font partie du mouvement. De toute évidence, s'il y a une période d'inactivité pendant l'hiver pour les céréales et un trafic maximal pour un autre produit, De chemins de fer peuvent recourir à ce parc. Mais, il devrait rester disponible pour le transport du grain. Je pense pouvoir dire, sans trop m'avancer, qu'ils le sont effectivement. Bien sûr, il y a des exceptions, mais il sert principalement au transport du grain. Les wagons-trémies affectés au transport du grain appartenait traditionnellement au gouvernement. Les autres wagons dont on se sert de temps en temps sont en fait prévus par les chemins de fer pour d'autres produits. On peut toutefois les utiliser lorsqu'ils ne le sont pas déjà pour ces derniers, et qu'on en a besoin pour le grain. C'est donc le seul cas où les chemins de fer, qui préfèrent, de toute évidence, transporter la potasse dans des wagons spécialement affectés à cet usage, affectent ces wagons au transport du grain lorsqu'ils sont inutilisés. Tant qu'il est possible d'établir une distinction entre ces wagons, il n'y a pas lieu de s'opposer à cette pratique.

[*Text*]

I should point out that the difficulties this year of getting enough grain through to the coast were more CP's than CN's. There are arguments and reasons for that, and I am not really here to attach a great deal of blame by saying that. However, I also want to point out that we are in the course of moving a record volume of grain into export. When this crop year ends on July 31, we are likely to have exported over 835 million bushels of grain and grain products. That is more than ever before. Only twice before in our history did we exceed 800 million bushels. Only after 1972 did we exceed 700 million bushels for the first time. So the railways are really performing pretty well; they are handling a lot of grain. It is because we try to move even more that there is the problem.

Senator Bell: Well, the only figures on which I am basing the statement that there is a stack of rail hopper cars in the United States are newspaper figures. I tend to take those with a grain of salt, but I understand that there are several thousands on lease to American railroads because our cars are superior.

Hon. Mr. Lang: Well, there are no grain hopper cars in the United States. Probably there are no boxcars there either that are really meant to be in the grain fleet, but there are a great number of other cars. You see, the cars that go down there are the cars that carry other products down and are delayed in coming back, particularly in the current American railroading situation. That is more likely to be cars that carry lumber, some flatbeds for piggybacks and hopper cars for potash, which are regularly shipped off to the United States loaded and obviously take some time getting back. A variety of circumstances lead there to be a larger number of them than usual down there. But, essentially, that is not part of the grain problem, except to the extent that 100 or so potash hopper cars, if they had come back more quickly, might now have been available for grain.

Senator Bell: So it does not signify if the railroads say that they do not have enough boxcars because they are not being returned in sufficient numbers?

Hon. Mr. Lang: That is the answer for the lumbermen, the potash men and some other people, but is is not the answer for grain.

Senator Bourget: Coming back to the question asked by Senator Riley, has any final decision yet been taken with respect to the routes to be taken over by VIA and those to be left aside?

Hon. Mr. Lang: There have been some final decisions in regard to certain particular short routes, the odd one in northern Manitoba, Saskatchewan and Alberta, for instance, and one or two in Quebec. I am not sure if there have been any decisions made for the Atlantic region. There has been a final decision by the CTC in regard to the transcontinental trains from Montreal to Vancouver. There has not yet been a final

[*Traduction*]

Je voudrais indiquer que cette année, le CP a eu davantage de difficultés que le CN à acheminer suffisamment de céréales jusqu'à la côte. Il y a des raisons précises à cela, mais je ne veux pas jeter la pierre à qui que ce soit en parlant. Cependant, je veux également signaler que nous sommes sur le point d'atteindre un chiffre record pour le volume des céréales exportées. A la fin de la présente campagne agricole le 31 juillet, nous aurons vraisemblablement exporté plus de 835 millions de boisseaux de céréales et de produits céréaliers. C'est un chiffre record. Les 800 millions de boisseaux n'ont été dépassés que deux fois. Ce n'est qu'après 1972 qu'on a dépassé pour la première fois le chiffre de 700 millions de boisseaux. On peut donc dire que les chemins de fer fonctionnent bien. Ils transportent énormément de céréales. Le problème tient uniquement au fait que nous voulons essayer d'en transporter davantage.

Le sénateur Bell: Les seuls chiffres sur lesquels je me fonde pour dire qu'il y a surabondance de wagons-trémies aux États-Unis sont ceux qui figurent dans les journaux. Je m'en méfie un peu, mais je crois savoir que plusieurs milliers de nos wagons sont loués aux chemins de fer américains, parce qu'ils leur sont supérieurs.

L'honorable M. Lang: Il n'y a pas de wagons-trémies aux États-Unis. Il n'y a sans doute pas non plus de wagons couverts qui soient véritablement destinés au transport des céréales. Mais il y a un grand nombre d'autres wagons. Ceux qui se rendent aux États-Unis transportent d'autres produits et ils sont retardés au retour, notamment du fait de la situation actuelle des chemins de fer américains. C'est le plus souvent des wagons qui transportent du bois, des wagons à plate-forme pour le transport de remorques routières et des wagons-trémies pour la potasse, qui sont régulièrement expédiés chargés vers les États-Unis et qui, naturellement, mettent un certain temps à revenir. Un ensemble de circonstances fait qu'il y en a là-bas actuellement plus que d'habitude. Mais ce n'est pas essentiellement un problème de céréales, sauf dans la mesure où il y a une centaine de wagons-trémies à potasse qui, s'ils avaient été réexpédié plus rapidement, seraient maintenant disponibles pour le transport des céréales.

Le sénateur Bell: Les chemins de fer n'ont donc pas raison de dire qu'ils n'ont pas suffisamment de wagons du fait que ces derniers ne sont pas renvoyés assez rapidement.

L'honorable M. Lang: Cet argument serait valable dans l'industrie du bois ou de la potasse et dans certaines autres industries, mais pas dans le secteur des céréales.

Le sénateur Bourget: Pour en revenir à la question du sénateur Riley, est-ce qu'on a pris une décision définitive en ce qui concerne l'itinéraire que prendra VIA et ceux qui ont été rejetés?

L'honorable M. Lang: On a pris des décisions en ce qui concerne certains tronçons particuliers d'itinéraire, comme celui qui emprunte le nord du Manitoba de la Saskatchewan et de l'Alberta, par exemple, ainsi que pour un ou deux autres au Québec. Je ne sais pas si des décisions ont été prises pour la région de l'Atlantique. La CCT a pris une décision finale en ce qui concerne les convois transcontinentaux de Montréal à

[*Text*]

decision in respect of trains from Montreal to the Atlantic provinces.

Senator Bourget: So there is no final decision with regard to trains from Halifax to Montreal?

Hon. Mr. Lang: Not yet.

Senator Bourget: As you know, many employees are concerned about that because they think that many of them will be laid off and may even lose their jobs. I presume this has been brought to your attention.

Hon. Mr. Lang: Very much so, but I like to cite this as an example of extremely good working relationships between the government and the employees and the unions, and I think if you had union spokesman here today they would say so as well. Indeed, they said so recently when I was announcing the acquisition of 10 new sets of trains by VIA. We took into account the job security position of individuals in both CN and CP and we added some additional structures on the government's part to make sure that everyone had some alternative available at least in the way of compensation if not in the way of security of job, and provided arbitration proceedings for dealing with that situation if any difficulty should arise, and indeed we have an arbitrator at work on that right now. I think that over the next few months we are likely to make more satisfactory progress than one could ever have imagined to deal with the transition of employees either to other roles in CN-CP or in VIA, or at least to assist them in job compensation.

Senator Roblin: I would like to pursue the boxcar or the grain hopper car problem a little further, Mr. Chairman. It is true that the volume being moved is very good—over 800 million bushels—and I suppose one can always look forward—at least, my friends in the grain business tell me—to more than that, and that perhaps in the next three or four years a billion bushels will be moving.

I am looking at a chart here, that appears in *Grain News* for May, 1978, of the grain movement situation, but before I refer to that I should perhaps say that my understanding is that before the government bought its hopper cars the grain was moved by railway boxcars. So you got the addition of 8,000 hopper cars to the fleet, and you had an undetermined number of boxcars which had been there from the previous situation and some of which probably needed repair. My impression is that these particular cars are now being phased out of active use to a very large extent. Anyway, this chart I am referring to, which perhaps the minister has seen, gives two forecasts of our capacity to move grain between 1978 and 1980, and both of them represent very substantal declines in our capacity to move grain. One is a projection made by the Canadian Wheat Board and the other by the Canadian Grains Council. I have not really examined these projections, so I am not proposing these as a statement of probability, but I want to know if the minister has seen or heard this argument about the decline in our capacity to move grain, and, if so, what is his reaction.

[*Traduction*]

Vancouver. Aucune décision n'a été prise pour les convois entre Montréal et les provinces atlantiques.

Le sénateur Bourget: Donc, aucune décision finale n'a été prise en ce qui concerne les trains qui vont d'Halifax à Montréal?

L'honorable M. Lang: Non, pas encore.

Le sénateur Bourget: Vous savez sans doute que cette décision inquiète de nombreux employés qui pensent être mis en disponibilité et peut-être même perdre leur emploi. Je suppose qu'on vous a fait part de la question.

L'honorable M. Lang: Oui, en effet, mais je tiens à vous signaler que nous avons dans le cas présent un exemple de très bonnes relations de travail entre le gouvernement, les employés et les syndicats. Et je crois que si les porte-parole syndicaux étaient ici aujourd'hui, ils ne pourraient qu'être d'accord avec moi. En fait, c'est ce qu'ils ont affirmé récemment, lorsque j'ai annoncé l'achat de dix nouveaux convois au service VIA. Nous avons tenu compte de la question de la sécurité d'emploi des travailleurs du CN et du CP et le gouvernement a fait des efforts supplémentaires pour s'assurer que chaque employé aurait au moins un choix au chapitre des indemnités, sinon en matière de sécurité d'emploi; le gouvernement a aussi prévu des mesures d'arbitrage si des difficultés doivent survenir, et en fait, un arbitre est déjà affecté à cette tâche. Je crois qu'au cours des prochains mois, nous accomplirons des progrès qui iront au-delà des espérances de tous les intéressés en ce qui concerne le déplacement des employés qui seront soit affectés à d'autres postes au CN-CP ou au VIA, soit encore qu'on leur offre une indemnité.

Le sénateur Roblin: Je voudrais que l'on étudie un peu plus le problème des wagons couverts ou des wagons à trémie pour le transport du grain, monsieur le président. C'est exact que le volume de grain transporté est très important—plus de 800 millions de boisseaux—et je suppose que l'on peut espérer, du moins, c'est ce que m'en disent mes amis qui œuvrent dans le commerce du grain, d'ici trois ou quartre ans, transporter un million de boisseaux.

J'ai ici devant moi un tableau tiré de *Grain News*, édition de mai 1978, sur la situation du transport du grain. Mais au préalable, je tiens à dire que d'après ce que je comprends, avant que le gouvernement achète ses wagons à trémie, le grain était transporté dans des wagons couverts. On a ainsi ajouté au parc 8,000 wagons à trémie et l'on se retrouve donc avec un nombre indéterminé de wagons couverts dont on disposait avant l'achat des wagons à trémie et dont certains ont probablement besoin de réparations. J'ai l'impression que l'on se défait graduellement de ces wagons couverts, et assez vite. De toute façon, selon le graphique en question—et peut-être que le ministre l'a vu—il y a deux prévisions en ce qui concerne notre aptitude à transporter le grain entre 1978 et 1980, et les deux représentent une baisse considérable. Une des projections é été faite par la Commission canadienne du blé et l'autre par le Conseil canadien des grains. Je n'ai pas vraiment examiné ces projections, donc je ne les propose pas comme probabilité, mais j'aimerais savoir si le ministre a entendu

[*Text*]

Hon. Mr. Lang: I have seen the chart and I am certainly concerned about the whole question of our capacity. There are some sceptics about our ability to get to a target of one billion bushels in four or five or six years. That happens to be my own personal objective and target. There are sceptics because when this year we are moving over 835 million bushels, we are moving more than is available from a near record crop and they are only able to move it because we had one hundred and a quarter million bushels left over from a record crop. We had a record crop and a near record crop in two successive years, 1976 and 1977, but my confidence is that we can indeed produce more as our selling record demonstrates that we can dispose of it. Therefore, I can see us building up towards that target in exports. I was concerned, myself, about the indication from the railroads of the rapid rate of elimination of boxcars from their fleet, and we have made an agreement with the railways, arising out of the time a few years ago when we assisted them in rebuilding several thousand boxcars, that they would not eliminate from their fleet their worn out cars at a rate faster than had been their practice or in any way faster than had been their practice. There are some indications that the rate has picked up, and I am now having the issue investigated to see whether there has been a change in practice. I want to see what happens when more years pass and the cars are that much older. I am concerned about it.

However, we have, even since those charts in the *Grain News* were drawn, acquired 2,000 additional hopper cars, and a hopper car is at least the equivalent of 1½ boxcars. In addition, we have some significant improvement in turnaround time. These figures are rough and ready, but we used to think some little time ago of 22 days, and it then came down to 19 days and it is now down to 17 days for the turnaround of cars. Obviously, if you can improve that by a third then you reduce by one third the equipment you need to handle the same bulk. We are looking now at the question of the purchase of additional cars and restraining the railroads from ordering cars faster than they ought to and perhaps repairing more cars. But also we are expected to troubleshoot again, on the question of bottlenecks, and to improve the turnaround time further in the course of the next few years.

Senator Roblin: Has the department got a five-year forecast of its own of our capacity to move grain?

Hon. Mr. Lang: We don't have it quite in that form. We are really working with the Canadian Wheat Board forecast of prospective exports, and our job is to see that the system is capable of moving those volumes.

[*Traduction*]

parler de la diminution de notre aptitude à transporter le grain et, dans l'affirmative, quelle est sa réaction.

L'honorable M. Lang: J'ai vu le graphique et cette question de transport du grain n'est certes pas sans me préoccuper. Certains sont sceptiques en ce qui concerne la possibilité d'atteindre notre objectif de un milliard de boisseaux dans quatre, cinq ou six ans. Ce sont mes propres objectifs, et buts. Ils sont sceptiques parce que les 835 millions de boisseaux que nous transportons cette année représentent plus que la quantité disponible d'une récolte qui a presque atteint un record et cela n'a été possible que parce qu'il restait 100 million et quart de boisseaux d'une récolte record. Nous avons eu une récolte qui atteint un record et une autre qui l'a presque atteint au cours de deux années successives, 1976 et 1977, mais je suis certain que nous pouvons produire davantage parce que notre chiffre de ventes démontre que c'est possible. Par conséquent, j'envisage d'atteindre ce but en ce qui concerne nos exportations. J'ai été préoccupé d'apprendre que les chemins de fer ont indiqué un taux d'élimination rapide de leur flotte de wagons couverts, mais nous avons une entente avec eux qui remonte à quelques années, lorsque nous les avons aidés à reconstruire plusieurs milliers de wagons couverts, voulant qu'ils ne suppriment pas de leur flotte leurs wagons usagés plus rapidement. Il semble qu'on ait accéléré cette élimination et j'enquête actuellement à ce sujet afin de savoir si on a changé de méthode. Je voudrais savoir ce qui va se produire dans quelques années lorsque les wagons seront plus vieux. Je suis préoccupé à ce sujet.

Cependant, nous avons, depuis que ces graphiques ont été publiés par le *Grain News*, acheté 2,000 wagons-trémies supplémentaires, et le contenu d'un wagon-trémie représente au moins l'équivalent d'une fois et demie le contenu d'un wagon couvert. En outre, il y a eu une grande amélioration des délais de rotation. Ces chiffres sont approximatifs, mais il y a quelque temps nous avions calculé 22 jours et cela a diminué à 19 jours et maintenant cela prend 17 jours. Évidemment, si l'on peut réduire d'un tiers le temps requis, on peut alors réduire d'une tiers le matériel nécessaire pour transporter la même quantité. Nous étudions actuellement la question de l'achat de wagons supplémentaires et celle d'imposer des restrictions aux chemins de fer pour les empêcher de commander des wagons plus rapidement qu'ils ne le devraient et peut-être les inciter à réparer un plus grand nombre de wagons. Mais aussi on s'attend à ce que nous soyons chargés de nouveau de localiser et d'éliminer les problèmes d'embouteillages, et à améliorer encore les délais de rotation au cours des prochaines années.

Le sénateur Roblin: Le ministère a-t-il fait lui-même une prévision quiquennale sur notre capacité de transport du grain?

L'honorable M. Lang: Nous ne l'avons pas fait exactement de cette façon. Nous travaillons en fait avec les prévisions d'exportation de la Commission canadienne du blé et notre travail consiste à nous assurer d'être en mesure de transporter ces quantités.

[*Text*]

Senator Roblin: It strikes me these people have a five-year forecast, and yet you do not have one. I would be happier if you had one.

Hon. Mr. Lang: Well, we do have a five-year forecast, and that is that at the end of five years we will be moving a billion bushels of grain and will have the equipment to do so. Now, if you ask me how much equipment we need to handle that, I can tell you. If our turnaround time is 20 days, then I can give you the number of cars we require to handle that volume of grain. If we are able to reduce the turnaround time to 15 days, then we will need fewer cars. Obviously, before ordering the final 2,000 cars for that billion bushels we will have satisfied ourselves about the best possible turnaround time.

Senator Roblin: I am worried about the fact that you do not have now the turnaround time. You have a lead time and the capacity will have to be based on that.

Hon. Mr. Lang: We can handle today 150 million bushels of exports, and that is more than we are growing. That says something for where we stand. We in the government have been looking at this question literally every six months to see whether anything has changed in our overall forecast of what our capacity should be or would be. This is where we are again right now. In other words, we are staying in a position to move a record crop plus a significant amount more. I do not think that is a bad position to be in, because I think you have to have some leeway in the system, and that is what we have. Equipment to move an average crop would not be enough because we would be moving it back and forth too often, but when you can move a record crop plus 100 million bushels, that is not bad. We produced in the last two years something in the order of 1.6 billion bushels and 1.6 billion bushels minus a little bit because we had two record crops. Those were the two record crops. I think you would find only one or two in the previous 15 years that come within a couple of hundred million of that, so they are pretty significant crops we have been dealing with.

Senator McElman: On the matter of turnaround time, in addition to the hoppers that have been purchased by the government, is not the capital outlay now under way and contemplated in branch lines as well as main lines one of the significant factors in turnaround?

Hon. Mr. Lang: It is a factor, and it should be helpful. For instance, the branch lines have been in such a state that very slow speeds have had to be maintained on them. In some cases hopper cars could not be fully loaded on them. In some cases snowplows could not be operated on them because a snowbank of a certain size required a certain speed; the line could not handle the speed, so that cars would be actually blocked and get caught up in the line. There are these many cases which will contribute in a way that will have to be analyzed with respect to the turnaround.

[*Traduction*]

Le sénateur Roblin: Je suis surpris de voir que ces gens ont des prévisions quinquennales et que vous n'en n'avez pas. Je serais plus à l'aise si vous en aviez.

L'honorable M. Lang: Eh bien, nous avons des prévisions quinquennales, et notre objectif est de transporter, après cinq ans, un milliard de boisseaux de grain et d'avoir le matériel nécessaire pour le faire. Si vous me demandez maintenant ce qu'il nous faudra comme matériel, je peux vous répondre. Si un aller-retour prend 20 jours, alors je puis vous dire le nombre de wagons nécessaires au transport de ce volume de grain. Et si nous pouvions réduire ce temps à 15 jours, alors nous n'aurions pas besoin d'autant de wagons. Bien entendu, avant de passer la commande des derniers 2,000 wagons pour ce milliard de boisseaux, nous aurons cherché à établir le meilleur aller-retour possible.

Le sénateur Roblin: Je m'inquiète de ce que vous ne connaissez pas aujourd'hui ce temps d'aller-retour. Vous n'avez qu'un temps d'attente sur lequel il vous faudra fonder la capacité.

L'honorable M. Lang: Aujourd'hui nous pouvons transporter 150 millions de boisseaux à l'exportation bien que nous n'en produisions pas autant. Cela en dit long sur notre position. Nous du gouvernement, nous avons étudié cette question littéralement tous les six mois, pour voir s'il y avait eu des changements dans nos prévisions générales sur ce que devrait ou pourrait être notre capacité. Nous nous y retrouvons maintenant. Autrement dit, nous sommes toujours en mesure de transporter une récolte record et encore bien davantage. Je ne crois pas que ce soit une mauvaise position car, à mon avis, il nous faut dans ce système, une certaine marge de jeu et c'est justement ce que nous avons. Le matériel nécessaire au transport d'une récolte moyenne ne suffirait pas, car il nous faudrait le faire aller et revenir trop souvent, mais quand vous pouvez transporter une récolte record et 100 millions de boisseaux en plus, ce n'est pas mal du tout. Au cours des deux dernières années nous avons produit environ 1.6 milliard et un peu moins que 1.6 milliard de boisseaux car nous avons eu deux récoltes records. Je crois que vous n'en trouveriez qu'une ou deux, au cours des 15 années précédentes, qui soient aussi importantes et nous avons donc eu à nous occuper de récoltes plutôt significatives.

Le sénateur McElman: Au sujet du temps d'aller-retour, en plus des wagons-trémies achetés par le gouvernement, la mise de fonds en cours et celle envisagée dans les embranchements ainsi que sur les lignes principales, n'est-elle pas un des facteurs ayant une influence déterminante sur cet aller-retour?

L'honorable M. Lang: C'est un des facteurs, en effet, qui devrait aider. Les embranchements, par exemple, étaient dans un tel état qu'il fallait circuler à vitesse réduite. Parfois même, les wagons-trémies n'ont pu être entièrement chargés sur ces voies. Dans d'autres cas, les déneigeuses ne pouvaient y circuler: un gros congère ne pouvait, en effet, être déblayé qu'à une certaine vitesse, que la voie ne pouvait supporter, les wagons étaient bloqués et arrêtés sur la voie. Voilà autant de cas dont l'impact devra être analysé par rapport au temps d'aller-retour.

[*Text*]

Senator McElman: But the outlook is that these capital outlays will bring a reduction in turnaround?

Hon. Mr. Lang: That is right, because by the end of our program our objective is to have the whole of the network of lines for this grain system in first-class shape to carry hopper cars.

Senator McElman: I would like to commend the minister for what has happened with respect to the government providing the new hopper cars for the grain trade, our most important agricultural crop. Having said that, I would ask him what he contemplates for the most important agricultural crop of the Maritimes, particularly New Brunswick and P.E.I., the potato crop, in movement to parts for export, and also to central Canada. What is the outlook for better rolling stock for this crop?

Hon. Mr. Lang: I am happy to say that I think we have been paying very good attention to this problem also. After very serious concerns were expressed a few years ago by the potato growers, particularly of Prince Edward Island and New Brunswick, we set up a task force, headed by a key person in Transport, to deal directly with the railways and the producer groups, as well as the provincial governments and port authorities, to examine the whole situation to determine what really was needed, because there was a great deal of argument about the facts themselves.

As with grain, we have identified the need for equipment and the way of improving the use of that equipment and how potatoes are handled. We have invested significantly at the key ports in order to assure better handling of potatoes, and that is going on according to this plan. We ascertained that the railways had enough equipment to handle the crop this winter, when that had been doubted. We also ascertained that there will be more equipment for next winter, and we are now, I hope, in the final stages of negotiation as to the number of pieces of equipment and how they will be put into movement. We are now expecting to have regular forecasts, almost commitments, of the movement of potatoes in advance so that we can program the equipment into the region in time, if it is not there. The last report I had was quite solid in terms of how that problem was being handled, including the whole question of where the insulated boxes, as distinct from other kinds of cars, are used and when the truck becomes the right piece of equipment to use instead of the rail car.

Senator McElman: This is the Mulder study that you are speaking of?

Hon. Mr. Lang: Yes, it is.

Senator McElman: I am sure it has been brought to your attention as well that the potato shippers of the mid-upper Saint John River valley are finding it more attractive, both

[*Traduction*]

Le sénateur McElman: Mais d'après les perspectives, ces dépenses de capital entraîneront une diminution de la relâche?

L'honorable M. Lang: C'est exact, parce qu'à la fin de notre programme, notre objectif consiste à perfectionner la totalité du réseau destiné au transport du grain, en vue de l'utilisation de wagons-trémies.

Le sénateur McElman: Je voudrais faire l'éloge du ministre pour la décision qu'a prise le gouvernement de fournir de nouveaux wagons-trémies pour le commerce du grain qui constitue notre principale récolte agricole. Cela dit, je voudrais lui demander ce qu'il envisage de faire pour la récolte agricole la plus importante des maritimes, en particulier du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard, à savoir la récolte de pommes de terre, en vue de son acheminement vers les ports d'exportation et également à destination du Canada central. Quelles sont les perspectives d'un meilleur matériel roulant pour cette récolte?

L'honorable M. Lang: Je suis heureux de déclarer que nous avons également prêté à ce problème toute notre attention. Après les sérieuses inquiétudes manifestées par les producteurs de pommes de terre il y a quelques années, en particulier ceux de Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, nous avons créé un groupe de travail, dirigé par un spécialiste des transports, qui avait pour mandat de traiter directement avec les chemins de fer et les groupes de producteurs, ainsi qu'avec les gouvernements provinciaux et les autorités portuaires, afin d'examiner la situation globale et de déterminer ce dont on avait vraiment besoin, car il y avait beaucoup de controverses au sujet des faits eux-mêmes.

Quant à la question des grains, nous avons déterminé les besoins en matériel, les moyens de l'utiliser le plus efficacement possible, ainsi que la façon de manutentionner les pommes de terre. Nous avans fait des investissements importants dans les principaux ports afin d'assurer une meilleure manutention des pommes de terre et tout se déroule conformément à ce plan. Nous nous sommes assurés que les chemins de fer possédaient un matériel suffisant pour la manutention de la récolte cet hiver car des doutes avaient été exprimés à ce sujet. Nous avons également vu à ce que nous disposions d'un matériel supplémentaire pour l'hiver prochain et j'espère que nous en sommes maintenant à la dernière étape des négociations relativement au nombre de wagons et à leur utilisation. Nous nous attendons actuellement à recevoir des prévisions régulières, presque des engagements, sur le trafic des pommes de terre, de sorte que nous pourrons expédier le matériel dans la région en temps opportun s'il ne s'y trouvait pas. Le dernier rapport que j'ai reçu étudiait de façon approfondie ce problème, y compris l'opportunité d'utiliser des wagons isothermes, différents des autres genres de wagons, et de remplacer parfois ces derniers par des camions lorsque la chose est souhaitable.

Le sénateur McElman: Vous êtes en train de parler de l'étude Mulver?

L'honorable M. Lang: Oui.

Le sénateur McElman: Je suis certain que l'on a également attiré votre attention sur le fait que les producteurs de pommes de terre de la partie centrale supérieure de la vallée de la

[*Text*]

from the standpoint of equipment and rates, to use American lines and American ports.

Hon. Mr. Lang: I am not sure I know where you want me to go from there.

Senator McElman: I was wondering if you were aware of the situation that appers to have developed.

Hon. Mr. Lang: I cannot say I was conscious of a very large element at this point in time. I thought the concentration was still on the central Canadian market, where that is available for particular kinds of potatoes, and export generally using Saint John. I am not sure that I would be perturbed if somebody found an opportunity to use a particular transportation service that went another route.

Senator McElman: Speaking strictly of the export market, I think the complaint has been that the rates of moving the New Brunswick crop to Saint John have been exhorbitant compared with the rates, and equipment, on the American side of the border, which is just across the river.

Hon. Mr. Lang: I must confess that I have not had that statement made to me before. I will ask my Mulder group about it.

Senator Roblin: I want to get the minister's help with one particular problem that I have with this bill. We were told in the Senate, and Dr. Bandeen repeated it yesterday, that if the bill passes it will not improve the competitive situation of the railway. I then reflect on the fact that one of the major reasons for the bill is to adjust the debt/equity ratio of Canadian National. Yet there has been no very clear statement from anybody that if we did that it would improve the position of the Canadian National Railway in the financial markets. There is no indication at present that they are having any trouble in the financial markets, and that does not surprise me, because, regardless of whether or not there is an explicit guarantee by the Government of Canada, the possibility of CNR being forced to default on its obligations is remote, to say the least.

It also appears that it is a moot point, to say the least, whether they will improve their credit status by going up to a triple A as opposed to a double A credit rating. I reflect on that fact, that it does not improve the competitive position. There is no very clear evidence, if there is any evidence at all, that it will improve their capacity to borrow money because they have got a different debt/equity ratio.

Then I look at the forecast of profits for the company that Dr. Bandeen provided to us. He provided two calculations. One was based on Bill C-17 not being passed—in other words, what happens without the recapitalization—and over the period it shows a $440 million, or thereabouts, cumulated profit for the five years. However, if Bill C-17 is passed with the recapitalization, it just about doubles that to $890 million. However, that does not take into account the effect of any further payments that the government might decide to make on account of the Crow or the Newfoundland situation, or the

[*Traduction*]

rivière Saint-Jean trouvent qu'il est plus séduisant, à la fois des points de vue matériel et tarif d'utiliser les lignes et ls ports américains.

L'honorable M. Lang: Je ne suis pas certain de voir où vous voulez en venir.

Le sénateur McElman: Je me demande si vous étiez au courant de l'évolution de la situation.

L'honorable M. Lang: Je ne puis dire que je me rendais alors compte de l'existence d'un élément très important. Je croyais que l'on se concentrait encore sur le marché central canadien où cela existe pour certaines catégories de pommes de terre et qu'on allait généralement à Saint-Jean pour les exportations. Je ne suis pas convaincu que ce marché serait perturbé si quelqu'un avait l'occasion de faire affaire avec une société de transport qui emprunterait une autre route.

Le sénateur McElman: Pour ne parler que du marché de l'exportation, je crois qu'on s'est plaint du fait que les tarifs exigés pour transporter les récoltes du Nouveau-Brunswick à Saint-Jean étaient exorbitants à comparer aux tarifs et au matériel du côté américain de la frontière située tout juste de l'autre côté du fleuve.

L'honorable M. Lang: Je dois avouer que personne ne m'a fait part de ce fait. J'en parlerai aux membres du groupe Mulver.

Le sénateur Roblin: J'aurais besoin de l'aide du ministre pour un problème particulier. On nous a dit au Sénat et M. Bandeen l'a répété hier que l'adoption du bill n'améliorera pas la position concurrentielle des chemins de fer. Il y a ensuite le fait qu'un des principaux objectifs est de rajuster le ratio de solvabilité du Canadien national. Jusqu'à maintenant, personne n'a clairement dit qu'en posant ce geste nous améliorerons la position des Chemins de fer nationaux du Canada sur les marchés financiers. Rien n'indique à l'heure actuelle que la société éprouve des difficultés sur les marchés financiers et cela ne me surprend aucunement parce que, peu importe qu'il y ait ou non une garantie explicite du gouvernement du Canada, la possibilité que le CN se voit obliger de faillir à ses engagements est très peu probable, à tout le moins.

Il semble également qu'il s'agisse à tout le moins d'une question à controverse à savoir si la société améliorera sa solvabilité en obtenant une cote triple «A» alors qu'elle n'a actuellement qu'une cote double «A». J'en déduis que cela n'améliore pas sa position concurrentielle. Vraiment rien ne prouve de façon convaincante que sa capacité d'emprunter sera plus grande si son ratio de solvabilité est différent.

Je jette ensuite un coup d'œil sur les prévisions des bénéfices dont nous a fait part M. Bandeen. Il nous a fait part de deux calculs. Le premier était fondé sur l'hypothèse que le bill C-17 n'avait pas été adopté—autrement dit, ce qui se produit sans la revision du capital—et pour cette période, les bénéfices accumulés se chiffraient à $440 millions environ pour les cinq années. Toutefois, si l'on assume que le bill C-17 a été adopté et que l'on a procédé à la revision du capital, ce chiffre double tout simplement pour passer à $890 millions. D'après ce que je sais, cela ne tient toutefois pas compte des répercussions de

[*Text*]

effect of economies resulting from branch line abandonments, as far as I know.

I just wonder what we are going through the exercise for. The company is going to make some money, at any rate, if we leave it the way it is. It is not going to improve its competitive position, according to the testimony. I do not see how it will advantage the company in the financial markets. That represents a big question mark in my mind about the necessity for this legislation.

Hon. Mr. Lang: Some might actually describe it as a housekeeping bill in one sense, because it does relate to the unclaimed depreciation amount, which the Auditor General dealt with in a report some time ago. It deals with it in a way which restores the debt-equity position to a comparability with other railways, and in that sense makes it easy to judge and easy to measure. It is, in my view, the last such occasion such measures of this kind will be required. The object hereafter will be, in my view, to see the railway running efficiently, making a profit—a profit which, in due course, will be a fair return on its investment and not one whereby it would be placed in an unfair position vis-à-vis the private operators of either a rail or trucking line. It will be judged accordingly. If it begins to make more than a profit, I suppose we will find some way, as we would with any other corporation, to see that its returns remain within the scope of being a fair return on investment. That is the overall objective. With this new structure we are placing the company in a much better position.

Senator Roblin: It strikes me, from looking over the record of the past, that those words were used before, in 1952. I guess your remarks should be enshrined in letters of gold. We will see if it comes true.

I cannot really follow your argument when you say the railway will be more efficient. I think it is quite efficient right now will make a profit right now even if we do nothing about this debt-equity ratio, which appears to be the great aim of this exercise. I think it will come down, but not in a spectacular fashion. I feel that the railway is over the hump, and does not need this kind of transfer from the debt column to the equity column.

Hon. Mr. Lang: If it appears that the actual cash flow expenditures by Treasury Board are wrong and we are buying preferred shares from the railway company, if it appears that the federal gouvernment is receiving interest and buying the preferred shares, we are anxious to avoid that. I do not mean the railway could not be as efficient without this bill as it could be with it. That is why I did not put a great deal of emphasis on the fundamental importance of this bill.

[*Traduction*]

tout paiement que le gouvernement pourrait décider de faire à cause de la situation au Pas du Nid-de-Corbeau ou à Terre-Neuve, ou des répercussions des économies résultant de l'abandon de certains embranchements.

Je me demande tout simplement pourquoi nous avons choisi cette voie. La société réalisera de toute façon des bénéfices si nous n'apportons aucune modification. D'après les témoignages cela n'améliorera aucunement sa position concurrentielle. Je ne vois pas de quelle façon cela avantagera la société sur les marchés financiers. Je m'interroge toujours sur la nécessité de cette loi.

L'honorable M. Lang: Certains pourraient à vrai dire décrire le projet de loi comme un projet de loi «domestique» parce qu'en fait, il traite des amortissements non réclamés que le vérificateur général a étudiés dans un rapport il y a quelque temps. Ce projet de loi traite des amortissements, qui d'une façon, ramènent l'endettement de la compagnie à celui d'autres compagnies de chemin de fer, et dans ce sens, on peut facilement en estimer la portée. C'est, à mon avis, la dernière fois que de telles mesures seront prises. Par la suite, il faudra, je pense, voir si la compagnie de chemins de fer est gérée de façon efficace, si elle donne des bénéfices qui, à un moment donné, représenteront un taux de rentabilité équitable sur les investissements et non pas le contraire, ce qui placerait la compagnie dans une position injuste vis-à-vis des opérateurs du secteur privé, qu'il s'agisse de compagnies de chemin de fer ou de camionnage. Les décisions seront prises en conséquence, et si la compagnie fait beaucoup de bénéfices, je pense que nous trouverons de façon, comme ce serait le cas d'ailleurs pour toute autre société, de veiller à ce que le taux de rentabilité reste proportionnel aux investissements. C'est l'objectif final que nous voulons atteindre. Avec cette nouvelle structure, je pense que nous plaçons la compagnie dans une bien meilleure position.

Le sénateur Roblin: Si je me souviens bien, je crois qu'on a déjà dit la même chose en 1952. Je pense que vos remarques seront gravées en lettre d'or. Nous verrons si ce projet ce concrétise.

A vrai dire, je ne vois pas pourquoi vous dites que l'efficacité des chemins de fer en sera accrue. Je pense qu'ils sont efficaces à l'heure actuelle et qu'ils vont réaliser des bénéfices même si vous ne faites rien quant au ratio d'endettement a, qui semble-être le motif de vos actions. Je pense qu'il va diminuer sans pour autant que ce soit de façon spectaculaire. Je croirais plutôt que la compagnie est sortie de l'impasse et qu'elle n'a nul besoin de ce type de transfert comptable de débit au crédit.

L'honorable M. Lang: Si les dépenses au titre de la marge brute d'autofinancement de Conseil du trésor ne s'imposent pas, et que nous achetions des compagnies de chemin de fer des actions privilégiées on pourrait croire que le gouvernement fédéral perçoive des intérêts à partir desquels il achète ces actions; c'est précisément tout cela que nous voulons éviter. Je ne veux pas dire que la compagnie de chemins de fer ne peut pas être efficace sans ce projet de loi, pas plus que je n'implique le contraire. C'est la raison pour laquelle je ne veux pas démesurément insister sur l'importance vitale de ce projet de loi.

[*Text*]

You are quite right that it has been said before that this will be the last time. But I think I have some bulwarks in my statement in this case in the form of the way in which we are indicating broad policy to improve the objectives of the corporation of a social or political kind and quantifying the cost of it, and by being really quite persistent in the way in which we have been insisting that the decisions must be made by the railways and not interfered with on a day-to-day basis by a minister or by the government. Those are traditions which we are developing. Obviously, if they are shattered at a later time, we may follow up on these. As long as we can sustain these traditions, we can keep men of high calibre in the railways.

Senator Roblin: I do not think you could have found a better man to run the railways than Donald Gordon. He made the same statement in 1952. If what you say means anything—and I am thinking of the Crow, Newfoundland, and a number of other places where there are uneconomic services—it will mean an increase—an increase which is not taken into account, if the government's statements mean anything.

My basic objection is that it is not sound policy to allow the utility to come back after—what did they call that burden that used to hang over them in the old days?

The Chairman: An albatross.

Senator Roblin: I don't think it is sound policy to allow the utility to come back after the albatross has been strangled. The competitive position of everybody else in the country will be affected if the railway is able to transfer the obligations it has. It certainly is a difficult situation for me; I am really saying to myself that the railway does not need this; it is doing fine; it is making a profit; and it has access to the capital market.

Hon. Mr. Lang: Access to the market even if the fund deficit is changed from 1952. This is also done in an atmosphere where there are no further preferred shares, whereas after 1952 there were.

Senator Roblin: Until 1962.

Hon. Mr. Lang: Yes.

Senator McElman: Perhaps we should serve notice on the minister that in the year 2003 we will want him back here and will hold him to his statement.

Hon. Mr. Lang: I will promise not to come back.

The Chairman: Perhaps I might be permitted to ask two or three very brief questions. This deal with commuter trains. I wonder what the government's responsibility is on that.

[*Traduction*]

Vous avez tout à fait raison de faire remarquer que c'est la dernière fois que de telles mesures seront prises, mais je pense, cette fois-ci, avoir fait quelques remarques très importantes en indiquant de façon générale qu'il ne fallait pas améliorer les objectifs de la société tant au niveau social que politique ni quantifier les coûts offérents, et qu'il fallait également persister et insister, comme nous l'avons fait avant, pour que les décisions à propos des compagnies de chemins de fer soient prises par ces dernières, sans qu'elles aient à subir l'immixtion journalière d'un ministre ou du gouvernement. Je pense que ce sont là des attitudes qui se développement ets auxquelles nous contribuons. Manifestement, si elles devraient être abandonnées plus tard, nous ferions quelque chose. Dans la mesure où nous pouvons les sauvergarder, je crois que nous pourrons garder des employés hautement qualifiés au service des compagnies de chemins de fer.

Le sénateur Roblin: Je ne pense pas qu'il soit possible de trouver quelqu'un de plus compétent que Donald Gordon pour gérer les compagnies de chemins de fer. Il a fait la même déclaration en 1952. Néanmoins ce que je veux dire, c'est que, si vous pensez vraiment vos propos—et je fais maintenant allusion au Pas du Nid-de-Corbeau (Terre-Neuve) ainsi qu'à d'autres endroits où certains services ne sont pas rentables—il y aura une augmentation qui n'a pas été prise en ligne de compte, si encore une fois, les déclarations du gouvernement sont sincères.

Mon objection principale reste que, je doute de l'opportunité de permettre à un service de suivre—comment appelaient-ils jadis ce fardeau qu'ils traînaient constamment?

Le président: Un albatros.

Le sénateur Roblin: Ce n'est pas, à mon avis, une politique valable que d'autoriser ce service public à revenir après que l'albatros ait été étranglé, puisque cela signifie que la position concurrentielle de toutes les autres personnes du pays en sera atteinte, surtout si le chemin de fer est en mesure de transférer ses obligations. Il s'agit sûrement d'une situation difficile pour moi. J'estime vraiment que la compagnie de chemin de fer n'en a pas besoin, que sa situation est très bonne, qu'elle réalise des bénéfices et qu'elle à accès au marché des capitaux.

L'honorable M. Lang: Elle a accès au marché même si sa situation concernant l'insuffisance de ses fonds n'est plus la même par rapport à 1952. Cela se produit également dans un climat où les autres actions privilégiées étaient inexistantes; or il y en avait après 1952.

Le sénateur Roblin: Jusqu'en 1962.

L'honorable M. Lang: Oui.

Le sénateur McElman: Il faudrait peut-être que nous signifions au ministre qu'en l'an 2003, nous la convoquerons ici pour lui demander des comptes.

L'honorable M. Lang: Je vous promets de ne pas revenir.

Le président: Si vous me le permettez, j'aimerais poser deux ou trois questions très brèves au sujet des trains de banlieue. Je me demande quelle est la responsabilité du gouvernement à cet égard?

[*Text*]

Hon. Mr. Lang: The federal government's position is that commuter trains are the responsibility of the provincial or municipal governments rather than of the federal government. Therefore, we are not undertaking any payments towards such trains unless it falls under our urban transportation assistance program. We consider it a matter between the railways and the provincial governments.

The Chairman: There was considerable discussion yesterday by a Mr. White, who is the President of the Railway Employees' Pension Association, with reference to unfunded pensions of the CNR. He, indeed, dealt with both railways. In connection with this bill, he was only concerned with the CNR. Is this a matter which engages the attention of the minister?

Hon. Mr. Lang: It does not engage my attention very much except in terms of some adjustments which we have looked at. The matter was basically put in shape by previous arrangements whereby progressive funding of pensions would take place over a fairly long period of time. That fund is gradually ongoing.

The Chairman: Sixty years?

Hon. Mr. Lang: That is right.

The Chairman: The gentleman's contention was that this didn't really remedy the situation and that by some external means this deficit, amounting to something over $1 million, could substantially be dealt with rather than spread over 60 years, and that the pensions payable to the employees could be indexed for older employees who had come off the railways' strength and on to pension strength some years in the past. Has that question been given some consideration?

Hon. Mr. Lang: I would think the funding question is quite separate from the question of the financial viability of the pension arrangement to carry on at one particular level and remain so.

Mr. MacGougan: I should like to say that the committee's decision to call the Superintendent of Insurance, as you are planning to do, is very wise, because this is really a subject that only actuarial experience and talent can answer in the fullest way. The accountants, auditors, of CN have attested to the fact that its service costs, and so on, as indicated at page 38 of the annual statement, are in accordance with what they should be and that the unfunded liability is being progressively reimbursed over quite a lengthy period. But I think the Superintendent of Insurance will really be better able to answer the questions you have raised.

The Chairman: Is it fair to say that from the point of view of the government the matter has been satisfactorily dealt with?

Mr. MacGougan: Yes. We are satisfied that the Department of Insurance and the Superintendent have validated or authenticated each year that the fund has been operated in accordance with the Pension Benefits Standards Act.

[*Traduction*]

L'honorable M. Lang: En ce qui concerne le gouvernement fédéral, les trains de banlieue relèvent des provinces ou des municipalités plutôt que de lui. Par conséquent, nous ne verserons aucun paiement pour ces trains à moins d'être obligés de le faire en vertu de notre programme d'aide au transport urbain. Nous considérons donc que cette question doit être réglée par les compagnies de chemin de fer et les gouvernements provinciaux.

Le président: Il y a eu, hier, un vif débat amorcé par un dénommé White, président du *Employees' Pension Association* ce relativement aux pensions sans capitalisation du CN. En fait il parlait des deux chemins de fer. Dans le cadre du présent projet de loi, M. White ne s'intéressait qu'au CN. S'agit-il d'une question qui mérite l'attention du ministre?

L'honorable M. Lang: Cette question ne retient pas beaucoup mon attention, sauf en ce qui concerne certaines modifications que nous avons examinées. La question a été fondamentalement réglée par des accords antérieurs en vertu desquels des pensions à financement progressif pourraient être établies sur une très longue période de temps. Ce fonds augmente progressivement—

Le président: Sur soixante ans?

L'honorable M. Lang: C'est exact.

Le président: Ce monsieur prétendait que cette mesure ne saurait remédier vraiment à la situation et que s'il était possible, en faisant appel à l'extérieur, de régler en substance ce déficit de plus d'un million de dollars plutôt que de le répartir sur soixante ans, on pourrait indexer les pensions des employés plus anciens qui ne font plus partie du personnel des compagnies de chemin de fer, mais qu'ont été mis à leur retraite il y a quelques années. Cette question a-t-elle été prise en considération?

L'honorable M. Lang: A mon avis, la question du financement diffère sensiblement de la viabilité financière de l'accord concernant les pensions afin qu'il puisse continuer à être appliqué à un échelon particulier pour un temps indéterminé.

M. MacGougan: J'aimerais dire que la décision du comité de faire appel au surintendant des assurances, ce que vous prévoyez faire, est très sage. C'est une initiative très intelligente, car il s'agit d'un sujet qui, vraiment, ne peut être abordé que par des actuaires d'expérience et de talent. Les comptables du CN ont confirmé, comme on peut le voir à la page 38 du rapport annuel, que les frais administratifs et généraux sont tout à fait conformes aux normes et que l'extinction de la dette non capitalisée s'effectue graduellement sur une période assez prolongée. Mais je crois que le surintendant des assurances sera mieux en mesure de répondre à vos questions.

Le président: Est-il juste de dire que du point de vue du gouvernement, les affaires ont été bien menées?

M. MacGougan: C'est exact. Nous nous réjouissons de ce que le Service des assurances et le surintendant aient certifié et confirmé chaque année que la caisse a été administrée conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension.

[*Text*]

The Chairman: In your view, has this question of indexation of pensions anything to do with the lack of funding, or the deficit in funding?

Mr. MacGougan: Certainly, it will have to do with the question of requirement for more funds; there is no question about that. To the extent that CN is going to improve its profit picture, I would think, as a matter of personal opinion, that it would put the company in a stronger financial position to cope with that kind of request in the future and in its negotiations with its employees.

The Chairman: I have one other question to ask. I notice, Mr. Minister, that with reference to VIA you used words to the effect that VIA will contract with the railways for hauling the trains which it operates. That naturally leads me to wonder if there will be any particular arrangement to ensure that they are hauled on time, as an improvement over their present record.

Hon. Mr. Lang: Yes. I think we are all very conscious of that on-time performance. It is perhaps even more important than the actual length of time that a trip takes. Both aspects will be the subject of contracts between VIA and the railways. The objective is to have incentives and penalties in the agreements so that on-time performance is rewarded; and, of course, greater speed and shorter time will be part of the specific contract term.

The Chairman: I am very pleased to hear that, as I am sure are other members of the committee. May I ask a further question along the same line? I take it that it means that part of the attractiveness of travelling by train has to do very much with its leaving and reaching its desination on time.

Hon. Mr. Lang: I agree completely.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator McElman: Mr. Chairman, along the same line, it will be appreciated that in a nation like Canada, with its massive geography, there is no way that we will reach the European level of efficiency.

Senator Roblin: You would need a new roadbed to do that.

The Chairman: You really should not start with such a pessimistic point of view.

Mr. Minister, we thank you very much for your attendance and help this afternoon. We also thank Mr. MacGougan. We appreciate very much your coming.

Hon. Mr. Lang: Thank you; it has been a pleasure.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le président: A votre avis, la question de l'indexation des pensions est-elle liée au manque de disponibilités ou au déficit de la caisse?

M. MacGougan: Il est évident que la question des exigibilités requérera une caisse mieux garnie; cela ne fait aucun doute. Dans la mesure où le CN améliorera sa rentabilité, je serais personnellement porté à croire que la situation financière de la compagnie sera plus stable, et qu'elle lui permettra de mieux répondre à ce genre de demande dans l'avenir et dans ses négociations avec les employés.

Le président: J'aurais une autre question. Je remarque, Monsieur le ministre, que lorsque vous parlez de VIA-Rail, vous parlez de contrat avec les compagnies de chemins de fer pour tracter les trains dont elle se sert. Cela me porte évidemment à me demander si l'on a pris les dispositions nécessaires pour s'assurer que les trains seront à temps, c'est-à-dire mieux qu'on ne le fait actuellement?

L'honorable M. Lang: Oui. Je crois que nous sommes tous très conscients de la nécessité d'améliorer notre ponctualité. Ce point est peut-être même plus important que le problème de la durée actuelle des trajets. Ces deux aspects feront l'objet de contrats entre VIA et les compagnies de chemins de fer. Nous comptons inclure des stimulants et des pénalités dans les contrats pour récompenser la ponctualité; évidemment, la rapidité des trains et la courte durée des trajets feront partie inhérente des conditions du contrat.

Le président: Je suis très content de l'entendre, comme certainement tous les membres du comité. Puis-je vous poser une autre question dans le même ordre d'idée? Je présume que cela signifie que la vogue des voyages par train sera partiellement fonction de la capacité du transporteur d'assurer des départs et des arrivées ponctuels.

L'honorable M. Lang: Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur McElman: Monsieur le président, dans le même ordre d'idée, nous sommes conscients que dans un pays comme le Canada, dont la géographie est très compliquée, on ne pourra certainement pas espérer atteindre le niveau d'efficacité des chemins de fer européens.

Le sénateur Roblin: Il faudrait entièrement renouveler les voies pour cela.

Le président: Vraiment, il ne faudrait pas aborder ce problème d'une façon aussi pessimiste.

Monsieur le ministre, nous vous remercions beaucoup de votre présence et de l'aide que vous nous avez fournie cet après-midi. Nous désirons également remercier M. MacGougan. Vos témoignages nous ont été des plus précieux.

L'honorable M. Lang: Merci beaucoup, ce fut un plaisir.

Le comité suspend ses travaux.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Wednesday, June 14, 1978

Issue No. 14

Third and Final proceedings on:

Bill C-17, intituled:
"An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof".

WITNESSES:

From the Department of Transport:

Mr. Ralph MacGregor, Assistant Deputy Minister—Finance.

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

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

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

APPEARING:—COMPARAÎT:

The Honourable Otto E. Lang, P.C., Minister of Transport.

L'honorable Otto E. Lang, C.P., Ministre des Transports.

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. Ralph MacGougan, Assistant Deputy Minister—Finance.

Du ministère des Transports:

M. Ralph MacGougan, sous-ministre adjoint, Finances.

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

Wednesday, June 14, 1978

Le mercredi 14 juin 1978

Issue No. 14

Fascicule nº 14

Third and Final proceedings on:

Bill C-17, intituled:
"An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof".

Troisième et dernier fascicule concernant:

Le Bill C-17, intitulé:
«Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois»

REPORT OF THE COMMITTEE

RAPPORT DU COMITÉ

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

26509—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*
The Honourable Maurice Bourget, P.C., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Phillips
Forsey	Riley
Graham	Smith (*Colchester*)
Grosart	Smith
Langlois	(*Queens-Shelburne*)
	Sparrow—(20)

**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable George I. Smith
Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et

Les honorables sénateurs:

Austin	Lucier
Bonnell	Marchand
Bourget	McElman
Cottreau	Molgat
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Philips
Forsey	Riley
Graham	Smith (Colchester)
Grosart	Smith
Langlois	(Queens-Shelburne)
	Sparrow—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, May 24, 1978:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Langlois, seconded by the Honourable Senator Bourget, P.C., for the second reading of the Bill C-17, intituled: "An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative, on division.

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

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

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 24 mai 1978:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-17, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, sur division.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois, sur division.

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Robert Fortier

Clerk of the Senate

REPORT OF THE COMMITTEE

WEDNESDAY, June 14, 1978

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-17, intituled: "An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof", has, in obedience to the order of reference of Wednesday, May 24, 1978, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

However, your committee wishes to observe that it noted the apprehension expressed on behalf of the Canadian Trucking Association that the passing of this bill might encourage Canadian National Railways from time to time to engage in acts of "acquisition or unfair pricing" in order to eliminate or reduce trucking competition. The committee wishes to record its view that such conduct would not be in the public interest and that the proper authorities should give this matter careful and continuing attention.

Your committee also heard evidence concerning the funding and management of the Canadian National Railways employees pension plan. Witnesses included representatives of the Canadian Railways Employees' Pension Association and of the Pension Benefits Division of the Department of Insurance. Your committee noted the importance of proper funding and management of such plans.

Respectfully submitted,

Le président

George I. Smith

Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

LEMERCREDI 14 juin 1978

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel on a renvoyé le Bill C-17, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois» a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 24 mai, 1978, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Votre Comité a cependant pris note de l'appréhension que manifeste l'Association canadienne du camionnage à l'endroit de la mesure législative en cause dont l'adoption pourait encourager les Chemins de fer Nationaux du Canada à se livrer, de temps à autre, à des acquisitions ou bien à imposer des tarifs inéquitables en vue d'éliminer ou de réduire la concurrence du camionnage. Le Comité est d'avis qu'un tel comportement serait préjudiciable à l'intérêt général et que les autorités compétentes devraient accorder à cette question toute l'attention soutenue qu'elle mérite.

Votre Comité a également entendu divers témoignages portant sur le financement et la gestion du régime de pensions des employés des Chemins de fer nationaux du Canada. Parmi les témoins, on comptait des représentants de l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer ainsi que la Division des normes de prestations de pension du Département des Assurances. Votre Comité a noté l'importance qu'il y a à ce que de tels régimes soient convenablement financés et gérés.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 14, 1978
(18)

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:30 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*), presiding.

Present: The Honourable Senators Bourget, Cottreau, Denis, Flynn, Forsey, Langlois, Marchand, McElman, Molgat, Petten, Riley, Smith (*Colchester*) and Smith (*Queens-Shelburne*). (13).

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Lewis and Roblin. (2).

The Committee resumed consideration of Bill C-17, intituled: "An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof".

Witnesses:

From the Department of Insurance—Pension Benefits Division.

Mr. G. W. Poznanski, Director;

From the Canadian Railways Employees' Pension Association.

Mr. J. Earl White, National President.

It was *Agreed* that supplementary documentation on depreciation now in the hands of the Committee and supplied by Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive, Canadian National Railways, be appended to the Minutes of Proceedings of this day. (*For text of documentation see Appendix "14-A"*).

On Motion of the Honourable Senator Langlois, it was *Agreed* that a letter addressed to Members of the Committee, dated June 12, 1978 by Mr. J. Earl White, on behalf of the Canadian Railways Employees' Pension Association, together with copies of correspondence exchanged between Mr. White and various parties, be appended to the Minutes of Proceedings of this day. (*For text of correspondence see Appendix "14-B"*).

Mr. White made an opening statement and answered questions.

At 4:45 p.m. the Committee adjourned until 8:00 p.m. this day.

EVENING SITTING
(19)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 8:00 p.m. this day, the Chairman, the Honourable Senator Smith (*Colchester*) presiding.

Present: The Honourable Senators Austin, Bourget, Forsey, Langlois, McElman, Molgat, Smith (*Colchester*) and Smith (*Queens-Shelburne*). (8)

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 14 JUIN 1978
(18)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*), (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Cottreau, Denis, Flynn, Forsey, Langlois, Marchand, McElman, Molgat, Petten, Riley, Smith (*Colchester*) et Smith (*Queens-Shelburne*). (13)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Lewis et Roblin. (2).

Le comité reprend l'étude du bill C-17, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.»

Témoins:

Du Département des assurances—Division des normes des prestations de pension.

M. G. W. Poznanski, directeur;

De l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer

M. J. Earl White, président national

Il est convenu qu'une documentation supplémentaire ayant trait à la dépréciation actuellement entre les mains des membres du Comité et fournie par M. R. A. Bandeen, président et chef exécutif des Chemins de fer nationaux du Canada, soit jointe aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir appendice «14-A»*)

Sur motion du sénateur Langlois, *il est convenu* qu'une lettre adressée aux membres du Comité en date du 12 juin 1978 par M. J. Earl White, au nom de l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer, ainsi que des copies de la correspondance échangée entre M. White et différents partis, soient jointes aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir l'appendice «14-B»*).

M. White fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 16 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR
(19)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures sous la présidence de l'honorable sénateur Smith (*Colchester*) (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Austin, Bourget, Forsey, Langlois, McElman, Molgat, Smith (*Colchester*), et Smith (*Queens-Shelburne*). (8)

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

The Committee resumed its consideration of Bill C-17, intituled: "An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof".

Witness:

From the Canadian Trucking Association

Mr. A. K. MacLaren, Executive Director.

Mr. MacLaren made an opening statement and answered questions.

At 9:35 p.m. the witness completed his testimony and the Committee proceeded *in camera.*

Following discussion and on Motion of the Honourable Senator Langlois, it was *Resolved* to report the Bill without amendment.

At 9:45 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Roblin.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17 intitulé: «Loi modifiant la loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois».

Témoin:

De l'Association canadienne du camionnage:

M. A. K. MacLaren,directeur administratif.

M. MacLaren fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 21 h 35, le témoin termine son témoignage et le Comité poursuit la séance à huis clos.

Après discussion et sur motion de l'honorable sénateur Langlois, il est décidé de faire rapport du bill sans amendement.

A 21 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ

Le greffier du Comité

Mrs. Aline Pritchard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 14, 1978.

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-17, to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof, met this day at 3.30 p.m. to give consideration to the bill.

Senator George I. Smith (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, you will recall that when last we met it was decided to request representatives from the appropriate government department dealing with pension benefits, which is the Department of Insurance, to be present. I am glad to see that we now have those representatives present, and I would ask them if they would please come forward.

I also notice that we have been given some documents by Mr. White of the Canadian Railway Employees' Pension Association. They are being distributed and I think we should have them before us as we proceed. I have not had the opportunity to study them myself, as yet, but Mr. White believes that they have some relevance to the problems he raised with us and which we are going to discuss further this afternoon.

Mr. Poznanski is the director, Pension Benefits Division, Department of Insurance, and I am happy to welcome him in joining me at the table here. Perhaps he would like to ask some of his associates to come forward with him. If they would like to do so, they are certainly welcome.

Now I am going to ask Mr. Poznanski if he has an opening comment to make. I assume he has read the transcript of our previous meeting at which the pension question was dealt with. Do you have an opening statement you would like to make, Mr. Poznanski?

Mr. G. W. Poznanski, Director, Pension Benefits Division, Department of Insurance: Thank you, Mr. Chairman. I have read the transcript of the discussions which took place on two previous occasions, and I do not think I have any particular opening remarks to make. However, I shall be glad to answer any questions that might be directed to me.

The Chairman: Honourable senators, the meeting is now open for questions. Before we put questions, perhaps Mr. Poznanski would describe to us briefly the objects of the act which he, his division and the branch administer. Perhaps you would indicate to us in a general way what you do.

Mr. Poznanski: The Pension Benefits Standards Act was enacted in 1967. The main purpose of this act is to protect members of pension plans, to ensure that they receive the benefits to which they are entitled under their pension plans. The primary way in which this protection is given is by requiring pension plans to provide for vesting of benefits when employees have completed at least 10 years of service or 10 years of membership in the pension plan and have attained the age of 45. The act also requires that pension plans shall be funded in a systematic way, and that investments of pension

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 14 juin 1978

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois, se réunit aujourd'hui à 15 h 30 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur George I. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, si vous vous souvenez bien, lorsque nous nous sommes réunis la dernière fois, il avait été décidé d'inviter des témoins du ministère approprié s'occupant des prestations de pension, soit le Département des assurances. Je suis heureux de voir que nous avons maintenant des témoins et je leur demanderais de s'approcher.

Je constate également que M. White, de l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer, nous a remis des documents. On est en train de les distribuer et je crois que nous les aurons en main à mesure que nous progressons. Je n'ai pas eu moi-même l'occasion de les étudier encore, mais M. White croit qu'ils seront assez utiles, compte tenu des problèmes qu'il a soulevés et dont nous discuterons de façon plus détaillée cet après-midi.

M. Poznanski est directeur de la Division des normes des prestations de pension du Département des assurances et je suis heureux de l'accueillir. Peut-être voudrait-il demander à certains de ses collègues de se joindre à lui. S'ils le veulent, ils sont les bienvenus.

Je demanderais maintenant à Monsieur Poznanski s'il a l'intention de faire une déclaration préliminaire. Je suppose qu'il a lu le compte rendu de notre réunion précédente où il a été question des pensions. Monsieur Poznanski, voulez-vous faire une déclaration préliminaire?

M. G. W. Poznanski, directeur, division des normes des prestations de pension, département des assurances: Merci, monsieur le président. J'ai lu le compte rendu des délibérations des deux dernières réunions et je ne crois pas qu'il y ait lieu de faire de déclaration préliminaire spéciale. Toutefois, je répondrai avec plaisir à toutes les questions qui me seront adressées.

Le président: Eh bien, honorables sénateurs, vous pouvez maintenant poser des questions. Mais avant, M. Poznanski pourrait nous décrire l'objet de la loi que sa division et que le département appliquent; peut-être voudra-t-il nous expliquer, de façon générale, la nature de leur travail.

M. Poznanski: La Loi sur les normes des prestations de pension a été adoptée en 1967. L'objet principal de cette loi est de protéger les bénéficiaires des régimes de pensions, d'assurer qu'il reçoivent vraiment les prestations auxquelles ils ont droit en vertu de leur régime. La principale façon d'assurer cette protection est d'exiger des régimes de pensions qu'ils assurent une acquisition des avantages lorsque les employés ont au moins dix années de service à leur compte ou lorsqu'ils souscrivent depuis au moins dix ans au régime de pensions et qu'ils ont atteint l'âge de 45 ans. La loi exige également que les

[*Text*]

funds be made in the type of securities that meet the standards prescribed by the regulations.

Each employer whose pension plan is subject to the act must file the documents under which the pension plan is established. We examine those documents to ensure that the terms of the plan meet the requirements of the legislation, and then periodically certain reports have to be filed.

Each year an annual information return must be filed indicating the amount of money paid into the pension fund, and every three years, at least, each pension plan must be evaluated by an actuary to determine its liabilities and also to determine the amount of money that must be paid into the fund each year.

Senator Bourget: Are you satisfied that this fund is well administrated by the CNR or the trustees?

Mr. Poznanski: Well, the company has the pension plan evaluated as required by the legislation, and the contributions made by the company to the pension plan are in accordance with the results of those evaluations and in accordance with the requirements of the legislation.

Senator Molgat: And that actuarial analysis is to guarantee that there are sufficient funds there to cover all of the pension liabilities, is that right?

Mr. Poznanski: The pension plan does not have, at is inception, funds which are equivalent to its liabilities. There must be established a program for the funding of those liabilities over a period of time. The legislation requires that each year the cost of currently accruing benefits must be paid into the fund. In addition, the unfunded liabilities resulting from benefits granted for services prior to the establishment of the plan, or as a result of improvements in benefits, must be funded over the periods of time prescribed in the regulations.

Senator Molgat: The CNR plan originally was a fully funded plan?

Mr. Poznanski: No.

Senator Molgat: It never has been?

Mr. Poznanski: Well, I am not quite sure what you mean by "fully funded". I think the history of the CNR pension plan is that prior to 1960 it was, what is called in the trade, "terminally funded"—in other words, at the time a person retired sufficient moneys were paid into the pension fund to represent the liabilities in respect of that person's pension. Since 1960, I believe, the company has been paying each year the amount of the contribution corresponding to the benefits accruing each year. In addition, it was only paying interest on the unfunded liability. Since October 1, 1967, when the Pension Benefits Standards Act came into existence, the company has been paying the amount of money necessary in respect of currently accruing pensions and has also been liquidating the unfunded liability which existed as of that date over the period prescribed in the regulations.

Senator Molgat: And when will that unfunded liability be fully paid?

[*Traduction*]

pensions soient financées de façon systématique et que les investissements dans les fonds de pension soient faits en des titres qui répondent aux normes établies dans les règlements.

Tout employeur dont le régime de retraite est assujetti aux dispositions de la loi, doit déposer les documents en vertu desquels il a été instauré. Nous examinons ces documents pour vérifier que les conditions du régime répondent aux exigences de la loi, et ensuite, certains rapports doivent être périodiquement envoyés.

Chaque année, une déclaration annuelle de renseignements doit être remplie pour indiquer le montant versé au fonds de retraite, et au moins tous les trois ans, un actuaire doit évaluer chaque régime de retraite, pour en déterminer le passif ainsi que les montants qui doivent y être versés chaque année.

Le sénateur Bourget: Pensez-vous que ce fonds soit bien géré par le CNR ou par les fiduciaires?

M. Poznanski: Eh bien, la société fait évaluer le régime de retraite, comme l'exige la loi, et les contributions qu'y verse la société sont conformes au résultat de ces évaluations, et aux exigences de la loi.

Le sénateur Molgat: Et cette analyse actuarielle doit garantir qu'il y a suffisamment de fonds pour couvrir toutes les dettes au chapitre des rentes, n'est-ce pas?

M. Poznanski: Le régime de retraite n'a pas, à sa création, de fonds qui sont équivalents à ses obligations. Il faut créer un programme pour capitaliser ce passif au bout d'un certain temps. La loi exige que, chaque année, le coût des prestations en cours de versement soit versé au fonds. En outre, le passif non capitalisé, dû aux prestations versées pour des services antérieurs à la création du régime, ou à la suite d'améliorations apportées aux prestations doit être capitalisé au cours des périodes fixées aux règlements.

Le sénateur Molgat: A l'origine, le régime du CNR était à capitalisation intégrale, n'est-ce pas?

M. Poznanski: Non.

Le sénateur Molgat: Il ne l'a jamais été?

M. Poznanski: Je ne sais pas très bien ce que vous voulez dire par «à capitalisation intégrale». Sur le plan historique, avant 1960, le régime de retraite du CNR était «capitalisé en fin de parcours» selon notre jargon—en d'autres termes, lorsqu'une personne prenait sa retraite, des montants suffisants étaient versés à son régime de pension, pour couvrir le passif que constituait sa pension de retraite. Depuis 1960, la compagnie a versé chaque année le montant des contributions correspondant aux prestations acquises chaque année. C'est-à-dire qu'elle payait seulement l'intérêt sur la dette flottante. Depuis le 1er octobre 1967, année où la Loi sur les normes des prestations de pension est entrée en vigueur, la compagnie a versé le montant nécessaire concernant les prestations en cours acquises et a également liquidé la prise en charge des dettes qui existait depuis cette date sur toute la période prescrite dans les règlements.

Le sénateur Molgat: Et quand croyez-vous que la dette flottante sera complètement remboursée?

[*Text*]

Mr. Poznanski: The unfunded liability that existed on October 1, 1967—the effective date of the legislation—originally had a period of 60 years for the liquidation. The regulations were amended early this year, essentially for crown corporations and Canadian Pacific, to give them the choice of either continuing liquidating that unfunded liability over the remainder of the 60-year period or to calculate all the unfunded liability as of December 31, 1976, and liquidate that unfunded liability over a period of 30 years from December 31, 1976, either by level payments or as a percentage of payroll. The percentage of payroll would have to be acceptable to the Superintendent of Insurance because it has to meet certain requirements in the regulations.

Senator Bourget: Is the CNR paying interest on the debt they have at the moment?

Mr. Poznanski: Yes.

Senator Bourget: What is the rate of interest that they pay?

Mr. Poznanski: The pension plan valuation assumes an interest rate of 7½ per cent, and the payments that they are making in respect of the unfunded liability include interest at that rate.

Senator Roblin: Mr. Chairman, I have some questions which I think are of interest to some of the pensioners. I wonder if I may pursue that line of inquiry with the witness.

The Chairman: Please do.

Senator Roblin: Am I right in thinking that when the Pension Benefits Standards Act was brought in it was intended to cover quite a number of firms, not merely the Canadian National Railways but anyone with an unfunded pension situation? What was the thrust of that act?

Mr. Poznanski: The Pension Benefits Standards Act applies to all pension plans that cover employees in employments subject to federal jurisdiction. That would include banks, radio stations, interprovincial transport and so forth.

Senator Roblin: What period was incorporated into the legislation over which these unfunded plans were to be liquidated?

Mr. Poznanski: The legislation provided that for corporations, other than the proprietary corporations as defined in the Financial Administration Act, the unfunded liability, as of October 1, 1967, had to be liquidated over a period of 25 years. In respect of proprietary corporations and the CPR the period granted was 60 years.

Senator Roblin: "Proprietary corporations", that is a phrase I am not familiar with. Could you define it?

Mr. Poznanski: I believe the proprietary corporations, as defined in the Financial Administration Act, are essentially crown corporations.

[*Traduction*]

M. Poznanski: Pour celle qui existait au 1er octobre 1967—date d'entrée en vigueur de la loi—il y avait initialement une période de 60 ans pour la liquider. Les règlements ont été modifiés au début de l'année principalement pour ce qui est des sociétés de la Couronne et du Canadien pacifique afin de leur accorder le choix soit de continuer à liquider la dette flottante au cours du reste de la période de 60 ans, soit de calculer toute la dette flottante accumulée à compter du 31 décembre 1976, et la liquider ensuite au cours d'une période de 30 ans à compter du 31 décembre 1976 soit au moyen de paiements nivelés ou comme pourcentage de la feuille de paye. Ce pourcentage devrait être acceptable pour le Surintendant des Assurances, parce qu'il doit répondre à certaines exigences des règlements.

Le sénateur Bourget: Le CN paie-t-il des intérêts sur la dette qu'il a à l'heure actuelle?

M. Poznanski: Oui.

Le sénateur Bourget: Quel est ce taux d'intérêt?

M. Poznanski: D'après l'évaluation du régime de pension, on présume qu'il s'agit d'un taux d'intérêt de 7% et les paiements que le CN effectue concernant la dette flottante, incluent un intérêt à ce taux.

Le sénateur Roblin: Monsieur le président, j'ai devant moi des questions qui devraient intéresser certains pensionnés. Je me demande donc si je peux poursuivre ce genre d'interrogatoire avec le témoin.

Le président: Faites donc.

Le sénateur Roblin: Ai-je raison de croire que, lorsque la Loi sur les normes des prestations de pension a été adoptée, elle était destinée à viser un certain nombre d'entreprises, et non pas seulement le Canadien National, mais quiconque avait un régime de pension au non capitalisé? Que visait-elle exactement la loi?

M. Poznanski: Cette loi s'applique à tous les régimes de pension qui englobent les employés de ressort fédéral. Ce qui inclut les banques, les stations radiophoniques, le transport interprovincial et ainsi de suite.

Le sénateur Roblin: Quelle était la période prévue dans la loi, en vertu de laquelle ces régimes «passifs» devaient être liquidés?

M. Poznanski: La loi prévoyait que pour les sociétés, en dehors des corporations de propriétaire définies dans la Loi sur l'administration financière, la dette flottante, à compter du 1er octobre 1967, devait être liquidée sur une période de 25 ans. Pour ce qui est des corporations de propriétaire et du CPR, la période accordée était de 60 ans.

Le sénateur Roblin: Corporations de propriétaire: c'est une expression qui ne m'est pas familière. Pouvez-vous me la définir?

M. Poznanski: J'imagine que ces corporations selon la définition de la Loi sur l'administration financière, sont essentiellement des sociétés de la Couronne.

[*Text*]

Senator Roblin: So we find that the crown corporations and the CPR are exempted from the 25-year period that applies to everybody else.

Mr. Poznanski: The 25-year period applies to everyone else, yes.

Senator Roblin: Why the distinction? Why were they given a longer term?

Mr. Poznanski: A precedent, I believe, was set by the Ontario Pension Benefits Act whereby the unfunded liabilities of governmental bodies or provincial crown corporations were not required to be liquidated. In other words, the provincial crown corporations were not required to liquidate the unfunded liability existing at the inception of the legislation at all. The Ontario civil service superannuation and Ontario crown corporations were required only to pay interest on the unfunded liability.

Senator Roblin: What has that to do with the federally-incorporated bodies?

Mr. Poznanski: The Pension Benefits Standards Act is essentially similar to the provincial legislation. It was intended that the federal legislation, because it applies not only to crown corporations but to private corporations as well, be as uniform as possible with the provincial legislation, which by then was enacted in Ontario, Quebec and Alberta. In all of those jurisdictions there was no requirement for the liquidation of the initial unfunded liability in respect of governmental organizations. The federal authority did not think that this was a good idea, so the 60-year period was decided upon, which meant that the payments required to liquidate the unfunded liability over that period were not very much larger than the payments required under similar provincial legislation—that is, interest only.

Senator Roblin: I do not want to put words in your mouth, but it looks to me as if this was a convenient compromise in favour of these government bodies. Perhaps I should not say compromise, but adjustment. However, I will not ask you to comment on that. Presumably, somebody who was deciding policy in those days must have had good reason, apart from making a comparison to the provinces. However, I am interested to hear you say that now the period may be reduced to 30 years. This is quite a shifting around, it seems to me. What was the reason for the cutback to 30 years?

Mr. Poznanski: It is not really a cutback. A corporation which originally had the 60 years has a choice either of continuing for the balance of the 60-year period with respect to the unfunded liability as of October 1, 1967, or of commingling all of its unfunded liability as of December 31, 1976, and having the liquidation of that total unfunded liability over a period of 30 years, with the additional choice of making those payments in relation to the payroll of the company rather than as a flat dollar amount.

Senator Roblin: This applies to crown corporations like the CPR?

[*Traduction*]

Le sénateur Roblin: Donc cela veut dire que les sociétés de la Couronne et le CP sont exemptés de la période de 25 ans qui s'applique à toutes les autres entreprises?

M. Poznanski: En effet, la période de 25 ans s'applique à toutes les autres.

Le sénateur Roblin: Pourquoi cette distinction? Pourquoi leur accorder une période plus longue?

M. Poznanski: A mon avis, l'Ontario a créé un précédent en n'exigeant pas que les dettes non capitalisées des organismes gouvernementaux ou des sociétés provinciales de la couronne ne soient pas liquidées. En d'autre mots, les sociétés provinciales de la couronne n'étaient pas tenues de liquider leurs dettes non capitalisées, lors de l'entrée en vigueur de la loi. Le régime de retraite des fonctionnaires ontariens et les sociétés de la couronne de l'Ontario n'étaient tenus de payer les intérêts que sur les dettes non-capitalisées.

Le sénateur Roblin: Dans quelle mesure cela influence-t-il les organismes constitués en vertu d'une loi fédérale?

M. Poznanski: La Loi sur les normes des prestations de pension ressemble essentiellemt à la loi provinciale. Il avait été prévu que, s'appliquant seulement aux sociétés de la couronne et aux sociétés privées, la loi fédérale ressemble, dans la mesure du possible, aux loi provinciales, qui avaient à l'époque été adoptées en Ontario, au Québec et en Alberta. Dans tous ces cas, il n'était pas obligatoire de liquider la dette non capitalisée initiale lorsqu'il s'agissait d'organismes gouvernementaux. Selon le gouvernement fédéral, il ne s'agissait pas d'une bonne solution, par conséquent la période de 60 ans a été retenue, ce qui signifiait que les paiements ne dépassaient pas de beaucoup les paiements nécessaires en vertu de la loi provinciale analogue . . . c'est-à-dire uniquement les intérêts.

Le sénateur Roblin: Je ne veux pas vous attribuer ces paroles, mais il me semble qu'il s'agissait d'un compromis avantageux pour les organismes gouvernementaux. Je ne devrais peut-être pas dire un compromis, mais plutôt un rajustement. Je ne vous demanderai pas cependant, d'apporter des commentaires à cet égard. Exception faite de vouloir établir une comparaison avec les provinces, ceux qui étaient responsables de la ligne de condudite à cette époque devaient avoir une bonne raison d'agir ainsi. Cependant, j'aimerais vous entendre dire qu'il est possible actuellement de réduire cette période à 30 ans. A mon avis, c'est tout un changement d'orientation. Quelle raison est à l'origine de cette réduction?

M. Poznanski: En fait, ce n'est pas une diminution. Une société qui, initialement, devait s'en tenir à 60 ans a le choix soit de s'en tenir à cette période en ce qui concerne la dette non capitalisée en date du 1er octobre 1967, soit de combiner toutes ses dettes non capitalisées en date du 31 décembre 1967, et de liquider ce montant sur une période de 30 ans, tout en pouvant en outre effectuer des versements en fonction de la liste de paie de la société, plutôt qu'en fonction du taux uniforme du dollar.

Le sénateur Roblin: Les sociétés de la couronne comme le CP ont ce choix.

[*Text*]

Mr. Poznanski: That is correct.

Senator Roblin: Has anyone taken you up on it?

Mr. Poznanski: Yes, there is one corporation, the CNR, that is using that particular approach.

Senator Roblin: They are now liquidating the total of their unfunded liabilities in the 30-year period?

Mr. Poznanski: That is correct.

Senator Roblin: That is a change that has just taken place?

Mr. Poznanski: Yes.

The Chairman: May I ask you this, just to make sure I understand it. I notice that in the 1977 annual report of the Canadian National Railways they refer to a period extending to the year 2027 in which to pay off this unfunded liability. How does that fit in with this 30-year period you have just mentioned?

Mr. Poznanski: Well, the legislation was amended earlier this year and it applies to the unfunded liability as at December 31, 1976. It is my understanding, as a result of our correspondence with the officials of the Canadian National Railways, that they have indeed opted for the amended manner of liquidating the unfunded liability.

The Chairman: You are saying, in other words, that now, instead of taking up until the year 2027, they in fact will liquidate the unfunded liability 30 years sooner than that?

Mr. Poznanski: Well, by the end of 30 years from 1976, yes. The requirement of the legislation is that any corporation that wishes to avail itself of the new provisions must make an application to the Superintendent of Insurance. The CNR has made an application to that effect, and the Superintendent of Insurance has agreed to the payments that the CNR's actuary has proposed. So my understanding is that they are now liquidating the total unfunded liability that existed as of December 31, 1976, over a period of 30 years.

The Chairman: From that date.

Mr. Poznanski: That is correct.

The Chairman: Which will mean, I suppose, greater annual payments towards the liquidation of the liability than would have been the case had the total period remained at ending in the year 2027.

Mr. Poznanski: That is not quite correct, because the CNR has a great many additional liabilities which they incurred after October 1, 1967. Those liabilities were primarily incurred as a result of amendments to the plan improving benefits. The period of time allowed by the legislation for the liquidation of those additional liabilities was ending on September 30, 1992, but, since a relatively small proportion of the total unfunded liability was subject to the 60-year period, the new regulations do not require the CNR to pay in more each year than the old ones did.

[*Traduction*]

M. Poznanski: C'est exact.

Le sénateur Roblin: Un organisme s'est-il prévalu de ce choix?

M. Poznanski: Oui, le CN.

Le sénateur Roblin: Cette société liquide actuellement le montant de leur dette non capitalisée sur une période de 30 ans.

M. Poznanski: C'est exact.

Le sénateur Roblin: C'est un changement qui vient à peine d'intervenir.

M. Poznanski: Oui.

Le Président: Puis-je vous poser une question, pour m'assurer que j'ai bien compris. Je remarque que, dans le rapport annuel de 1977, les Chemins de fer Nationaux du Canada mentionnent qu'ils rembourseront cette dette jusqu'en 2027. Comment cette période peut-elle concorder avec la période de 30 ans que vous venez de mentionner?

M. Poznanski: Écoutez, la loi a été modifiée un peu plus tôt cette année et cette modification fait état de la dette non capitalisée, en date du 31 décembre 1976. A la suite des lettres échangées entre notre département et les fonctionnaires de la société des Chemins de fer Nationaux du Canada, je crois comprendre que le CN a choisi la solution proposée dans la modification, en l'occurrence, liquider la dette non capitalisée.

Le Président: En d'autres mots, vous dites qu'actuellement le CN liquidera cette dette 30 ans plutôt au lieu de payer jusqu'en 2027.

M. Poznanski: C'est exact: trente ans à partir de 1976. La loi exige que toute société, qui entend profiter des nouvelles dispositions, doit en faire la demande au surintendant des assurances. Le CN l'a faite et le surintendant des assurances a accepté la solution que l'actuaire du CN avait proposée en ce qui concerne les paiements. En conséquence, je crois comprendre que le CN liquide actuellement le montant de cette dette en date du 31 décembre 1976, et que ces paiements s'échelonneront sur une période de 30 ans.

Le Président: A partir de cette date.

M. Poznanski: C'est exact.

Le Président: Ce qui signifie, je suppose des paiements annuels plus élevés que si la période prévue s'était terminée à la fin de 2027.

M. Poznanski: Ce n'est pas tout à fait exact, parce que le CN a bon nombre d'autres dettes qu'il a contractées après le 1er octobre 1967. Ces dettes découlaient essentiellement des modifications apportées afin d'augmenter les bénéfices. En vue de la liquidation de ces dettes supplémentaires, la Loi allouait une période se terminant le 30 septembre 1992. Cependant le CN n'était pas tenu, selon les nouveaux règlements de verser annuellement un montant plus élevé qu'auparavant, puisqu'un pourcentage relativement peu élevé de la dette non capitalisée était assujetti à la période de 60 ans.

[*Text*]

Senator Roblin: So what they have done is they have thrown them all into the same pot and they have come out with about the same answer, but they can do it over 30 years instead of about 20 for one and 60 for the other?

Mr. Poznanski: That is essentially correct, yes.

Senator Roblin: And it will not represent a greater strain on their budgetary situation in any significant order of magnitude?

Mr. Poznanski: I believe there is a slight reduction, an immediate reduction in the amount of money that has to go into the fund. However, the CNR has opted for the liquidation of this unfunded liability by payments related to payroll. Consequently, as the payroll increases these payments into the fund will increase as well. The payments are subject to periodic review, and it is conceivable that the percentage of payroll going into the fund in respect of that liability will be adjusted downwards from time to time. However, the payments must be so determined that they cover at least the interest on the unfunded liability, and in addition they have to liquidate the total unfunded liability within the period specified, namely, 30 years.

Senator Roblin: That is the controlling factor, then, that they must liquidate the whole bundle inside 30 years, and if they do not put it enough this year on a payroll basis to do it, then they will have to catch that up some time in the proceedings.

Mr. Poznanski: They must put in a sufficient amount at least to cover the interest on the unfunded liability each year.

Senator Roblin: I would also like to inquire about the apparent increases in the unfunded portion of the plan over recent years. That seems to be of great concern to the pensioners. Is that an unpleasant shadow forecasting a problem or is it an entirely natural expectation?

Mr. Poznanski: Well, it is natural in the sense that there have been many improvements in the pension plan over the years, particularly since the Pension Benefits Standards Act came into existence. Some of these improvements have been quite costly. The company is, of course, required to fund them over a period of time; but each time an improvement is made in creates an unfunded liability, and the reason for the large increase in the unfunded liabilities has been primarily the improvements that have been made from time to time. In addition, the large increases in salaries have been proving a strain on the pension plan, because, as you know, the benefits under the plan are determined with reference to salaries near retirement. Consequently, the benefits for past service have to be adjusted in line with the adjustments taking place in salaries. This also creates large unfunded liabilities, mainly because the salary increases have been quite in excess of what has been assumed by the actuaries in their evaluations.

Senator Roblin: I think the problem here is how you catch up. You have this constantly increasing volume of unfunded

[*Traduction*]

Le sénateur Roblin: Par conséquent, le CN a rassemblé ses dettes et il a adopté une seule solution: cependant leurs versements pourront s'échelonner sur une période de 30 ans au lieu de 20 ans, dans un cas, et de 60 ans, dans l'autre.

M. Poznanski: C'est essentiellement vrai.

Le sénateur Roblin: Quelqu'en soit l'importance, cela n'imposera pas un fardeau budgétaire plus lourd.

M. Poznanski: Je crois qu'il y a une légère réduction, une réduction immédiate pour ce qui est du montant qui doit être versé dans le fonds. Cependant, le CN a choisi de liquider cette dette non capitalisée par des versemets fixés en fonction de leur liste de paye. En conséquence, les montants versés au fonds augmenteront avec la hausse de la liste de paie. Ces augmentations seront assujetties à une vision périodique, et il est possible de concevoir que le pourcentage versé dans le fonds sera rajusté, c'est-à-dire qu'il sera diminué périodiquement. Cependant les versements doivent être fixés de façon à ce qu'il comblent à tout le moins l'intérêt de la dette non capitalisée; en outre, il faut liquider le montant total de cette dette au cours de la période spécifiée, c'est-à-dire 30 ans.

Le sénateur Roblin: C'est donc ce qui permet de réglementer le tout. Il faut liquider le montant total au cours de ces 30 ans; si la société ne contribue pas assez une année, elle devra combler la différence par la suite.

M. Poznanski: Elle doit réserver un montant qui lui permettra, au moins, de combler annuellement les intérêts de la dette non capitalisée.

Le sénateur Roblin: J'aimerais aussi poser des questions sur l'augmentation apparente de la partie du régime sans capitalisation depuis quelques années. C'est un problème qui semble inquiéter beaucoup les pensionnés. S'agit-il d'une ombre désagréable cachant un problème, ou faut-il s'y attendre tout naturellement?

M. Poznanski: Eh bien, c'est un phénomène naturel en ce sens que ce régime a connu de nombreuses améliorations au fil des ans, particulièrement depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les normes des prestations de pension. Certaines de ces améliorations ont été assez coûteuses. La compagnie est bien entendu tenue de les financer sur une période déterminée, mais chaque fois qu'une amélioration est faite cela crée une dette sans capitalisation et c'est pourquoi la forte augmentation du passif est principalement due aux améliorations qui ont été faites de temps à autre. De plus, les augmentations rapides des salaires ont eu un effet d'épuisement sur le régime de pensions car, comme vous le savez, les prestations prévues sont fixées d'après le salaire des années qui précèdent immédiatement la retraite. C'est pourquoi les prestations de retraite doivent être ajustées selon les augmentations de salaire. Ce phénomène créé également de lourdes dettes sans capitalisation, surtout parce que ces augmentations de salaire ont été de beaucoup supérieures à ce que les évaluations actuarielles permettaient d'escompter.

Le sénateur Roblin: Le problème est ici de savoir comment combler ce passif. Vous vous trouvez devant ce volume sans

[*Text*]

liabilities with the theoretical limitation over a 30-year term. If this increase in unfunded liabilities continues for the reasons you have mentioned, how do you catch up?

Mr. Poznanski: The unfunded liabilities arising out of unfavourable experience—for instance, increases in salaries which create unfunded liabilities, because the benefits have to be adjusted to those increases and increases in unfunded liabilities resulting from the earnings of the fund being less than the earnings assumed by the actuary—are called experience deficiencies. Experience deficiencies must be made good over a very short period of time—five years. However, the legislation was recently amended to allow a period as long as 15 years for the liquidation of experience deficiencies, subject to certain additional calculations to ensure that the funded status of the pension plan is not deteriorating.

Senator Roblin: So it really means that there is a rolling amount here that has to be recalculated perhaps on an annual basis, which is rolled over every 15 years, year after year, to catch up.

Mr. Poznanski: That is correct. New unfunded liabilities are discovered by successive evaluations. Whether as a result of unfavourable experience or as a result of amendments, they have to be liquidated over a period specified in the legislation.

Senator Roblin: Are current pension obligations now fully funded, insofar as one can estimate—the ones that are accumulating, let us say, in 1978?

Mr. Poznanski: The company is required to pay into the pension fund the full cost of currently accruing benefits.

Senator Roblin: So, hopefully, one day you will get out of this?

Senator Riley: Mr. Chairman, I do not know the name of the witness, because I arrived a little late. May I ask his name?

Mr. Chairman: Poznanski.

Senator Riley: Mr. Poznanski, do you work for the CNR?

Mr. Poznanski: No. I work for the Department of Insurance.

Senator Riley: A fellow who retired from the CNR about 30 years ago and who was receiving a salary of approximately $6,000 per year, what would his pension be?

Mr. Poznanski: That is very difficult for me to answer. I would not know if he was a member of the 1935 pension plan or—

Senator Riley: 1959.

Mr. Poznanski: I believe that under the 1959 plan the pension, subject to integration with the Canada Pension Plan, is 2 per cent of his final five-year average salary for each year of service.

Senator Riley: The figure of $6,000, what would that amount to?

[*Traduction*]

cesse croissant de dettes sans capitalisation dont la limite théorique est étalée sur une période de 30 ans. Si cela continue pour les raisons que vous savez mentionnées, comment arrivez-vous à prendre le dessus?

M. Poznanski: Certaines de ces dettes proviennent de situations défavorables par exemple des augmentations de salaire, puisque les prestations doivent y être ajustées. Par ailleurs, l'augmentation de la dette sans capitalisation attribuable à un rendement du régime inférieur à celui escompté par l'actuaire, est qualifiée d'expérience déficitaire. Celle-ci doit être liquidée en peu de temps, c'est-à-dire en cinq ans. Toutefois, la loi a récemment été modifiée pour permettre une échéance aussi longue que 15 ans pour la liquidation de ces expériences, sous réserve de quelques autres calculs supplémentaires qui garantissent la non-détérioration du statut de capitalisation du régime de pensions.

Le sénateur Roblin: Cela signifie en fait que nous avons ici un montant en roulement qui doit être recalculé peut-être chaque année et qui est reporté d'année en année pendant 15 ans pour permettre le rattrapage.

M. Poznanski: C'est exact. Des évaluations successives mettent à nu de nouvelles dettes sans capitalisation. Que ce soit par suite d'expériences malheureuse ou de modifications, elles doivent être liquidées au cours d'une période déterminée par la loi.

Le sénateur Roblin: Pour autant qu'on puisse en juger, les obligations actuelles pour les pensions sont-elles de nos jours entièrement consolidées, j'entends celle qui s'accumulent, disons, en 1978?

M. Poznanski: La compagnie est tenue de verser au fonds de pensions la totalité du montant des bénéfices acquis.

Le sénateur Roblin: De sorte qu'il est à espérer qu'un jour, vous vous en sortirez?

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je ne connais pas le nom du témoin parce que je suis arrivé un peu en retard. Puis-je demander son nom?

Le président: M. Poznanski.

Le sénateur Riley: Monsieur Poznanski, travaillez-vous pour le CN?

M. Poznanski: Non, je travaille pour le Département des assurances.

Le sénateur Riley: Un employé du CN qui a pris sa retraite il y a quelque 30 ans et recevait à l'époque un salaire d'environ $6,000 par an recevrait une pension de quel montant?

M. Poznanski: Il m'est très difficile de répondre à cette question. Je ne sais pas s'il participait au régime de pensions de 1935 ou . . .

Le sénateur Riley: De 1959.

M. Poznanski: Je crois qu'en vertu du régime de 1959 la pension est assujettie à l'intégration au Régime de pensions du Canada: 2 p. 100 du salaire moyen de ses cinq dernières années pour chaque anné de service.

Le sénateur Riley: Le chiffre étant de $6,000, quel serait le montant?

[*Text*]

Mr. Poznanski: How many years would he have been a member of the pension plan?

Senator Riley: If he was in the 1939 plan and was earning $6,000 in 1939, what would his pension be today?

Mr. Poznanski: I would not know how many years.

Senator Riley: If he retired in 1939 and was earning, say, $5,000 or $6,000 a year, what would his pension be today?

Mr. Poznanski: If he retired in 1939 he would have been a member of the 1935 plan. Therefore, it depends on whether or not he contributed to the 1935 plan. I believe the basic pension under the 1935 pension plan was $25 a month, which was provided at the sole cost of the company.

Senator Riley: He could go out and make babies and get baby bonuses rather than take the CNR pension. Some of these early pensioners are starving. Do you agree that that is a logical and honest way to look after your retired people?

Mr. Poznanski: I have not designed or negotiated the CNR pension plan; consequently I cannot really say whether or not the benefits under that plan are adequate. I agree with you that the pension of $25 a month does not appear to be an adequate pension; but this is entirely outside the purview of the Pension Benefits Standards Act.

Senator Riley: I am not attacking you. I am merely asking you if that is an honest way to deal with people who are retired.

The Chairman: Senator Riley, perhaps I should say that Mr. Poznanski is the director of the pension benefits division of the Department of Insurance.

Senator Langlois: At our last meeting we were told that as of one year ago the unfunded liability—I am using the words of the evidence we had at that time—owed by the CNR amounted to $1.07 billion. Later on we were told that if the plan were fully funded there would be enough money in the plan to index pensions to a substantial degree. Would you care to comment on that?

Mr. Poznanski: If the pension fund earned in excess of the interest rate that is assumed in the actuarial calculations, then presumably the excess interest could be used to provide some measure of indexation of benefits. However, that is not the case at the present time with the CNR pension fund. As I understand it, the investments do not yet earn the interest rate that is assumed in the actuarial calculations. Consequently, even if there were no unfunded liability, there would be no excess amount from which the escalation could be provided.

The Chairman: What is the assumed actuarial rate of interest in this calculation to which you have just referred?

Mr. Poznanski: The actuarial calculations performed in connection with the CNR pension plan assume long-range interest of 7.5 per cent.

[*Traduction*]

M. Poznanski: Combien d'années a-t-il souscrit au régime de pensions.

Le sénateur Riley: S'il participait au régime de 1939 et s'il gagnait $6,000 à cette époque, quelle serait sa pension aujourd'hui?

M. Poznanski: Je ne sais pas combien d'années . . .

Le sénateur Riley: S'il avait pris sa retraite en 1939 et gagnait disons, $5,000 ou $6,000 par an, quel serait aujourd'hui le montant de sa pension?

M. Poznanski: S'il a pris sa retraite en 1939, il devait souscrire au régime de 1935. Je crois qu'en vertu du régime de pensions de 1935, la pension de base était de $25 par mois, cette somme étant entièrement à la charge de la compagnie.

Le sénateur Riley: Il pouvait partir et aller faire des enfants pur toucher des chèques d'allocations familiales plutôt que d'encaisser la pension du CN. Certains de ces anciens retraités sont dans la dèche. Pensez-vous qu'il s'agit là d'une façon logique et honnête de vous occuper de vos retraités?

M. Poznanski: Je n'ai pas conçu ou négocié le régime de pensions du CN; par conséquent, je ne peux pas dire si les prestations de ce régime sont satisfaisantes. Je conviens qu'une pension de $25 par mois ne semble pas convenable, mais cela est entièrement en dehors du domaine de la Loi sur les normes des prestations de pension.

Le sénateur Riley: Je ne vous attaque pas. Je vous demande simplement s'il s'agit là d'une façon honnête de s'occuper des retraités.

Le président: Sénateur Riley, je devrais peut-être préciser que M. Poznanski dirige la Division des prestations de pension du Département des assurances.

Le sénateur Langlois: A notre dernière rencontre, on nous a dit qu'il y a un an, la dette non capitalisée—je me sers de l'expression dont on s'est servi au cours du témoignage—les Chemins de fer nationaux du Canada s'élevait à $1.07 milliards. On nous a dit plus tard que si le régime était entièrement fondé, on disposait alors de suffisamment de capitaux pour indexer les pensions d'une façon assez substantielle. Auriez-vous l'obligeance de commenter cette déclaration?

M. Paznanski: Si la caisse de retraite rapportait plus que le taux d'intérêt prévu dans les calculs actuariels, on peut alors supposer que l'intérêt en surplus pourrait servir dans une certaine mesure à indexer les avantages. Ce n'est toutefois, par le cas à l'heure actuelle pour la caisse de retraite du CN. D'après ce que j'ai compris les investissements ne rapportent pas le taux d'intérêt prévu dans les calculs. En conséquence, même s'il y avait une dette non capitalisée, aucun montant en surplus ne nous permettrait la révision.

Le président: Quel est le taux d'intérêt actuariel présumé dans ce calcul dont vous venez tout juste de parler?

M. Poznanski: Les calculs actuariels effectués dans le cadre du régime de pensions du CN suppose un taux d'intérêt à long terme de 7.5 p. 100.

[*Text*]

The Chairman: I believe I have been reading from the same evidence as Senator Langlois. Perhaps I could quote from it. It is found on page 12:87 of the evidence of our proceedings on Tuesday, June 6. The following is taken from the evidence of Mr. White:

> Dr. Bandeen does not emphasize this, but he did say this morning something about the possibility that the interest rate earned on the investment could exceed 7½ p. 100, which would create a credit to the fund. But actually the funds are based on the assumption that 4 p. 100 interest will be earned, and any earnings of those funds above 4 p. 100 remains in the funds and reduces the actuarial liability.

Does that appear to you to be accurate?

Mr. Poznanski: No, I do not believe that is accurate. The interest rate used in the valuation of the CNR pension fund used to be 4 p. 100 prior to 1968, if my memory is correct. In 1968 the actuaries decided that in their appreciation of the future it would be more appropriate to use an interest rate of 7½ p. 100. I believe at that time a new policy was adopted insofar as investments of the pension fund were concerned, and it was hoped that over a relatively short period of time the fund would, in fact, be earning 7½ p. 100. The actuarial valuations have been using 7½ p. 100 interest since that time.

The Chairman: May I read a little further from the same evidence and on the same page?

> The amount they have guaranteed is decreased year after year by the effects of inflation, by the higher rate of interest, by the higher value of common stocks and shares in real estate. This is why I say that the pension funds are actually a money-making proposition as far as the companies are concerned. The pensioners are the only people who are being short-changed; the CNR is making a lot of money out of pensioners.

This, I assume, still refers to the belief that the investments in the fund are earning more than the assumed rate used by the actuaries in calculations, and this excess goes to reduce the unfunded liability. Could you comment on that, please?

Mr. Poznanski: In 1968, when there was a change in the valuation assumptions, particularly the interest rate from 4 p. 100 to 7½ p. 100, there was a reduction in the unfunded liabilities of the pension plan. However, since that time, the pension fund has been experiencing additional unfunded liabilities for three reasons. Firstly, because of the improvements that have been made from time to time in the pension plan, including, I believe, certain improvements to pensioners; and, secondly, because the salary assumption in the actuarial calculations did not anticipate the very large salary increases that have taken place; and, thirdly, because from that time until the present time the fund has not really earned the full 7½ p. 100 which is assumed.

[*Traduction*]

Le président: Je crois que j'ai lu le même témoignage que le sénateur Langlois. Je pourrais peut-être le citer. On le trouve à la page 12:87 des délibérations du mardi 6 juin. Ce qui suit est tiré du témoignage de M. White:

> M. Bandeen n'insiste pas là-dessus, mais il a dit ce matin qu'il était possible que le taux d'intérêt rapporté sur l'investissement dépasse 7½ p. 100, ce qui créerait un crédit au profit du fonds. En réalité, les fonds sont calculés sur la base d'un gain d'intérêt probable de 4 p. 100, et tout ce qui est supérieur à 4 p. 100 reste dans le fonds, et réduit le passif actuariel.

Est-ce que cela vous semble exact?

M. Poznanski: Non, je ne crois pas que ce soit exact. Le taux d'intérêt utilisé pour l'évaluation de la caisse de retraite du CN était habituellement de 4% avant 1968 si ma mémoire est bonne. En 1968 les actuaires ont décidé qu'il serait plus approprié pour leurs prévisions de recourir à un taux d'intérêt de 7.5%. Je crois qu'une nouvelle politique a alors été adoptée du moins en ce qui concerne les investissements de la caisse de retraite et qu'on espérait que sur une période relativement courte le fonds rapporterait 7.5%. C'est ainsi que dans les évaluations actuarielles on se sert depuis ce temps du taux d'intérêt de 7.5%.

Le président: Puis-je continuer à lire quelques extraits du même témoignage, à la même page:

> Ce montant garanti diminue d'année en année en raison de l'inflation, de l'augmentation du taux d'intérêt et de l'augmentation de la valeur des actions ordinaires et des actions immobilières. C'est pourquoi je dis que les fonds de pension visent finalement à faire de l'argent avec les retraités. Ils sont les seuls à perdre au change. le CN fait beaucoup d'argent avec eux.

Je suppose que cela tient toujours compte de l'hypothèse voulant que les cotisations au fonds rapportent plus que le taux que les actuaires utilisent dans leurs calculs et que ce surplus contribue à réduire les engagements non capitalisés. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. Poznanski: En 1968, à la suite des modifications apportées aux postulats d'évaluation et notamment, de la hausse du taux d'intérêt de 4% à 7,5%, il y a eu une diminution des engagements non capitalisés du régime de pension. Toutefois, depuis un certain temps, le fonds de pension connaît une recrudescence d'engagements non capitalisés et ce, pour trois raisons. La première est que des améliorations ont été apportées, de temps à autre, au régime de pension y compris certains avantages pour les pensionnés; et deuxièmement, parce que les postulats relatifs au salaire utilisés dans les calculs actuariels n'avaient pas tenu compte des augmentations très considérables de salaires enregistrées depuis et enfin, la troisième raison, est que depuis ce temps jusqu'à maintenant, le fonds n'a pas vraiment rapporté les 7,5% d'intérêt prévu.

[*Text*]

The Chairman: By the way, is it part of your responsibility to ensure that all the earnings of the investments in the fund are properly credited to the fund?

Mr. Poznanski: Yes, the earnings and the assets of the pension plan must stay in the pension fund and then actuarial calculations make certain assumptions as to what these earnings will be.

Senator Riley: I am not trying to attack the CNR. Originally, the Superintendent of Insurance did not approve of the board of directors of the CNR pension trust. Why was this decision taken in reverse?

Mr. Poznanski: I am not sure that I follow the question. You are asking whether the Superintendent of Insurance approved of the CNR?

Senator Riley: He did not approve of the board of directors of the CNR as the trustee of the Canadian National pension fund, but later he reversed his decision. Why was that?

Mr. Poznanski: To my recollection, there has been no reversal of any decision taken by the Superintendent. The Pension Benefits Standards Regulations state that the pension fund may be administered by a number of entities, including corporate trustees. We were not sure whether this expression meant that the employer, the CNR in this case, could be the trustee of the pension plan for its employees. We therefore sought interpretation of the regulations from the Department of Justice and we were informed that if there is a proper declaration of trust, which I believe exists in this case, it was not contrary to the legislation for the CNR or the board of directors of the CNR to be the trustee of the pension plan, so there was no reversal.

Senator Riley: Why should the company be the trustee of the pension plan? Why should it not be some independent, outside source?

Mr. Poznanski: As a general rule, I would agree that it is usual and probably better if it is an outside trustee rather than the employer, but as the regulations stood, it appeared what the CNR, the CPR and perhaps one or two more corporations were doing was not contrary to the legislation.

Senator Riley: Mr. White, the other day, said that it was unusual for this sort of thing to go on. I am inclined to agree with Mr. White that there should be an independent trustee of the pension fund, particularly since there is re-investment of the fund and you get interest and the company apparently takes the cream off the top of the investment.

Mr. Poznanski: I have noticed some reference to the company taking the cream off the investment. I am not sure I follow that reference. The CNR and, I believe, the CPR, having very large pension funds, were organized to administer those funds and they established all kinds of procedures to administer those funds as completely separate from their company funds.

In a situation of this magnitude it appears that it might be quite expensive to have a trust company or other institution of

[*Traduction*]

Le président: Mais n'êtes-vous censé veiller à ce que tous les profits tirés des investissements dans le fonds soient portés au crédit du fonds?

M. Poznanski: Oui, les revenus et les avoirs du régime de pension doivent y rester et les calculs actuariels utilisent certains postulats pour arriver au montant éventuel de ces revenus.

Le sénateur Riley: Mon intention n'est pas d'attaquer le CN. Au départ, le Surintendant des assurances n'approuvait pas le régime de pension du Conseil de direction du CN et j'aimerais savoir pourquoi a-t-on changé d'avis?

M. Poznanski: Je ne suis pas certain de comprendre la question. Vous voulez savoir si le Surintendant des assurances approuve le CN?

Le sénateur Riley: Il n'était pas d'accord que le conseil d'administration du CN serve de fiduciaire aux fins du fonds de pension de cette société, mais il a ensuite changé d'avis. Pourquoi?

M. Poznanski: Autant que je sache, le Surintendant n'a jamais pris le contrepied de sa décision. Le Règlement sur les normes des prestations de pension stipule que le fonds de pension peut être administré par un certain nombre d'entités, y compris les sociétés fiduciaires. Nous n'étions pas sûrs si cette expression signifiait que l'employeur, en l'occurrence le CN Rail, pouvait être l'administrateur du régime de pension de ses employés. Nous avons donc demandé au ministère de la Justice quelle était son interprétation du règlement, et il nous a informés que s'il y avait effectivement déclaration de fiducie, ce qui, je crois, est le cas ici, il n'était pas contraire à la loi que le CN ou son conseil d'administration soit l'administrateur du régime de pension. Il y a donc eu confirmation.

Le sénateur Riley: Pourquoi la société devrait-elle être l'administrateur du régime de pension? Pourquoi ne serait-ce pas quelque partie extérieure indépendante?

M. Poznanski: En règle générale, je reconnais qu'il est courant et probablement mieux d'avoir un administrateur extérieur plutôt que l'employeur lui-même, mais dans la forme actuelle du règlement, il semblait que ce que le CN Rail, le CP Rail et peut-être une ou deux autres sociétés faisaient n'était pas contraire à la loi.

Le sénateur Riley: M. White a dit l'autre jour qu'il était inhabituel que ce genre de chose se poursuive. Je suis enclin à penser comme M. White que l'administrateur du fonds de pension devrait être une partie indépendante, particulièrement parce qu'on réinvestit le fonds, qu'on en retire des intérêts, et que c'est apparemment la société qui en profite.

M. Poznanski: Je sais qu'on a dit que la société profitait des investissements. Mais je ne suis pas certain que ce soit vrai. Comme le CN Rail et, je crois, le CP Rail ont de très gros fonds de pension, ils ont établi toutes les modalités nécessaires pour les administrer en tant que revenus distincts des fonds de leur société.

Dans une situation de cette envergure, il semble qu'il serait vraiment coûteux qu'une société fiduciaire ou autre établisse-

[*Text*]

that kind to be the trustee of the pension plan. This, I believe, was probably one of the reasons why a company such as the CNR felt that they could do a better job in administering the fund if the company were the trustee itself.

I might mention that the Department of Insurance examined the operation of the CNR and the CPR pension plans a number of years ago, including the administration of the pension funds, and the Department was satisfied that the assets of the pension funds were being administered properly and totally apart from the assets of the CNR or the CPR as railroad companies.

Senator Riley: You are talking about policy now. What about your personal opinion?

Senator Flynn: He is not here for that.

Mr. Poznanski: In most cases the trustee is a separate entity. It can be individual trustees; it can be a trust company; it can be a pension fund society; and it can be an insurance company. I would agree that if most employers decided to be the trustees of their own pension plans we would be quite concerned, because we do not have the resources to examine each and every case to ensure that the pension fund would be administered in accordance with the legislation, in accordance with proper accounting requirements, and that the funds would be kept separate from the funds of the employer.

Senator Riley: I was asking for your personal opinion.

The Chairman: Perhaps the witness would prefer not to express his personal opinion on the matter. He is certainly free to do so, if he cares to.

Senator Langlois: The witness is not here to give us his personal opinion: be is speaking for his department; that is all.

Senator Molgat: I do not think we can put the witness under that sort of pressure.

Senator Langlois: I have a supplementary question. Are we to understand that these investment procedures of the CNR are approved by your organization?

Mr. Poznanski: The legislation requires that the pension fund be audited at least every three years by external auditors.

Senator Langlois: Chosen by whom?

Mr. Poznanski: Chosen by the company.

Senator Langlois: Are these auditors appointed by the government?

Mr. Poznanski: No, but the auditor must be independent of the employer.

Senator Flynn: You said that some years ago you examined the operation of the pension fund and that you were satisfied that the company was keeping the assets aside, and so on and so forth. Did you examine whether the investment policy was efficient—that is, as efficient as if the fund were under, let us say, the surveillance or administration of a trust company?

[*Traduction*]

ment de ce genre soit l'administrateur du régime de retraite. C'est probablement, je crois, l'une des raisons pour lesquelles une société comme le CN Rail estimait pouvoir faire un meilleur travail si elle était elle-même l'administrateur du fond.

J'aimerais mentionner que le département des assurances a, il y a un certain nombre d'années, examiné le fonctionnement du CN Rail, son régime de retraite, ainsi que l'administration du fonds de retraite, et qu'elle a été convaincu que l'actif du fonds de pension était bien administré, et totalement distinct de l'actif du CN ou du CP en tant que compagnies de chemin de fer.

Le sénateur Riley: Vous parlez maintenant de politique. Quelle est votre opinion personnelle?

Le sénateur Flynn: Il n'est pas ici pour cela.

M. Poznanski: Dans la plupart des cas, l'administrateur est une entité distincte. Il peut s'agir de particuliers, de sociétés de fiducie, ou de sociétés de fonds de pension. Je reconnais que si la plupart des employeurs décidaient d'être les administrateurs de leurs propres régimes de pension, nous en serions très préoccupés, car nous n'avons pas les ressources nécessaires pour examiner chaque cas individuellement, de façon à s'assurer que le fonds de pension est administré conformément à la loi, c'est-à-dire conformément aux normes comptables, et que les revenus qu'il rapporte restent distincts de ceux de l'employeur.

Le sénateur Riley: Je vous demandais votre opinion personnelle.

Le président: Le témoin préférerait peut-être ne pas exprimer son opinion personnelle sur la question. Il est certainement libre de le faire s'il le désire.

Le sénateur Langlois: Le témoin n'est pas ici pour donner son opinion personnelle. Il parle pour son ministère, c'est tout.

Le sénateur Molgat: Je ne pense pas qu'on puisse soumettre le témoin à ce genre de pression.

Le sénateur Langlois: J'ai une autre question. Faut-il comprendre que ces modes d'investissement du CN sont approuvés par votre organisation?

M. Poznanski: La loi exige que le fonds de pension soit vérifié au moins tous les trois ans par des vérificateurs de l'extérieur.

Le sénateur Langlois: Choisis par qui?

M. Poznanski: Par la compagnie.

Le sénateur Langlois: Ces vérificateurs sont-ils nommés par le gouvernement?

M. Poznanski: Non, mais ils doivent être indépendants de l'employeur.

Le sénateur Flynn: Vous avez dit qu'il y a quelques années, vous aviez examiné le fonctionnement du régime de pension et que vous vous étiez convaincu que la compagnie mettait de côté l'actif du fonds, etc... Avez-vous noté si la politique d'investissement était efficace? C'est-à-dire aussi efficace que si le fonds avait été sous la surveillance ou l'administration

[*Text*]

Can you compare the efficiency of the investment in the two circumstances?

Mr. Poznanski: It is very difficult for me to make a comparison.

Senator Flynn: You did not look into this aspect, as an official of the Department of Insurance?

Mr. Poznanski: Well, we cannot recommend to the pension plan trustee how he is to make his investments. There are prescriptions in the regulations as to the eligibility of the investments.

Senator Flynn: I appreciate that, but I do not think anybody ever worried about the fact that the Canadian National would keep the assets aside—that is, of course, essential; but what is of importance for the pensioners is that the fund be administered as efficiently as possible, and that it draw an income comparable to, let us say, the best administered fund of the same kind. That is the point, I think, that we would like you to address yourself to if you can.

Mr. Poznanski: Well, we did not make a comparison of the performance of the Canadian National Railways pension fund with funds administered by trust companies. However, I think it is perhaps important to mention that it is in the interests of the company to make sure that the fund is earning—

Senator Flynn: I do not doubt that; but it is easy to compare the performance, surely. You know what the total amount of assets is, and you know what the income is, and you can work out an average with respect to other funds.

Mr. Poznanski: We did not conduct this type of comparison. I believe that Commissioner Hall, in his study of the railroad pension plans, made some comparisons, and if my memory serves me right, he indicated that the performance of the CNR pension fund is in the second or third quartile, which would mean that it is performing about as good as average.

Senator McElman: Mr. Chairman, do I understand that the Canadian Pacific Railway serves as the trustee, as well, for the funds of the CPR retired employees?

Mr. Poznanski: Yes. The CPR is the trustee of its pension plan.

Senator McElman: The situation is identical to that of the CNR.

Mr. Poznanski: Yes.

Senator McElman: Perhaps you could tell us, then, if the trust of CNR is being operated as cheaply as or more cheaply than if it were in the hands of a private trust organization. I am talking about administrative costs.

Mr. Poznanski: I believe the contention of the CNR is that they have not appointed a trust company, for example, to be the trustee of the pension plan; but we have not, as the Department of Insurance, studied this aspect.

[*Traduction*]

d'une société fiduciaire, par exemple? Pouvez-vous comparer l'efficacité de l'investissement dans les deux cas?

M. Poznanski: Il m'est très difficile de faire une comparaison.

Le sénateur Flynn: Vous n'avez pas examiné cet aspect, en tant que fonctionnaire du département des assurances?

M. Poznanski: Nous ne pouvons recommander à l'administrateur du régime de pension des façons d'investir. Il y a dans les règlements des prescriptions quant à l'admissibilité des investissements.

Le sénateur Flynn: Je sais, mais je ne pense pas que quiconque se soit jamais préoccupé de savoir si le CN conservait cet actif de côté. C'est évidemment essentiel. Mais ce qui importe aux retraités, c'est que le fonds administré le plus efficacement possible, qu'il rapporte, disons, un revenu comparable à celui du fonds le mieux administré. C'est, je pense, la question que nous aimerions que vous traitiez si vous le pouvez.

M. Poznanski: Nous n'avons pas comparé le rendement de la caisse de retraite du Canadian national aux fonds administrés par les sociétés de fiducie. Cependant, je pense qu'il est peut-être important de dire qu'il est dans l'intérêt de la société de s'assurer que ces fonds rapportent des bénéfices.

Le sénateur Flynn: Je n'en doute pas mais il est certainement facile de comparer le rendement. Vous connaissez la valeur totale de l'actif et les revenus et vous pouvez établir une moyenne en ce qui concerne les autres fonds.

M. Poznanski: Nous n'avons pas effectué ce genre de comparaison. Je crois que le commissaire M. Hall, dans son étude sur les régimes de retraite des chemins de fer, a établi certaines comparaisons; si ma mémoire est exacte, il a indiqué que le rendement de la caisse de retraite du CN se situe dans le deuxième ou troisième quartile, ce qui signifie qu'elle est tout au moins aussi avantageuse que la caisse moyenne.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, dois-je comprendre que le Canadien pacifique agit à titre de fiduciaire, et de même, des fonds des employés du CP à la retraite?

M. Poznanski: C'est exact. Le CP est le fiduciaire de son régime de retraite.

Le sénateur McElman: Il en est de même pour le CN.

M. Poznanski: Oui.

Le sénateur McElman: Vous pourriez peut-être nous dire alors si la fiducie du CN est exploitée de façon aussi économique ou plus économiquement que si elle était administrée par une société de fiducie privée? Je parle ici bien sûr des frais d'administration.

M. Poznanski: Le CN affirme, qu'il peut exploiter sa fiducie de façon plus économique et c'est la raison pour laquelle elle n'a pas engagé de société de fiducie, par exemple, pour servir de fiduciaire du régime de retraite; mais contrairement au Département des assurances, nous n'avons pas étudié cet aspect.

[*Text*]

Senator McElman: Then, in official terms, you cannot make any comparison, as you could not with regard to investment, as to the cheapness of the operation by the company trust.

Mr. Poznanski: That is right. I cannot make a comparison.

Senator Langlois: As a result of these audit reports, have there been any recommendations made in the past with regard to the operation of these funds and the investment procedures followed?

Mr. Poznanski: The requirement for filing of audit reports is very new—it came into force only last year—and the pension plan administrators have a period of two years within which to file the first audit report. I do not recall having seen an audit report on the CNR pension plan.

Senator Langlois: You are speaking of filing with your department, of course.

Mr. Poznanski: That is right. The regulations require that an audit be made at least triennially and that a report on that audit be filed with the department when it is obtained by the pension plan administrator.

Senator McElman: Mr. Chairman, in the presentation of Mr. White—and I realize that he was working under emotional stress—there was certain terminology used to the effect that there was a "rip-off".

Senator Langlois: He said "cream-off".

Senator Riley: He apologized for that, anyway.

Senator McElman: Senator Riley, I did not interrupt you, and I expect the same courtesy in return.

Such terms were used as "rip-off", "cream-off", and so on. In your supervision of this, can you find any justification for such terminology?

Mr. Poznanski: I believe the pension fund of the CNR is operated in accordance with the requirements of the legislation.

The Chairman: I would like, if I may, to quote another extract from Mr. White's evidence. This is found on page 12:91 of the proceedings of Tuesday, June 6, 1978, and relates to this same matter.

> **Senator Langlois:** Mr. Chairman, I cannot understand how this can be called a "rip-off" when the money stays in the fund and accrues to the fund.
>
> **The Chairman:** Perhaps you would answer that, Mr. White.
>
> **Mr. White:** I will try to. The actuarial liability for the whole fund for Canadian National is $2.5 billion. The assets in the fund—bonds, stocks and real estate—as of one year ago amounted to $1.461 billion. The difference, being $1.073 billion, represents the unfunded liability owed by Canadian National Railways. Supposing that we have 10 per cent inflation in one year on those assets—

[*Traduction*]

Le sénateur McElman: Ainsi donc, en termes officiels, vous ne pouvez faire aucune comparaison, tout comme ce fut le cas pour les investissements, des coûts d'exploitation par la société de fiducie.

M. Poznanski: C'est exact. Je ne peux faire de comparaison.

Le sénateur Langlois: Suite à ces rapports de vérification, a-t-on déjà fait des recommandations en ce qui concerne l'exploitation de ces fonds et les procédures d'investissements ont été adoptées?

M. Poznanski: L'obligation de produire des rapports de vérification est très récente—elle ne date que de l'an dernier—et les administrateurs du régime de retraite ont deux ans pour présenter leur premier rapport de vérification. Je ne me souviens pas d'avoir vu aucun rapport de vérification sur le régime de retraite du CN.

Le sénateur Langlois: Vous parlez de rapports présentés à votre Département, bien sûr.

M. Poznanski: C'est exact. Les règlements stipulent qu'une vérification doit être effectuée au moins tous les quatre mois, et qu'un rapport sur cette vérification doit être présenté au Département après réception du rapport par l'administrateur du régime de retraite.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, lors de sa présentation,—et je me rends compte qu'il était sous une tension, M. White a utilisé une certaine terminologie et parlé «d'exploitation».

Le sénateur Langlois: Il a dit «cochonnerie».

Le sénateur Riley: Il s'en est excusé, de toute façon.

Le sénateur McElman: Monsieur le sénateur Riley, je ne vous ai pas interrompu et je m'attends à ce que vous fassiez preuve de la même courtoisie.

On a utilisé des termes comme «exploitation» et «cochonnerie» et ainsi de suite. Pouvez-vous justifier un tel emploi de ces termes?

M. Poznanski: J'estime que le fonds de pension du CN est géré selon les exigences de la loi.

Le président: J'aimerais, si vous me le permettez, citer une autre partie du témoignage de M. White page 12:91 des délibérations du mardi 6 juin 1978 qui traite de cette question:

> **Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, je ne comprends pas comment on peut qualifier cela de «friponnerie» lorsque l'argent reste dans la caisse et profite à celle-ci.
>
> **Le président:** Monsieur White, pouvez-vous répondre à cette question?
>
> **M. White:** Je vais essayer. La dette actuarielle de toute la caisse du Canadien National est de $2.5 milliards. L'actif—garanties, actions et valeurs mobilières—l'an passé, s'élevait à $1,461 milliard. La différence, de $1,073 milliard, constitue la dette non consolidée du Canadien National. En supposant que nous connaissions un taux d'inflation de 10% en un an sur cet actif—et c'est possi-

[*Text*]

and that is conceivable—those assets could increase in value by 146 million. If the value of the assets increases, it forces down the size of the unfunded liability. The CNR has guaranteed the difference. That being so, the more money the pension fund makes, the less money CNR owes to it.

Do you accept that as a fair comment?

Mr. Poznanski: Well, there are two observations that I might make. If there is inflation, as is suggested in the statement, then it is likely that salaries of employees will increase much more than originally anticipated in the actuarial calculations. Consequently, that will in itself result in a substantial additional unfunded liability.

The second observation that I might make is that if there is a high degree of inflation the value of a lot of the investments in the pension fund may well decrease in value rather than increase. Tha would certainly be the case with the bonds, and even in respect fo equities, it is, I think, almost a demonstrated fact that in times of accelerated inflation the real rate of return goes down; so I would not necessarily agree that this type of scenario would result in a profit to the pension fund.

The Chairman: May I read you just one more extract? This is on the next page, page 12:92. It again relates to the same thing.

CNR is investing that money.

He means the pension plan funds.

Under the 1959 plan, it guarantees a fixed income. No matter how much revenue comes in, no matter how large it is, the pensioner is not entitled to one cent more. All of the extra revenue and all of the increased values in real estate and stocks, of which they own over $400 million—I do not mean CNR; I mean the pension fund owns it—all this extra value and income goes to reduce the liability of the CNR to that fund. I assure you that pensioners are losing out on their pensions, because they have fixed pensions for life and the company is making the money the pensioners are losing.

Do you care to make any comment with respect to that?

Mr. Poznanski: I agree that the plan provides for fixed amounts of pension to pensioners. As I mentioned earlier, however, I do not know whether there is an additional amount flowing into the pension fund, because the earnings of that fund at the moment do not even come up to the amount assumed in the actuarial calculations. Therefore, as a result there is a deficiency in the fund because its earnings are not sufficient to cover what was assumed would be added by the earnings.

The Chairman: Thank you. Are there further questions?

Senator Molgat: With respect to that subject, Mr. Chairman, the earnings are not sufficient, you say, to live up to the actuarial requirement?

[*Traduction*]

ble—cet actif augmentera de $146 millions. Si la valeur de l'actif augmente, la dette non consolidée baissera. Le Canadien National garantit la différence et ainsi, plus de gens participent à la caisse de retraite, moins le CN doit y verser d'argent.

Pensez-vous que cela soit juste?

M. Poznanski: A cela je ferai deux observations. S'il y a inflation comme le témoignage semble le suggérer, il est donc probable que les traitements des employés augmenteront beaucoup plus qu'on aurait pu l'estimer dans les estimations. En conséquence, cela entraînera une augmentation importante des dettes sans couverture.

La deuxième observation que je pourrais faire est que si le taux d'inflation est élevé, la valeur de nombre d'investissements effectués dans les fonds de pension pourront décroître en valeur plutôt que le contraire. Cela serait certainement le cas des obligations et même celui des actions; je pense qu'il est prouvé qu'en période d'inflation galopante, le taux de rendement réel s'affaiblit donc je ne serais pas nécessairement d'accord que ce type d'hypothèse entraîne des profits pour les fonds de pension.

Le président: Me permettez-vous de vous lire un autre extrait? Il se trouve à la page 12:92 et porte une fois encore sur la même chose.

Le CN investit cet argent.

Il veut dire les fonds de pension.

Le CN investit cet argent et, selon le régime de 1959, la société garantit un revenu fixe, quel que soit le revenu que la personne retire, et peu importe son importance, le pensionné n'a pas droit à un cent de plus. Toutes les autres recettes en surplus, toutes les valeurs immobilières et les actions qui ont augmenté, sur lesquelles ont doit plus de $400 millions—je ne parle pas ici du CN, mais plutôt de la caisse de retraite—toutes ces valeurs en surplus et ces revenus aident à réduire la dette du CN pour cette caisse de retraite. Je vous assure que les pensionnés perdent de l'argent sur leurs pensions parce qu'ils ont des pensions fixes pour la vie et la société fait des bénéfices sur l'argent que perdent les pensionnés.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Poznanski: Je reconnais que le régime prévoit des montants fixes de pension pour les retraités. Mais comme je l'ai déjà mentionné, je ne sais pas si le fonds de pension reçoit des sommes complémentaires, car pour le moment les recettes de ce fonds ne représentent même pas le montant prévu par les calculs actuariels. Il y a donc une lacune, en ce sens que les recettes du fonds ne suffisent pas à couvrir ce qu'elles sont censées couvrir.

Le président: Je vous remercie. Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, vous dites que les recettes ne suffisent pas à couvrir les dettes actuarielles?

[*Text*]

Mr. Poznanski: That is correct; the actuaries assumed a long-range interest rate, which is a matter of their judgment. They have assumed an interest of 7½ per cent as one that will be earned by the fund over a long period of time. The investments in the fund at one time were low-interest bearing securities and these had to be sold over a period of time, or as they matured, exchanged for higher earning securities. At the present time the fund is not earning the 7½ per cent interest which has been assumed for the long range. Therefore, in the meantime deficiencies are arising out of the insufficiency of the returns on investment. There may be gains from other sources which would offset to some extent that loss. However, in addition to the losses due to the earnings not being up to the level assumed in the calculations, there are also losses on account of salaries increasing currently at a much higher rate than that which was assumed by the actuaries.

Senator Molgat: Is the company not committed to make up those deficiencies?

Mr. Poznanski: Yes, it it.

Senator Molgat: When will those be made up, because there are also previous unfunded liabilities? Is there a rule under the act in that regard?

Mr. Poznanski: Yes. As I mentioned earlier, the plan must be valued at least once every three years. Any unfunded liability disclosed by the valuation, whether it be as a result of amendments to the plan, or as a result of unsatisfactory or unfavourable experience, must be made good. The period for the liquidation of what I term the experienced defiencies is really five years, except that it may be as long as 15 years provided that additional calculations are performed to demonstrate that this longer liquidation will not deteriorate the funded status of the pension plan.

Senator Molgat: So even the current deficiencies, then, are not made up currently?

Mr. Poznanski: That is correct.

Senator McElman: But the trust is required to make up that difference, nonetheless. Rather than taking profit out of it, the trust is required to make up that difference.

Mr. Poznanski: The employer is required to contribute to the pension plan special payments to liquidate any unfunded liability that arises from time to time. The source of revenue for the pension fund is really the employer and employee contributions and investment earnings.

Senator McElman: Along the same line, is it possible, under the insurance law and the regulations under it, for the CNR trust to invest in CNR debentures?

Mr. Poznanski: The requirements of the legislation permit the investment of as much as 10 per cent of the assets of the pension plan in the securities of any one issuer. We have interpreted this to mean that the pension fund of a particular employer could invest up to 10 per cent of its assets in the securities of the employer, provided that those securities met the standards for the investment of the pension plan funds. To

[*Traduction*]

M. Poznanski: C'est exact; les actuaires ont supposé un taux d'intérêt à long terme, c'est juste une question d'opinion. Ils ont supposé que le fonds gagnerait un intérêt de 7½ p. 100 sur une longue période. A un moment donné, les sommes investies dans ce fonds représentaient des valeurs à faible intérêt et il fallait les vendre au cours d'une période déterminée, ou les échanger, lorsqu'elles venaient à échéance, contre des valeurs rapportant davantage. A l'heure actuelle, contrairement à ce qui a été prévu, le fonds ne gagne pas 7½ p. 100 d'intérêt. Par conséquent, l'insuffisance des recettes engendre des problèmes. Les bénéfices peuvent provenir d'autres sources et compenser dans une certaine mesure ce déficit. Mais, outre les déficits dus au fait que les recettes n'atteignent pas le niveau prévu, il y a des déficits qui sont dus au fait que les salaires augmentent beaucoup plus rapidement que ne l'avaient supposé les actuaires.

Le sénateur Molgat: La société n'est-elle pas tenue de combler ces déficits?

M. Poznanski: Oui.

Le sénateur Molgat: Quand le fera-t-elle, car il y a aussi des dettes impayées? Existe-t-il dans la loi une disposition à cet égard?

M. Poznanski: Oui; comme je l'ai déjà mentionné, le régime doit être évalué au moins une fois tous les trois ans. Tout passif non capitalisé que révèle l'évaluation, que ce soit par suite des modifications apportées au régime ou par suite d'une expérience malheureuse, doit être remboursé. La période de la liquidation des dettes est de cinq ans, mais elle peut être de quinze ans si d'autres calculs révèlent que la liquidation à long terme ne nuit pas au financement du régime de pension.

Le sénateur Molgat: Ainsi, même les déficits engendrés au cours d'une période donnée ne seraient pas comblés au cours de cette même période, n'est-ce pas?

M. Poznanski: C'est exact.

Le sénateur McElman: Mais la fiducie doit, de toute façon, payer la différence. Au lieu d'en retirer des bénéfices, elle doit payer la différence.

M. Poznanski: L'employeur est tenu de verser au régime de pension des cotisations spéciales pour liquider tout passif non capitalisé qui survient de temps à autre. Ce sont les cotisations versées par l'employeur et l'employé qui constituent la source des revenus du fonds de pension.

Le sénateur McElman: Dans le même ordre d'idée, le fiduciaire du CN peut-il, en vertu de la loi sur les assurances et des règlements qui en découlent, investir dans des obligations du CN?

M. Poznanski: La loi permet d'investir jusqu'à 10 p. 100 de l'actif du régime de pensions dans n'importe quelles valeurs. Selon notre interprétation, cela signifie que l'on peut investir jusqu'à 10 p. 100 de l'actif du fonds de pension d'un employeur dans les valeurs de cet employeur, à condition que les exigences relatives à l'investissement du fonds du régime de pensions soient respectées. Pour répondre à votre question de façon plus

[*Text*]

answer your question more specifically, the CNR pension fund could not invest more than 10 per cent of its assets in the securities of the CNR.

Senator Flynn: That would be in the debentures.

Senator Riley: Does the company impose a management fee for looking after the trust?

Mr. Poznanski: There is a provision in the legislation that the employer may not be beneficiary of any fee, brokerage, or any other consideration with respect to any investments which are made for the pension fund.

Senator Riley: That is on reinvestment of the trust fund, but what is the case with respect to the management of the trust account itself? Is a fee imposed for that?

Mr. Poznanski: I believe that the CNR has what is known as the investment division, which manages the pension fund. Whether the expenses of that division are paid out of the pension fund, or by the company directly, I cannot really answer, because I do not know.

Senator Riley: Then, if the company invests in—what do you call those trust accounts?—do they take the front-end load off it? Do they take a management fee off the reinvestment of the funds?

Mr. Poznanski: I do not know that I can answer this question.

Senator Langlois: You just told us that you do not know whether the cost of managing the fund is paid by CNR or by the fund. In the case of a trust company, who pays the trust company—the fund or the employer?

Mr. Poznanski: In some circumstances the employer pays the expenses. In other circumstances the cost of administering the pension plan is taken out of the pension fund. However, in the final analysis the employer will be paying it, because if any moneys are taken out of the pension plan and as a result there is a deficiency, the employer must make it good.

Senator Riley: The expression I was looking for previously is "mutual funds". Does the CNR invest in mutual funds?

Mr. Poznanski: I am not very familiar with the specific investments that the CNR has, so I could not answer that question.

Senator Riley: Are you not supposed to regulate that?

Mr. Poznanski: Yes, but I do not have in my mind investments representing over $1 billion. I could not really tell you whether the investments include mutual funds.

Senator Langlois: But this information is available, is it not?

Mr. Poznanski: This information is available in the department, yes.

The Chairman: Are you asking for it, Senator Riley?

Senator Riley: No.

[*Traduction*]

précise, on ne peut investir plus de 10 p. 100 de l'actif du fonds de pension du CN dans les valeurs de cette même société.

Le sénateur Flynn: C'est-à-dire dans les obligations.

Le sénateur Riley: L'entreprise exige-t-elle des frais d'administration pour la fiducie?

M. Poznanski: La loi empêche l'employeur de réclamer des frais, des droits de courtage ou toute autre considérations pour des investissements faits au nom du fonds de pension.

Le sénateur Riley: Cela vaut pour le réinvestissement du fonds en fiducie, mais qu'en est-il de l'administration du compte de fiducie lui-même? Réclame-t-on des frais pour cela?

M. Poznanski: Je crois que le CN administre ce qu'on appelle la division de l'investissement qui s'occupe du fonds de pension. J'ignore si les dépenses de cette division sont payées à même le fonds de pension ou par la société directement.

Le sénateur Riley: Ainsi, si la société réinvestit les fonds dans ces comptes de fiducie, perçoit-elle des frais d'administration?

M. Poznanski: Je ne sais quoi répondre à cette question.

Le sénateur Langlois: Vous venez de dire que vous ignoriez si les frais d'administration du fonds étaient versés par le CN ou à même le fonds lui-même. Dans le cas d'une société de fiducie, qui paie? Les administrateurs du fonds ou l'employeur?

M. Poznanski: Dans certains cas, l'employeur paie les dépenses. Dans d'autres, les frais d'administration du régime de pensions sont tirés du fonds de pension. Toutefois, en dernière analyse, l'employeur en paie une partie car si l'on épuise le fonds du régime de pensions, l'employeur doit payer la différence.

Le sénateur Riley: L'expression que je cherchais tantôt est le fonds mutuel. Le CN investit-il dans des fonds de ce genre?

M. Poznanski: Je ne sais pas exactement dans quoi le CN investit et il m'est donc impossible de répondre à cette question.

Le sénateur Riley: N'êtes-vous pas sensé réglementer ces investissements?

M. Poznanski: Oui, mais je ne connais pas en détail ces investissements représentant plus de $1 milliard. Je ne pourrais vraiment pas vous dire si ces investissements comprennent les fonds mutuels.

Le sénateur Langlois: Mais on peut trouver ces renseignements, n'est-ce pas?

M. Poznanski: Oui, le ministère peut vous les fournir.

Le président: Y tenez-vous, sénateur Riley?

Le sénateur Riley: Non.

[*Text*]

The Chairman: Are there further questions?

Senator Flynn: Returning to my question, I would suspect that generally speaking, the fund would not perform as well as funds which would be able to invest in the investments which are available today, especially with regard to the unfunded portion of the fund which returns only 7 ½ per cent. You would get a better deal anywhere else today.

Mr. Poznanski: You have to recognize that the fund still contains a great many old investments, hence the low yield.

Senator Flynn: I agree with that, but the unfunded portion earns only 7 ½ per cent, you say?

Mr. Poznanski: That is correct.

Senator Flynn: If the fund could invest in a security today, it certainly would get more than 7½ per cent.

Mr. Poznanski: That is possible.

Senator Flynn: It probably would get close to 9 per cent. That makes quite a difference.

The Chairman: In that connection, is there not a principle followed by some of the fund managers whereby those old low-yield debt securities are cleaned out and losses taken so that they can acquire substitutes which would be of a sufficient yield to make up the losses over the years and improve the yield?

Mr. Poznanski: That is a policy followed by various fund managers. I am not entirely sure what policy the CNR managers have adopted in respect of turning over their old investments.

The Chairman: Is it part of your division's responsibility to ensure that investments in the fund are reasonable with regard to being secure and to yielding—

Mr. Poznanski: We have a responsibility to ensure that the investments do meet the standards prescribed in the regulations for investments. They must meet certain standards as to earnings and performance. We do not examine the investments from the point of view of ensuring that the yield is as high as possible.

Senator Flynn: If they paid 3 per cent so many years ago, there is nothing you can do about it now—that is the situation?

Mr. Poznanski: That is correct.

The Chairman: Are there any further questions? In that event, and with your permission, I will excuse Mr. Poznanski. However, before he leaves the room, I might ask the committee if it would care to consider, perhaps in the absence of others, what the next step should be by way of hearing evidence.

Senator Langlois: Was it not agreed to hear from Mr. White?

The Chairman: I wanted to make sure of that before asking you. Having that answer, and if the committee is willing, without discussion, to call Mr. White, I am prepared to do so.

[*Traduction*]

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Flynn: Pour en revenir à ma question, je suppose que de façon générale, on n'obtiendrait pas avec ce fonds un rendement aussi bon qu'avec ceux qui pourraient être investis à l'heure actuelle, surtout dans le cas de la partie non consolidée du fonds qui ne rapporte que 7½ pour cent. A l'heure actuelle, vous trouveriez mieux n'importe où.

M. Poznanski: Vous devez admettre que le fonds comporte encore des investissements anciens qui rapportent peu.

Le sénateur Flynn: Je suis d'accord avec vous mais vous dites que la partie non consolidée du fonds rapporte à peine 7½ pour cent.

M. Poznanski: C'est exact.

Le sénateur Flynn: Si l'on pouvait investir le fonds dans des valeurs, à l'heure actuelle, il rapporterait certainement plus de 7½ pour cent.

M. Poznanski: C'est possible.

Le sénateur Flynn: Vous obtiendriez probablement près de 9 pour cent. Cela fait tout une différence.

Le président: À ce propos, certains administrateurs de fonds ne suivent-ils pas un principe selon lequel ces valeurs anciennes à faible rendement peuvent être liquidées et remplacées par d'autres valeurs dont le rendement suffirait à combler les pertes au cours des années?

M. Poznanski: C'est une méthode qu'adoptent certains administrateurs de fonds. Je ne connais pas exactement la politique suivie par le CN à propos de la conversion d'anciens investissements.

Le président: Votre division a, entre autres responsabilités, celle de s'assurer que les investissements du fonds sont satisfaisants en termes de sécurité et de rendement . . .

M. Poznanski: Nous sommes chargés de nous assurer que les investissements respectent les normes qui les régissent. Ils doivent satisfaire certaines normes en matière de gains et de rendement. Nous n'administrons pas les investissements en tentant d'en obtenir le meilleur rendement possible.

Le sénateur Flynn: S'ils ont fourni un rendement de 3 p. 100 pendant tant d'années, vous ne pouvez plus rien faire à l'heure actuelle. Voilà la situation.

M. Poznanski: C'est exact.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Dans ce cas, et avec votre permission, je laisse partir M. Poznanski. Toutefois, avant qu'il ne nous quitte, j'aimerais demander aux membres du Comité de me faire part de leur opinion en ce qui concerne les prochains témoins car d'autres sont absents.

Le sénateur Langlois: N'avions-nous pas décidé d'entendre M. White?

Le président: Je voulais m'en assurer avant de vous poser cette question. Si le Comité est d'accord, je suis prêt à entendre M. White.

[*Text*]

Senator Riley: Mr. Chairman, after we thank Mr. Poznanski for his informative answers, I should like to hear from the Canadian Trucking Association.

The Chairman: They are present and ready to proceed, as soon as we are ready to hear from them. It might be immediately, or it might be this evening.

Senator Riley: I think we should hear from them right away.

The Chairman: As Senator Langlois has stated—and I did want to discuss this—we indicated to Mr. White that he was welcome to attend this afternoon. The question now is whether we should go further and hear what he may wish to say by way of comment on what we have heard this afternoon.

Senator Langlois: Besides that, Mr. Chairman, we have been handed this document. I think it should form part of the proceedings of today.

The Chairman: I have not had an opportunity to examine it yet, but I will do so now.

Senator Riley: Mr. White was very informative when he appeared. I think he should be given all the time in the world, but I should like to hear from the Canadian Trucking Association today. I cannot be here tommorow.

The Chairman: The Canadian Trucking Association representatives were scheduled to be here this evening or later this afternoon. I intended to carry on this discussion *in camera*, but that did not work out. Does someone wish to put the motion that we should proceed with Mr. White, or the Canadian Trucking Association, now?

Senator Riley: I move that we proceed with the Canadian Trucking Association now.

The Chairman: A seconder is not required. Is there any discussion? Are you ready for the question? All those in favour say yea. All those against say nay.

I guess, Mr. White, it is up to me to make the decision. I therefore call you forward and ask you to proceed now.

It has been moved that this document, dated June 12, 1978 be appended to our proceedings of this date. Is that acceptable?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I so order.

The Chairman: Mr. White, we do not wish to restrict you in any way, but it would be helpful were you to confine your remarks to what has taken place today. If there is something else you wish to say, we will consider at a later time whether we shall hear that.

Mr. J. Earl White, National President, Canadian Railways Employees' Pension Association: Thank you, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Monsieur le président, avant de remercier M. Poznanski pour ses réponses qui nous ont éclairé, j'aimerais entendre des représentants de l'Association canadienne de camionnage.

Le président: Ils sont ici et commenceront dès que nous seront prêts à les entendre, immédiatement, ou ce soir.

Le sénateur Riley: Je crois que nous devrions les entendre tout de suite.

Le président: Comme l'a dit le sénateur Langlois—et je voulais y revenir—nous avons dit à M. White que nous serions heureux de l'avoir parmi nous cet après-midi. Reste à savoir maintenant si nous voulons entendre ses commentaires sur les délibérations de cet après-midi.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, on vient de nous soumettre ce document. Je crois qu'il doit être annexé aux délibérations d'aujourd'hui.

Le président: Je n'ai pas encore eu l'occasion de l'examiner, mais je vais le faire tout de suite.

Le sénateur Riley: M. White nous a dit des choses très intéressantes lorsqu'il a témoigné. Nous devrions lui accorder tout le temps voulu, mais j'aimerais aussi entendre les représentants de l'Association canadienne du camionnage. Je ne peux pas venir demain.

Le président: Nous avions prévu entendre l'association canadienne du camionnage ce soir ou, plus tard, en après-midi. J'avais l'intention de poursuivre cette discussion à huis clos, mais nous n'avons pas pu. Quelqu'un veut-il proposer que nous entendions d'abord M. White ou l'Association canadienne du camionnage?

Le sénateur Riley: Je propose que nous entendions le représentant de l'Association canadienne du camionnage.

Le président: Il n'est pas nécessaire que la motion soit appuyée. Y aura-t-il discussion? Mettons-nous la motion aux voix? Tous ceux qui sont en faveur, dites oui. Tous ceux qui s'y oppose, dites non.

Monsieur White, j'imagine que la décision m'appartient. Veuillez vous approcher et commencer.

Il a été proposé que ce document, daté le 12 juin 1978, soit joint en annexe aux délibérations de ce jour. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: J'ordonne qu'il en soit ainsi.

Le président: Monsieur White, nous ne voulons pas vous gêner, mais il serait préférable que vous limitiez vos commentaires à ce qui s'est passé aujourd'hui. Si vous voulez ajouter autre chose, nous étudierons la possibilité de vous entendre plus tard.

M. J. Earl White, président national, l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer: Merci, monsieur le président.

[*Text*]

Honourable senators, I will make my remarks very brief and to the point. With regard to what Mr. Poznanski just stated, I wish to state that I am in complete agreement with what he has said.

I took a copy of the minutes of the meeting held eight days ago to our actuary. He has read them and informs me that I am mistaken in respect to the 4 per cent being the basis for the assumptions of the money that is on hand. He tells me that it is 7½ per cent all the way through and not 4 per cent. I apologize for having misinformed you in that respect. It was my understanding that they changed the actuarial assumption only with respect to their unfunded liability. I am informed that it applies to the unfunded liability and the funded assets as well. So, this does make a difference because they are not making in excess of 7.5 per cent.

Dr. Bandeen informed us that they were making so much less than that. He figured, therefore, that the 7.5 per cent was a very reasonable interest rate to pay on their debts. I disagree with that, of course. The company did change the actuarial assumptions from 4 per cent to 7.5 per cent. By doing so, the actuaries advised them that a much smaller amount is required to be on hand to pay all these pensions if they can earn 7.5 per cent interest.

On that basis, effective as at the end of 1968, the company reduced its liability by $371 million. That was a reduction in the assets. It is a complete loss to the pension fund. This is where the term "rip-off" is not an unreasonable term to use.

Mr. Poznanski has said that as at this time the company is not making money on the basis of the actuarial assumptions, and that is quite right. The assumption is for 7½ per cent to be earned on everything throughout. The funds were established on the basis of 4 per cent, and the company paid 4 per cent for 30-odd years. It then changed the basis to 7½ per cent and took out $371 million. This was a complete loss to the pension fund and to the pensioners. This is something that is not clearly understood. Mr. Poznanski understands it, and I understand it. I understand it better since being informed that it is an assumption of 7½ per cent all the way through.

Mr. Poznanski explained that the company is losing money on its whole operation on pensions for the year. I tried to explain that the other day. The company is making money on pensioners because the pensioners are paid a fixed income for life. While the purchasing power of those fixed incomes goes down, the company realizes a profit on the increased income from real estate, common stock, and the like, and it also receives the benefit resulting from the increased value of its real estate and common stock holdings due to inflation.

It is my opinion that for every $1 million the company makes on pensioners, it is losing probably in the neighbourhood of twice that much on employees in service, and again that goes back to the inflation factor.

I think Mr. Poznanski did indicate that, but I do not think it was made sufficiently clear to everyone that the company,

[*Traduction*]

Honorables sénateurs. Je m'efforcerai d'être bref et de m'en tenir au sujet. J'aimerais dire que je suis tout à fait d'accord avec les commentaires que M. Poznanski vient de faire.

J'ai apporté à notre actuaire une copie du procès-verbal de la réunion qui a eu lieu il y a huit jours. Il l'a lu et me dit que je me suis trompé en disant que l'on se base sur le 4 p. 100 pour déterminer combien d'argent nous avons en main. Il me dit qu'il s'agit de 7½ p. 100 et non pas de 4 pour cent. Veuillez m'excuser de vous avoir mal renseignés à cet égard. J'ai cru comprendre qu'ils avaient changé les postulats actuariels seulement pour ce qui est des dettes non capitalisées. On me dit que ce pourcentage s'applique aux dettes non capitalisées et à l'actif capitalisé. Cela fait une différence, puisque leurs bénéfices ne sont pas en excès de 7.5 p. 100.

M. Bandeen m'avise qu'ils ont réalisé beaucoup moins. Il juge par conséquent que l'intérêt de 7.5 p. 100 représente un taux très raisonnable à payer à l'égard de leurs dettes. Évidemment, je ne suis pas d'accord. La société a effectivement changé de 4 à 7.5 pour cent, les postulats actuariels. Ce faisant, les actuaires les ont avisés que, le montant requis pour payer toutes ces pensions serait beaucoup moindre s'ils pouvaient réaliser un taux d'intérêt de 7.5 pour cent.

Ainsi, à compter de la fin de 1968, la société a réduit son passif d'un montant de $361 millions. C'était une réduction de l'actif, qui représente une perte totale pour le fonds de pension. Voici une situation où le terme «exploitation» serait fort approprié.

M. Poznanski a mentionné qu'à l'heure actuelle, si l'on se base sur les postulats actuariels, la société ne réalisait pas de profit et c'est tout à fait juste. On avait calculé 7½ p. 100 de profit sur toutes les opérations. Les fonds avaient été créés en partant d'un taux d'intérêt de 4 p. 100 et la société a payé 4 p. 100 pendant environ 30 ans. Elle a alors décidé de passer à 7½ p. 100 et a retiré $371 millions. Ce montant représente une perte totale pour le fonds de pension et pour les retraités. C'est une chose qui n'a pas été très bien comprise. M. Poznanski et moi-même le comprenons. Je le comprends mieux depuis que l'on m'a avisé qu'il s'agit d'un postulat de 7½ pour cent sur toute la ligne.

M. Poznanski a expliqué que la société subit des pertes sur l'ensemble de ses opérations concernant les pensions pour l'année. J'ai tenté d'expliquer cela l'autre jour. La société réalise des profits grâce aux retraités parce que ceux-ci reçoivent un revenu fixe pour la vie. Tandis que le pouvoir d'achat de ceux qui reçoivent ces revenus fixes diminue, la société réalise un profit grâce à une augmentation de revenus sur les biens immobiliers, les actions ordinaires et autres, et elle reçoit aussi les profits provenant de l'augmentation de la valeur de ses propres immeubles et des actions ordinaires qu'elle détient, en raison de l'inflation.

A mon avis, pour chaque million de dollars que la société réalise grâce aux retraités, elle perd probablement environ deux fois ce montant en ce qui concerne les employés qui sont en service et, c'est encore en raison de l'inflation.

Je crois que M. Poznanski a mentionné ce facteur, mais je ne crois pas qu'on ait suffisamment expliqué à chacun que la

[*Text*]

because of this guarantee, is making money on one group of people and losing it on the other. For the pensioners, it is cash on the barrelhead. It is cash in the bank. It does not have to be paid out. That money stays in the fund. But the money the company is losing on employees in service means an increased liability, money which will have to be paid five, ten, 15, 25 years from now, and that liability is increasing rapidly. The company is able to prove on paper that it is losing money each year, and its liability goes up accordingly.

The CNR apparently feels that it could do better as the trustee of these pension trust funds than could an independent trust company. If that is the case, it is a little difficult to explain why, as of December 31, 1974, the market value of CNR bonds was $67 million less than the book value and the market value of CNR stock was $101 million less than the book value. It is readily understandable that, in unsettled times, as interest rates rise or fall, bonds will fall or rise; but when bonds are going down, usually stocks are going up. The people who are managing these pension funds manage to wind up at the end of 1974 with a very substantial paper loss on both bonds and stocks. That is one indication that the company does not have the well qualified people it should have in order to set itself up as the trustee of these funds. It is true that the company has guaranteed these pensions. We do not have to worry. But, as far as I am concerned, the fund should be run by competent people, and I do not think those people now involved are as competent as they should be, or as we would likely get if we had an independent Canadian trust company manage these funds.

That completes my remarks on this aspect, Mr. Chairman, and again I thank you and your committee for your attention. If there are any questions, I will be pleased to answer them.

The Chairman: Are there any questions of Mr. White?

Senator McElman: Mr. White, you stressed the incompetence of the trustee to handle the funds relative to how those funds might be handled by a private trustee. Is it not a fact that most trusts diminished very extensively during the period in question, including those handled by private trusts?

Mr. White: That is a fact, yes.

Senator McElman: Since all trusts have diminished in relative terms, is there some other factor that would lead you to believe that a private trust would have been more efficient?

Mr. White: My main objection to the company being the trustee rests on the fact that there is a conflict of interest between acting as a trustee for these funds and acting as the management for Canadian National Railways.

[*Traduction*]

société, en raison de cette garantie, réalise des profits avec un groupe de personnes et subit des pertes avec un autre. En ce qui concerne les retraités, c'est de l'argent en banque. Elle n'a pas à le débourser. Cet argent reste dans le fonds. Mais l'argent que la société perd en ce qui concerne les employés en service signifie une augmentation de son passif, c'est-à-dire un montant qui devra être remboursé dans 5, 10, 15, ou 25 ans, et ses dettes augmentent rapidement. La société peut prouver par des documents qu'elle perd de l'argent chaque année et que son passif augmente dans la même proportion.

Apparemment les Chemins de fer nationaux du Canada pensent qu'ils pourraient faire mieux en qualité de fiducie de ces fonds de pension détenus en fiducie, qu'une société de fiducie autonome. Si c'est le cas, il est un peu difficile d'expliquer pour quelle raison, à compter du 31 décembre 1974, la valeur négociable d'obligations des Chemins de fer nationaux du Canada était inférieure de $67 millions à la valeur comptable et la valeur négociable de ces actions était inférieure de $101 millions à leur valeur comptable. On comprend facilement, qu'en période d'instabilité, la valeur des obligations s'élève ou fléchit selon les fluctuations des taux d'intérêt, mais lorsque la valeur des obligations fléchit, habituellement celle des actions augmente. Les personnes qui gèrent ces fonds de pension ont réussi à accuser à la fin de 1974 une perte importante sur les obligations et les actions. Cela indique que la société ne dispose pas du personnel qualifié requis afin de devenir le fiduciaire de ces fonds. Il est vrai que la société avait garanti ces pensions. Nous ne devons pas nous en inquiéter. Mais, en ce qui me concerne, le fonds devrait être géré par des personnes compétentes et je ne pense pas que les gestionnaires actuels aient la compétence nécessaire, ou encore ils n'ont pas la compétence dont ferait probablement preuve une société de fiducie canadienne autonome qui serait chargée de gérer ces fonds.

Je conclus ainsi mes remarques sur cet aspect de la question, Monsieur le président, et je vous remercie à nouveau ainsi que votre Comité de votre attention. Si vous avez des questions à poser, je serai heureux d'y répondre.

Le président: Avez-vous des questions à poser à M. White?

Le sénateur McElman: M. White, vous soulignez l'incompétence du fiduciaire dans la gestion des fonds, par rapport à la façon que ces fonds pourraient être gérés par un fiduciaire du secteur privé. N'est-il pas vrai que la plupart des fonds de fiducie ont diminués sensiblement durant la période en question, y compris ceux qui étaient gérés par des fiduciaires du secteur privé?

M. White: C'est un fait, oui.

Le sénateur McElman: Puisque tous les fonds de fiducie ont relativement diminués, y a-t-il un autre facteur qui vous porterait à croire qu'un fiduciaire du secteur privé serait plus efficace?

M. White: Je m'oppose principalement à ce que la société soit la fiduciaire parce qu'il y a un conflit d'intérêts entre le rôle de fiduciaire de ces fonds et le rôle de directeur des Chemins de fer nationaux du Canada.

[*Text*]

The Chairman: Your complaint, then, is not that these people have mismanaged the trust, or have managed it inefficiently, but that there is a conflict of interest?

Mr. White: I feel there is a conflict of interest, and I also feel that the figures at the end of 1974 indicate that they are not measuring up as well as we could reasonably expect them to measure up.

Senator McElman: But you have just agreed that private trusts depreciated in exactly the same fashion.

Mr. White: I did not agree that they depreciated in exactly the same fashion. They were all down in that period. It was a bad time for the market. But it is unusual for an organization to lose approximately the same amount in both stocks and bonds. One would usually be much less and the other much larger. The CNR experienced very large losses in both stocks and bonds.

Senator McElman: That was a phenomenon experienced throughout the whole market at the particular period of time, was it not, in both stocks and bonds?

Mr. White: To a large extent, yes.

The Chairman: If there are no other questions, I think we can excuse both Mr. White and Mr. Poznanski.

We will adjourn now and reconvene at 8 o'clock, at which time we will hear from the Canadian Trucking Association.

The committee adjourned.

The committe resumed at 8 p.m.

The Chairman: Honourable senators, I invite Mr. MacLaren, of the Canadian Trucking Association, to come forward.

Mr. MacLaren is the Executive Director of the Canadian Trucking Association, and, if it is acceptable to the committee, I believe that he would like to say a few words to us, and after that he assures me he will be available to answer questions. So, with your permission, I will now call on Mr. MacLaren.

Mr. A. K. MacLaren, Executive Director, Canadian Trucking Association: Thank you, Mr. Chairman.

Honourable senators, it is a pleasure to be here on behalf of the Canadian Trucking Association and I will attempt to summarize our position, although it seems to me that every time I try to summarize this I take longer than I have taken before, or even longer than I have taken on the original submission. However, I shall simply try to condense what I have to say.

The Chairman: You are becoming quite senatorial!

Mr. MacLaren: The nature of our concern can be summarized in this way. There are two basic issues. One is that we disagree very strongly with the basic rationale for this recapitalization based on depreciation that CNR has been told it could have taken back in 1923 but did not take. They only began to correct the situation as of 1956. They claim, of

[*Traduction*]

Le président: Par conséquent, vous ne vous plaignez pas de ce que ces personnes aient mal géré le fonds de fiducie, ou que leur gestion se soit avéré inefficace, mais d'un conflit d'intérêts?

M. White: Je pense qu'il y a un conflit d'intérêts et j'estime également que les chiffres enregistrés à la fin de 1974 indiquent qu'ils ne se montrent pas à la hauteur de leur tâche comme ils le devraient.

Le sénateur McElman: Mais vous venez de convenir que les fonds de fiducie du secteur privé ont perdu de la valeur exactement de la même façon.

M. White: Je n'ai pas convenu qu'ils ont perdu de la valeur exactement de la même façon. Ils ont tous accusé un fléchissement au cours de cette période, c'était une période défavorable pour le marché. Mais il est inhabituel qu'une organisation perde approximativement le même montant sur les actions et les obligations. Normalement un montant serait beaucoup plus réduit et l'autre serait beaucoup plus élevé. Les Chemins de fer nationaux du Canada ont accusé d'importantes pertes sur les actions et les obligations.

Le sénateur McElman: Ce phénomène s'est produit sur l'ensemble du marché à cette période particulière, n'est-ce pas, en ce qui concerne les actions et les obligations?

M. White: Dans une grande mesure, oui.

Le président: Si vous n'avez pas d'autres questions à poser, je pense que nous pouvons excuser M. White et M. Poznanski.

Nous suspendrons maintenant nos travaux qui reprendront à 8 heures, heure à laquelle nous écouterons des représentants de l'Association canadienne de camionnage.

Le Comité suspend ses travaux.

Le Comité reprend ses travaux à 20 heures.

Le président: Honorables sénateurs, j'invite M. MacLaren de l'Association canadienne du camionnage à comparaître.

M. MacLaren est le directeur exécutif de l'Association canadienne du camionnage et, si cela convient au Comité, je crois qu'il aimerait dire quelques mots à la suite desquels m'assure-t-il, il répondra à nos questions. Donc, avec votre permission, je laisse la parole à M. MacLaren.

M. A. K. MacLaren, directeur exécutif, Association canadienne du camionnage: Merci, monsieur le président.

Honorables sénateurs, je suis heureux d'être ici au nom de l'Association canadienne du camionnage et j'essaierai de résumer notre position bien qu'il me semble qu'à chaque fois que j'essaie de le faire je prends toujours plus de temps que la fois précédente ou même encore plus que la première fois où j'ai eu à le faire. J'essaierai toutefois, de condenser ce que j'ai à dire.

Le président: Vous devenez assez sénatorial!

M. MacLaren: Nos inquiétudes se résument ainsi: Il y a deux questions fondamentales. La première est que nous désapprouvons énergiquement le raisonnement fondamental de cette revision du capital fondé sur un amortissement que le CN, aurait du moins s'est-il laissé dire aurait pu reporter en 1923 mais ne l'a pas fait. La société n'a commencé à corriger

[*Text*]

course, that the $800 million is for the depreciation going back to 1923 and which was not taken between 1923 and 1956. We have two main arguments on that score. Then, secondly, and perhaps the more important, the trucking industry is a very major competitor of the railways, and collectively inter-city trucking now, the "for hire" trucking companies, generate revenues that are about one-third greater than the two national railways. So the largest surface inter-city freight mode is trucking. It is made up of thousands of companies, many of them very small while some others are bigger but still, compared to the railroads, composed primarily of small businessmen.

Our concern, of course, is as to how much financial flexibility is enough. We have had some unhappy experiences with the railways, and particularly with the CNR, in the past. These were on rate competition issues and certainly with respect to some of CN's investment practices.

To come back to the basic rationale for this recapitalization, as we understand it, the depreciation argument was first put forward by CN in the early 1960s, or approximately 10 years after the second major recapitalization in 1952. The CN has been attempting to persuade governments since then to act on this argument. However, in their major pitch, their original pitch on this, back in 1962, they prepared a very elaborate justification document, and in it they were very frank as to what had happened to them since 1952. Essentially, the story that comes out of that document—and I have one copy of it here with me tonight, if the Senate would like to have it to be reproduced—is that after 1952 or, as this document shows, as of the 1952 recapitalization the CNR had the same debt equity ratio, or within one per cent of it, as the CPR. In 1952, $736 million-worth of CN debt was written off and that cut their debt in half.

However, in the decade after 1952 the CN spent $1.8 billion on new investment and they borrowed $900 million. They were quite frank in stating in this document that they made this investment at a time when they were losing business because of truck competition. They could not take the rate increases that the Board of Railway Commissioners had granted them in many cases. They were losing business to the truckers, to the motor coach industry, latterly to the air lines, to the automobile and to pipelines, at a time when interest rates had doubled on them, when rail unions had obtained gross wage increases of approximately 44 per cent, whereas the average ton-mile revenue of the CNR had gone up by only 5 per cent. By the end of 1960-61, nine years after the 1952 recapitalization, their net ton-miles were down by 10 per cent. So after 1952, when the then CN chairman said in many ways on many occasions, "We have no more excuses. The inherited debt of the past is gone. We can now compete on an equal basis"—that kind of statement, in fact after 1952 the CN's position was a profit position, marginally. But, despite that, by 1960,

[*Traduction*]

la situation qu'en 1956. Elle prétend naturellement que les $800 millions représentent l'amortissement qui remonte à 1923 et dont on n'a pas tenu compte entre 1923 et 1956. Nous avons à cet égard deux arguments principaux. En deuxième lieu, et peut-être la question la plus importante, l'industrie du camionnage est un des principaux concurrents des chemins de fer et collectivement, le camionnage interurbain suscite à l'heure actuelle, les sociétés de camionnage d'affrêtement, des revenus qui dépassent d'environ un tiers de ceux des deux sociétés nationales de chemin de fer. Le principal mode de transport interrurbain de surface en ce qui concerne les marchandises est donc le camionnage. Cette industrie englobe des milliers de sociétés, maintes d'entre elles très petites et d'autres très importantes; mais, en général, comparativement aux chemins de fer, elles appartiennent surtout à des hommes d'affaires «en herbe».

Il s'agit évidemment pour nous de savoir jusqu'à quel point la souplesse financière est de mise. Nous avons vécu par le passé certaines expériences malheureuses avec les chemins de fer et surtout avec le CN. Il s'agissait surtout de questions de concurrence en matière de tarifs et certes de certaines pratiques d'investissement du CN.

Pour revenir au raisonnement fondamental de cette revision de capital, on nous a laissé entendre que l'amortissement avait été proposé pour la première fois par le CN au début des années soixante ou environ dix ans après la deuxième revision importante du capital en 1952. Le CN essaie depuis lors de persuader le gouvernement d'agir en se fondant sur cet argument. Toutefois, lors de leur première tentative en 1962, la société avait préparé un document de justification très élaboré dans lequel elle expliquait très franchement ce qui lui était arrivé depuis 1952. Essentiellement, il ressort de ce document—dont j'ai un exemplaire ici ce soir si le Sénat aimerait bien qu'on le reproduise—qu'après 1952 ou, comme l'indique ce document, au moment de la revision du capital de 1952, le CN avait le même taux de solvabilité, ou à un pour cent près, que le CP. En 1952, on radiait $736 millions de la dette du CN qui se trouvait ainsi diminuée de moitié.

Toutefois, au cours des dix années qui ont suivi, le CN a procédé à de nouveaux investissements se chiffrant à $1,8 milliard et a emprunté $900 millions. C'est très franchement que la société déclarait dans son document qu'elle avait fait cet investissement à un moment où l'industrie du camionnage lui enlevait une bonne part du marché. Elle ne pouvait accepter les hausses de tarifs que la Commission des chemins de fer du Canada leur avait accordé dans bien des cas. Elle devait céder le pas au camionnage, à l'industrie de l'autocar et plus tard aux compagnies aériennes, à l'automobile et aux pipe-lines, à un moment où les taux d'intérêt avaient doublé, que les syndicats des cheminots avaient obtenu des augmentations brutes de salaire d'environ 44 p. 100, alors que le revenu moyen tonne-mille du CN n'avait grimpé que de 5 p. 100. A la fin de 1960-1961, neuf ans après la revision de capital de 1952, le revenu net tonne-mille avait chuté de 10 p. 100. Après 1952, donc le président du CN de l'époque déclarait de bien des façons à plusieurs occasions: «Nous n'avons plus d'excuses. Notre dette héritée du passé n'existe plus. Nous pouvons

[*Text*]

they were back in serious trouble and they were asking for a further massive recapitalization based on the depreciation argument.

The reason we disagree with the depreciation argument is, first, that their own testimony establishes where they got into trouble after 1952. They went out and dieselized faster than the CP and made these massive investments and did not earn a proper return. We would argue that that establishes why they were back in trouble again. Second, if you take a look at that depreciation argument, and you amortize, if you will, the $808 million back between 1956, when they were put on an equal basis with CP on depreciation, and 1923, then of the 32 years I think 29 of those years, if I remember my figures correctly, apply to the period before 1952. That would mean that, of the $808 million they are now asking to have transferred from debt to equity, approximately $710 million would apply to the period prior to 1952.

As I have already said, in 1952 half of the CN's debt, equal to $736 million, was written off, leaving them with a net debt of $736 million.

If they were entitled to the 1952 recapitalization, for whatever reason it was done and it was to put them back on an equal footing and remove once and for all the implications of the inherited debt and what-have-you—if they got that benefit from Parliament in 1952, to say now that they were entitled to $710 million in addition, which is an inescapable argument we would claim, would mean that as of 1952 they should have had both, if they had thought of the depreciation argument at that time. That would have left them with a net debt of $29 million or a debt ratio of about one-point-something per cent. We do not agree with that. Of course, it is a matter of dealing with the dim, distant past, nevertheless we say that that is the implication of what they are asking for today.

Our concern is heightened by the fact that we think there is another reason why the CN primarily requires this write-down of debt and transfer, and, indeed, just two days ago in a report in the business section of the *Globe and Mail* perhaps the reason came out. I have copies, Mr. Chairman, of the article in question, if it would be useful to distribute it.

This article is a report on a speech by the vice-president and senior executive officer, Mr. Latimer, to the Canadian Transportation Research Forum in Winnipeg. I will just quote the first paragraph of it:

> Canadian National Railways will have to dramatically increase profit in order to raise the $2.5 billion in invest-

[*Traduction*]

maintenant faire concurrence sur un pied d'égalité» ce genre de déclaration. De fait après 1952, la position du CN en était une à la limite de rentabilité. Mais, en dépit de toutes ces déclarations, en 1960, la société éprouvait une fois de plus des difficultés énormes et demandait qu'on procède à une nouvelle revision de capital en se fondant sur l'argument de l'amortissement.

La raison pour laquelle nous ne sommes pas d'accord sur la question de la dépréciation, c'est que, d'abord, d'après le propre témoignage des dirigeants du CN, la société aurait commencé à connaître des difficultés après 1952. Le CN a acheté des locomotives diesel beaucoup plus vite que le CP, il a effectué ces investissements massifs et n'en a pas retiré un rendement adéquat. Nous soutenons que c'est pour cela que la société a de nouveau connu ds problèmes. Deuxièmement, si vous examinez cette question de la dépréciation, et que vous amortissez, si vous voulez, les $808 millions de 1956, à 1923 lorsque les coefficients de dépréciation ont été équilibrés avec ceux du CP, sur les 32 années, je crois, que 29, si je me souviens bien des chiffres, s'appliquent à la période antérieure à 1952. Cela veut dire que des $808 millions de dettes que le CN demande aujourd'hui de transformer en capital, environ $710 millions s'appliquent à la période avant 1952.

Comme je l'ai déjà dit, en 1952, la moitié de la dette du CN, soit $736 millions, a été annulée, laissant ainsi à la société une dette nette de $736 millions.

Si le CN avait droit au remaniement de capital de 1952, quelles qu'en aient été les raisons, et on l'a fait pour équilibrer les choses avec le CP éliminer une fois pour toutes les conséquences de la dette dont avait hérité le CN ainsi que les autres problèmes—si la société a pu profiter de cet avantage offert par le Parlement en 1952, soutenir aujourd'hui qu'elle avait droit aux $710 millions supplémentaires, ce qui est là à notre avis un argument inélectable, cela voudrait dire qu'en 1952 le CN aurait dû profiter à la fois de la dépréciation et de l'amortissement si la société avait pensé à invoquer à l'époque ce dernier argument. La société se serait ainsi retrouvée avec une dette nette de $29 millions ou un coefficient de dette d'environ un point et quelque chose p. 100. Nous ne sommes pas d'accord avec cela. Bien sûr, on va fouiller dans un passé brumeux et lointain, mais néanmoins, nous soutenons que c'est là une conséquence de la demande actuelle du CN.

Nous nous inquiétons davantage quand nous pensons qu'il y a une autre raison pour laquelle le CN exige principalement cette réduction de la dette et ce transfert; en fait, il y a deux jours, dans la section des affaires du *Globe and Mail*, la raison en a peut-être été donnée. J'ai des exemplaires, monsieur le président, de l'article en question; il serait peut-être utile de les distribuer.

Cet article rapporte un discours prononcé par le vice-président et cadre supérieur, M. Latimer, à un groupe de discussion pour la recherche en matière de transport au Canada qui s'est réuni à Winnipeg. Je vais vous en citer seulement le premier paragraphe:

> Le Canadien National devra augmenter de façon importante ses bénéfices afin de recueillir les $2,5 milliards de

[*Text*]

ment capital that it will need over the next five years, says R. R. Latimer, vice-president and senior executive officer.

I think that is probably closer to the truth of what this is all about. It occurs to us that what we face is a situation where CN has added up what it would like to do in the next five years by way of capital investment and has then said, "How are we going to finance this? We are back into the hole with a debt-equity ratio that is not terribly attractive in New York, and somehow we have got to finance this expansion." So, really, we could claim that what they are saying is, "Please, Government of Canada, help finance our expectations or our investment hopes, as we see fit." We would think that would be a more realistic assessment of what this is all about.

To move away, then, from the validity or invalidity of the depreciation argument to our concern of what if they get this extra investment, or the transfer of debt to equity, government spokesmen have claimed in the other place and before committee, and I believe before you, that really this is a housekeeping item so far as the government is concerned. Perhaps that is true. Nevertheless, you had evidence before you, I believe, that so far as the CNR is concerned—and this is, after all, where we are concerned, because we compete with them—the difference between getting the recapitalization and not getting it is the difference between earnings in the next five years of $440 million and $890 million; and that is where our concern comes from. Precisely and to the point, that is where we are concerned, because the CN president indicated before the committee of the house that he felt this transfer would give them the kind of investment flexibility they need. That is another concern of ours, because we argue—and we have some evidence to establish this has been the past practice—that the CNR tends to invest in some pretty strange ways, on occasion. One of the things they have done over the years is to buy up trucking companies to the point where they now control 4 to 5 per cent of trucking revenues in Canada through their trucking subsidiaries.

We would also argue—although the courts did not uphold us on this when we finally did attack the CNR—that those investments in long haul trucking 27 of the CNR Act. Section 27 of the Canadian National Railways Act said, in effect, that CNR was entitled to invest in motor carrier or trucking operations that were complementary to or in substitution for rail service.

That language, we would argue, meant that if they did abandon a rail service for some reason, they would be entitled to substitute a truck service; or if they wanted a line with a truck service where they did not have rail service to deliver the goods at the end of the rail line, that would be all right.

[*Traduction*]

capital qu'il lui faudra investir au cours des cinq prochaines années, de dire M. R. R. Latimer, vice-président et cadre supérieur.

Je crois que l'on s'approche probablement très près de la vérité. Il nous semble que le CN a totalisé ce qu'il voulait faire au cours des cinq prochaines années par le biais des placements de capital, et ensuite il s'est demandé comment il pourrait financer cela. La Société est déficitaire et son rapport dette-actif n'attire pas tellement les financiers de New York. D'une façon ou d'une autre, nous devrons financer cette expansion. Ainsi donc, en réalité, nous soutenons que le CN implore le gouvernement du Canada de l'aider à soutenir ses efforts d'investissement et ses espoirs de financement, mais comme bon lui semble. Nous croyons que c'est là une évaluation assez réaliste de la situation.

Pour éviter la question de la justesse de l'argument sur la dépréciation face à nos inquiétudes quant à savoir ce qui se produira si le CN obtient cet investissement supplémentaire, ou encore si on accepte de transformer la dette en actif, les porte-parole du gouvernement ont soutenu à l'autre endroit et devant le Comité, et je crois aussi devant le vôtre, que c'est là un problème de famille qui ne concerne que le gouvernement. C'est peut-être vrai. Néanmoins, vous avez entendus des témoins qui ont dit, je crois, que, en ce qui concerne le CN—après tout cela vous concerne puisque nous lui faisons concurrence—s'il n'obtenait pas le remaniement de capital, cela représentait une différence dans ses revenus, pour les cinq prochaines années, d'une valeur de $440 millions et de $890 millions; c'est cela qui nous inquiète. Et c'est exactement ce qui nous tracasse parce que le président du CN a mentionné devant le Comité de la Chambre qu'il considérait que ce transfert lui donnerait la souplesse dont il a besoin pour investir. C'est là une autre de nos inquiétudes parce que nous soutenons, et nous avons des preuves que tel a été le cas dans le passé, que le CN a tendance à investir parfois de façon assez étrange. Une chose entre autres s'est produite au cours des années; le CN a acheté des sociétés de camionnage à un point tel qu'il contrôle de 4 à 5 pour cent des revenus tirés du camionnage au Canada, par l'entremise de ses sociétés de camionnage.

Nous soutenons aussi—même si les tribunaux ne nous ont pas appuyés sur cette question lorsque nous avons finalement décidé d'attaquer le CN—que ces investissements dans les sociétés de camionnage sur longues distances ne se conformaient pas techniquement à l'article 27 de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada. Cet article 27 stipule, en effet, que le CN a le droit d'investir uniquement dans des sociétés de transport motorisé ou de camionnage qui offrent des services complémentaires aux services ferroviaires.

Nous prétendons que cela signifie que s'ils abandonnaient vraiment un service de chemin de fer pour une raison quelconque, ils auraient le droit de le remplacer par un service de camionnage; je n'aurais rien à redire s'ils désiraient une ligne avec un service de camionnage parce qu'ils ne disposeraient pas d'un service de chemins de fer pour expédier les marchandises à la fin de la ligne de chemin de fer.

[*Text*]

What they proceeded to do was to buy up trucking companies that paralleled their main line rail operations. We argued before the courts that section 27 did not permit this.

What happened to us was that the courts—this went up, on leave to appeal, to the Supreme Court of Canada from the Quebec Court of Appeal—told us, "Well, that argument is not relevant because whatever section 27 meant, Parliament corrected it because they approved the annual CN capital expenditure budget by legislation. That was subsequent legislation, and whether anyone put his mind to it or not, that superseded anything in the Canadian National Railways Act". So that was the end of that one in terms of CN investment in trucking. To be fair about it, they have built up their trucking network. Their last truck acquisition was two, three or four years ago, a small operation.

Another concern has arisen, which is that the CNR four years ago, I think, made a bid and was successful—it was approved by the Canadian Transport Commission—to buy an interest in Cast Shipping. That was one of two major container lines serving northwest Europe into Montreal; the other was Manchester. Cast was controlled by Canadian interests. CNR bought a minority interest with the right, in the agreement, to increase that to 49 per cent.

No sooner was that transaction completed than Cast made a bid for the control of Furness-Withy, and Furness-Withy happened to control Manchester. As it turned out, the British Monopoly Commission said, "No, you cannot do that. It is not in the public interest."

There was an interesting article in *The Economist* at the time indicating that, in fact, the arrangement was that CNR was going to bank roll that acquisition.

If they had done that, if they had got control of Manchester in addition to Cast—and when you take into consideration the fact that CNR has control of the land line to Halifax, which is the major east coast container port, although I think anyone from Saint John, New Brunswick, might dispute that, although certainly it is one of the two major container ports—that would have given CNR a pretty dominant position on east coast container trade. Of course, the implication is, so far as we are concerned, that when CNR gets hold of something like that, they take those containers out of competition, whereas independent truckers might haul those containers from the Montreal freight yards short distances out to manufacturing plants in Quebec, or even as far away as Toronto on some occasions. That kind of business would be co-opted if you will, to be taken out of competition. Our main concern today is what CN's future investment practices will be if this bill goes through and they get the flexibility that this bill is likely to give them.

[*Traduction*]

Or, ils ont accaparé les sociétés de camionnage qui opéraient en parallèle avec leurs opérations ferroviaires principales. Nous avons soutenu devant les tribunaux que l'article 27 n'autorisait pas cette façon de procéder.

Ce qui est arrivé, c'est que les tribunaux—la question est allée en appel à la Cour suprême du Canada après être passée par la Cour d'appel du Québec—nous ont dit que cet argument n'était pas pertinent parce que, peu importe la signification de l'article 27, le Parlement avait corrigé cet article étant donné qu'il avait approuvé le budget annuel des dépenses de capital en vertu d'une loi. Cette loi était postérieure à toute autre mesure législative et, peu importe que les gens s'en réjouissent ou non, elle remplaçait toute autre disposition de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada. Cette mesure réglait donc la question des investissements faits par le CN dans l'industrie du camionnage. Pour être tout à fait juste, il a créé son propre réseau de camionnage. Le dernier service de camionnage qu'il a acheté remonte à deux, trois ou quatre ans; il s'agissait d'une petite entreprise.

Il y a un autre problème. En effet, il y a quatre ans, je pense, le CN a fait une offre qui a été acceptée par la Commission canadienne des transports. Cette offre concernait l'achat de droits sur la société de transport Cast. Il s'agit de l'une des plus importantes sociétés de transport par conteneurs entre le Nord-ouest de l'Europe et Montréal; l'autre société qui l'intéressait était la Manchester. La société Cast était contrôlée par des intérêts canadiens. Le CN a acheté une part minoritaire en se réservant le droit, de par l'accord, d'augmenter cette participation à 49 p. 100.

Cette transaction ne fut pas aussitôt terminée que la société Cast a fait une offre pour le contrôle de Furness-Whitby qui contrôlait la Manchester. Ce qui s'est produit, c'est que la Commission du monopole britannique a dit à la société Cast qu'elle ne pouvait pas effectuer cette transaction puisque ce n'était pas dans l'intérêt public.

Un article intéressant a été publié à ce moment dans la revue *The Economist*. Cet article indiquait qu'en fait, l'entente était que le CN allait financer cette acquisition.

S'il avait effectué cette transaction, s'il avait obtenu le contrôle de la Manchester en plus de la Cast—et lorsque vous tenez compte du fait que le CN contrôle la ligne terrestre jusqu'à Halifax, qui est le port pour conteneurs le plus important de la côte est, bien que je pense que n'importe quel habitant de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, pourrait contester ce fait, mais il s'agit évidemment de l'un des deux ports pour conteneurs les plus importants—cette mesure aurait sûrement donné au CN une position prépondérante sur la côte est dans le domaine de l'expédition par conteneurs. En ce qui nous concerne, cela signifie évidemment que lorsque le CN s'approprie un service de ce genre, il n'est plus possible de le concurrencer dans le domaine des conteneurs, tandis que des camionneurs indépendants pourraient transporter ces conteneurs sur de courtes distances en partant des gares de marchandises de Montréal jusqu'aux usines de Québec, ou même parfois jusqu'à des points aussi éloignés que Toronto. Ce genre d'entreprise serait, si vous voulez, des coopératives, ce qui fait que les autres ne pourraient pas soutenir la concurrence. Notre princi-

[*Text*]

The Chairman: Thank you. Now, gentlemen, Mr. MacLaren will welcome any questions. Would someone like to begin?

Senator Roblin: I might take another crack at the depreciation problem, Mr. Chairman, because when Dr. Bandeen was here I was interested in examining the difference in the depreciation policies followed in the Canadian Pacific as opposed to the Canadian National. We have been given a breakdown of the major items of depreciation. There are three categories that we are interested in. We find that in two of those categories the policies followed by the two railways have been identical, but there was one category called "Road Structures" in which the CN had been late in bringing in their depreciation policies compared to the CP. It seemed to me that one way of looking at the depreciation amount, the total sum that they had decided they wanted to deal with, was to compare it with the depreciation policies in the other railway and see what that sum amounted to. Dr. Bandeen was good enough to write on June 9 in response to my inquiry, and I will just read this sentence:

> During the Transport Committee hearings, Senator Roblin asked how much depreciation CN would have recorded in its accounts between 1942 and 1956 for Road Structures if depreciation accounting had been in effect during these years.

That was the item of difference between the two railways.

> It would have amounted to about $125 million.

Therefore, I say to myself, if we go over $125 million we are doing something for the CN which really is over and above putting them on an even footing with the Canadian Pacific Railway. What do you think of that blind reasoning?

Mr. MacLaren: I would agree with it wholeheartedly, and, in fact, I had heard from another source a figure not very far away from that as being the true difference between the two approaches to depreciation. One might take that line of reasoning one step further, however, because, on another class of depreciation—and I think I have it in my brief—both railways started to take depreciation in the 1940s on another class of depreciation only when the Board of Railway Commissioners told them to do it. The question I would ask is if it is valid for CN's auditors to say, "You could have taken depreciation back to 1923".

Senator Roblin: I would go a step further, because there is another sentence here which reads as follows:

> However, to gain an understanding of the depreciation situation, one must also take into account $629 million supplementary provisions made by the CP between 1940 and 1955.

[*Traduction*]

pale préoccupation aujourd'hui est de savoir comment le CN investira à l'avenir si le projet de loi est adopté et s'il obtient la liberté que ce projet de loi lui donnera probablement.

Le président: Je vous remercie. Et maintenant, messieurs, M. MacLaren répondra à vos questions. Par qui commencera-t-on?

Le sénateur Roblin: J'aimerais encore aborder le problème de l'amortissement, monsieur le président, parce que lorsque M. Bandeen était présent, je voulais qu'on examine la différence entre les politiques d'amortissement suivies par le Canadien Pacifique et celles suivies par le Canadien National. On nous a donné la répartition des principaux articles d'amortissement. Trois catégories nous intéressent. Nous avons constaté que dans deux de ces catégories, les politiques suivies par les deux compagnies de chemins de fer ont été identiques, mais qu'en ce qui concernait la catégorie intitulée «structures routières», le CN avait tardé à présenter ses politiques d'amortissement comparativement au CP. Il me semblait qu'on pouvait examiner le montant d'amortissement, soit le montant total dont il avait décidé de traiter, en le comparant aux politiques d'amortissement de l'autre compagnie de chemins de fer pour voir à combien ce montant s'élevait. M. Bandeen a été assez gentil pour m'écrire le 9 juin en réponse à ma question. Je vais vous lire une phrase tirée de cette lettre:

> Au cours des auditions du Comité des transports, le sénateur Roblin a demandé quel aurait été le montant d'amortissement que le CN aurait enregistré entre 1942 et 1956 pour les structures routières, si la comptabilité d'amortissement avait existé durant ces années.

C'est ce qui différenciait les deux compagnies de chemins de fer.

> Ce montant se serait élevé à environ 125 millions de dollars.

Par conséquent, je me dis que si nous dépassons $125 millions, nous faisons plus que placer le CN sur un pied d'égalité avec le Canadien-Pacifique. Que pensez-vous de ce raisonnement?

M. MacLaren: Je l'approuve d'emblée; en fait, j'ai entendu d'une autre source un chiffre qui n'est pas très éloigné de celui indiqué et qui représente la véritable différence sur les deux façons d'aborder la question de l'amortissement. On pourrait pousser ce raisonnement plus loin. Toutefois, par suite d'une autre catégorie de frais d'amortissement—et je pense qu'elle figure dans mon mémoire—les deux sociétés ferroviaires ont commencé au cours des années quarante à reporter leurs dépenses d'amortissement dans une autre catégorie de dépréciation et ce, lorsque le Bureau des commissaires des sociétés ferroviaires leur a dit de le faire. Je me demande donc s'il est valable pour les vérificateurs du CN de dire qu'il aurait été possible de faire remonter la dépréciation à 1923.

Le sénateur Roblin: J'irai un peu plus loin parce qu'il y a ici une autre phrase libellée en ces termes:

> Toutefois, pour comprendre la question de l'amortissement, il faut également tenir compte des provisions supplémentaires de $629 millions, établies par le CP entre 1940 et 1955.

[*Text*]

I do not know what bearing that particular statement has on CN's position.

Mr. MacLaren: Neither do I, unless he means the CPR was able to earn depreciation and CNR could not. But, surely, that goes beyond any auditor's comment? It is one thing for an auditor to say, "You could have taken depreciation if you had been smart enough," or whatever, but it would require that CN benefit from that depreciation. If they had not taken depreciation, as they now say they should have, in those years the deficit would have been greater, and it would have required Parliament, in its wisdom, to approve of that depreciation and therefore pay the increased deficit. This is a political decision, surely, not an auditing decision? If they had claimed it in 1952, when the $756 million was written off, would Parliament have given it to them both at the same time? If the auditor's comment is valid now for CNR, why could not CPR go back to 1923, or earlier, and say, "We did not take depreciation." Of course, it would have made no difference, because the only benefit they would get from it would be if they could write it all off—and under income tax law they could do that. So I would agree that, at best, if you are strictly measuring the difference between the two railways, we are talking about a sum well under $808 million if the depreciation argument has validity.

Senator Austin: I wonder if you have any way of guiding us with respect to quantitative assessment of the cost to the trucking industry of the passage of Bill C-17. You have a number of general arguments, based on equity and theory, but can you—and I would be very sympathetic to this—show us just how it will cost you at the bottom line?

Mr. MacLaren: No, it is impossible to do that because it depends on what CNR does with this financial flexibility that they have achieved. It is not just a question of depreciation. There is still the potential, I believe, not included in the figures CNR have quoted, of the five-year profit projections of an extra $225 million, perhaps, if the Snaveley report were implemented, over five years.

There is also the fact, which has to be the ultimate straw, I think, as far as some of my people are concerned, that, as Dr. Bandeen said in the house committee, they have $1 billion worth of accumulated depreciation which they can apply to those earnings. Some of that depreciation, on assets they bought, could not pay for it, and now they are not going to be required to pay for it, which they are depreciating. It is impossible to draw a bottom line comparison, because if CNR puts all of this money—the $2.5 billion—into doubling the tracks through your province, senator, or most of it, then presumably the impact on the trucking industry will be minimal. But our concern is that CNR, in the past, has shown a tendency, when the financial opportunity presented itself—and

[*Traduction*]

Je ne sais pas quelles répercussions cette déclaration particulière a eues sur la position du CN.

M. MacLaren: Moi non plus, à moins que cela ne signifie que le CP a été en mesure d'assumer ses frais d'amortissement et que le CN n'a pu le faire. Toutefois, cela dépasse certainement toutes les observations du vérificateur. Un vérificateur peut dire qu'il aurait été possible d'absorber la dépréciation en faisant preuve d'habileté ou d'une autre manière, mais cela exigerait que le CN tire profit de cette dépréciation. Si la société n'avait pas absorbé cette dépréciation, reconnaissant aujourd'hui qu'elle aurait dû le faire, le déficit au cours de ces années aurait été plus important et aurait forcé le Parlement, dans sa sagesse, à approuver la dépréciation et à assumer en conséquence le déficit accru. Il s'agit là, certainement d'une décision relative à la politique et non à la vérification? S'ils avaient fait la réclamation en 1952, lorsque les $756 millions ont été amortis, le Parlement aurait-il approuvé les mesures prises par ces deux sociétés en même temps? Si la remarque du vérificateur est actuellement valable pour le CN, pourquoi le CP ne pourrait-il pas remonter à 1923, ou à une date antérieure, et déclarer ne pas avoir tenu compte de la dépréciation. Bien entendu, cela n'aurait fait aucune différence parce que le seul bénéfice qu'ils en retireraient serait de pouvoir tout passer aux profits et pertes, ce qui serait permis en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu. Je dirais donc, tout au plus, que si vous comparez strictement la différence entre les deux sociétés ferroviaires, nous sommes en train de parler d'une somme bien inférieure à $808 millions, si l'argument de la dépréciation est valable.

Le sénateur Austin: Je me demande s'il vous est possible de nous guider, en ce qui concerne l'évaluation quantitative de ce qu'il en coûtera à l'industrie du camionnage, si le bill C-17 est adopté. Vous disposez d'un certain nombre d'arguments généraux basés sur l'avoir propre et sur une théorie, mais j'apprécierais incessamment que vous nous disiez combien cela vous coûtera finalement?

M. MacLaren: Je suis incapable de le faire parce que cela dépend des fins auxquelles le CN se sert de la souplesse financière qu'il a acquise. Ce n'est pas simplement une question de dépréciation. Il y a encore le potentiel, non inclus je crois dans les chiffres indiqués par le CN, des projections de bénéfices sur une période de cinq ans pour une somme supplémentaire de $225 millions peut-être, si le rapport Snavely était mis en œuvre au cours d'une telle période.

Il y a également le fait, et je pense qu'il doit constituer le point culminant, en ce qui concerne certaines personnes, qu'ils ont une dépréciation accumulée de $1 milliard qu'ils pourraient appliquer à ces bénéfices, comme M. Bandeen l'a déclaré au Comité de la Chambre. Une partie de cette dépréciation sur les actifs qu'ils ont achetés, ne permettrait pas d'assumer tous les coûts et ils ne vont pas être tenus de le faire parce qu'ils sont en train de se déprécier. Il est finalement impossible d'établir une comparaison parce que si le CN investit tout son argent, ses $2.5 milliards, pour doubler les voies à travers votre province, sénateur, ou du moins dans la plus grande partie de celle-ci, les répercussions engendrées sur l'industrie du camionnage seront vraisemblablement minimes.

[*Text*]

what happened in the five years after 1952 was a perfect example, though of course, it can be said that there is new and different management now, which of course is true—because of human nature, if nothing else, when you have this incredible financial flexibility, which we claim this bill provides, with some of the things I have just mentioned added on, to invest in situations that perhaps private enterprise—the CPR and trucking companies, who have to sweat for every dollar, and decide whether they are going to pay a dividend or reinvest, and after all, in our industry two-thirds of earned equity is retained earnings—would display a different attitude about, and which, indeed, would be bound to apply in terms of what is a reasonable investment and what is not. That is our concern.

If the railway decided they were going to use this financial flexibility to try to drive truckers out of highly competitive situations, which do exist on major commodity movements—and they have done it in the past without the recap—will the recap encourage them to do more of this, since they can afford to do it? I cannot say; but it is a concern of ours.

I cannot therefore honestly give you a comparison because every competitive commodity situation, in every region of the country, stands on its own. In some of the cases the railways are retreating from this business as fast as they can, and are very glad to turn it over to the truckers. In other cases they fight like heck for the business, and come back and hit the truckers with dramatic rate cuts. One recent example of this is the moving of feed grain from Alberta into British Columbia. Both railways slashed their rates because the truckers were gradually eroding the rail business to the point where the truckers had over half the feed grain movement out of the prairies into B.C. The railways slashed their rates, and the concern was that the truckers were going to lose practically all of that business; but, as it turned out, that business developed into a two-way operation of grain into British Columbia and lumber back to the prairies, and the truckers could only exist in it with a two-way haul. At the same time the railways slashed the rate. They announced a very substantial rate increase for lumber and the British Columbia forest industry. I was talking to one of their representatives yesterday, and they are not at all happy with that information. The point is that that would provoke railways, representing a very small portion of their total business, but for the companies involved in that particular movement it might have meant practically all their business, so they would be driven to the wall. Will this bill encourage CN to do more of that? I cannot say. It is a concern, but it is speculative.

[*Traduction*]

Toutefois, nous sommes préoccupés par le fait que par le passé, le CN a manifesté une même tendance dans un contexte financier donné. Ce qui s'est produit au cours des cinq années postérieures à 1952 a été un exemple parfait, bien que l'on puisse dire qu'il y a, à l'heure actuelle, une gestion nouvelle et différente, ce qui est vrai. La nature humaine est ainsi faite, lorsque vous avez cette souplesse financière incroyable, que ce bill fournit selon nous, et à laquelle s'ajoutent certains éléments que je viens de mentionner, on cherche à investir dans des contextes où l'entreprise privée ferait peut-être preuve d'une attitude différente et serait amenée à étudier ce qui constitue un investissement raisonnable. Le CP et les compagnies de camionnage gagnent durement chaque dollar et doivent décider s'ils vont payer un dividende ou réinvestir; après tout, dans notre industrie, les deux tiers de l'intérêt gagné proviennent de bénéfices non distribués. C'est ce qui nous préoccupe.

Si les compagnies de chemins de fer décidaient de se servir de cette souplesse financière pour tenter d'empêcher les camionneurs d'être vraiment concurrentiels dans le domaine du transport des principales denrées—et elles l'ont fait par le passé, sans recapitalisation—cette recapitalisation les encouragerait-elles à agir de la sorte, étant donné qu'elles peuvent le faire? Je ne peux pas préciser ma pensée, mais cette question nous préoccupe.

Par conséquent, je ne peux pas honnêtement vous donner une comparaison, étant donné que la situation concurrentielle de chaque denrée diffère dans chaque région du pays. Dans certains cas, les sociétés ferroviaires se retirent de ce secteur le plus vite possible et elles sont très heureuses de le céder aux camionneurs. Dans d'autres cas, elles veulent l'accaparer à tout prix, et luttent avec les camionneurs en pratiquant des réductions de prix fantastiques. Ainsi, récemment, on peut citer le transport des grains de provende de l'Alberta en Colombie-Britannique. Les deux sociétés de chemins de fer avaient fait tomber les prix parce que les camionneurs minaient peu à peu les activités du rail, au point où plus de la moitié du mouvement des grains de provende entre les Prairies et la Colombie-Britannique revenait aux camionneurs. Les sociétés ferroviaires ont réduit leur tarif, et l'on craignait que les camionneurs perdent pratiquement tout ce secteur; mais en fin de compte, cela a donné une opération à deux sens, avec l'entrée du grain en Colombie-Britannique dont le bois allaient approvisionner les Prairies; les camionneurs ne pouvaient tenir que grâce à ces opérations dans les deux sens. A la même époque, les sociétés ferroviaires ont réduit leurs tarifs. Elles ont annoncé une augmentation très importante du prix du transport du bois et les industries forestières de la Colombie-Britannique. Je parlais hier à l'un des représentants de ce secteur qui n'est pas du tout satisfait de cette nouvelle. En effet, elle aiguillonnerait les sociétés de chemins de fer, mais c'est une portion infime de l'ensemble de leurs activités; cependant cela aurait pu représenter pratiquement toutes les activités des camionneurs, ce qui les aurait rendus furieux. Ce projet de loi encouragerait-il le CN à poursuivre dans cette voie? Je ne saurais dire. Nous nous en inquiétons, mais de manière abstraite.

[*Text*]

Senator Austin: I am trying to understand the thrust of your argument. I might say that, for me, the best system that this committee could recommend to the Senate would be one which kept each of you competitive and economically viable at the same time, so that each of you remains an honest industry in terms of the consumers who rely on your services.

Mr. MacLaren: That is correct.

Senator Austin: You referred to Mr. Latimer's statement which appeared in the *Globe and Mail* of June 13. I realize that the answer to my question directly is to ask Mr. Latimer, but I wonder whether you have any better information than appears in this news story about the reasons why $2.5 billion would be needed by CNR over the next five years. What investment plans do they have for it?

Mr. MacLaren: I understand, although I have not had a chance to examine the figures, that they have placed a five-year capital expenditure budget before cabinet. I do not know whether or not they have tabled it with this committee or the House of Commons committee. I do know that in evidence before the House of Commons they indicated that their investment in their trucking arm in the next five years would be about $51 million. If CNR is to round it out at 5 per cent for hire truck revenues in total, then if they were investing the same amount as the rest of the hire trucking industry in the next five years the rest of the industry should invest about $1 billion. I don't know how realistic that is.

In their major transportation studies of 1975 Transport Canada dwelt at great length on where the investment capital was going to come from to rebuild the infrastructure for rail, to provide the equipment and other modes. When they got to the truckers, they dismissed us in two lines by saying that the truckers will self-finance as they always have. That may be true. All I say is that if it is true it is based on a lot of businessmen pouring everything they earn back into their companies. Hire trucking is an industry that has matured to the point where quite a few of those companies one might expect could and should have gone public. Very, very few have. The generally accepted reason for this is that the hire trucking industry earnings on average just are not adequate to serve equity on a regular basis and finance the expansion and renewal of equipment.

Senator Austin: Do you have a return on investment figures for your members as a whole?

Mr. MacLaren: No, I don't. The only figures we have are about five years old, from Stats Canada, as a whole. On average—and it is an average—it is not very adequate. The way it is measured in trucking—it is perhaps not very realistic—is on operating ratio. Operating ratio will vary from one segment of the industry to another by size of truck and what-have-you. With good reason it can vary. For instance, the large inter-city freight trucker is not only investing in trucks, which incidentally are brought out on you every five years so

[*Traduction*]

Le sénateur Austin: J'essaie de comprendre le fond de votre argument. Je pourrais dire que, selon moi, la meilleure solution que ce Comité pourrait recommander au Sénat serait de vous laisser tous les deux compétitifs et rentables, de sorte que chacun d'entre vous continue à être un secteur honnête, pour le consommateur qui a besoin de vos services.

M. MacLaren: C'est vrai.

Le sénateur Austin: Vous avez rappelé la déclaration que faisait M. Latimer dans le *Globe and Mail* du 13 juin. Je comprends bien que ma question devrait lui être posée, mais je me demande si vous avez de meilleurs renseignements que ceux qui sont donnés dans cet article à propos des raisons pour lesquelles le CNR aurait besoin de $2.5 milliards au cours des cinq prochaines années. Quels sont donc les investissements qu'il se propose de faire avec cette somme?

M. MacLaren: Je crois savoir, bien que je n'ai pas eu l'occasion d'examiner les chiffres, qu'il a placé devant le Cabinet un budget quinquénal de dépenses en capital. Je ne sais pas s'il l'a déposé ou non devant ce Comité ou celui de la Chambre des communes. Je sais qu'en témoignant devant la Chambre des communes, ses représentants ont dit que leurs investissements au chapitre du camionnage pour les cinq prochaines années seraient d'environ $51 millions. Si le CNR doit l'arrondir à 5 p. 100 pour les revenus totaux des camions loués, et s'il investissait le même montant que le reste de l'industrie des camions de location au cours des cinq prochaines années, le reste de ce secteur devrait investir environ $1 milliard. Je ne sais pas dans quelle mesure cela est réaliste.

Dans ses importantes études de 1975 sur le transport, Transport Canada avait examiné en détail à quelles sources il fallait puiser le capital d'investissement pour reconstruire l'infrastructure du rail, pour assurer l'équipement, et autres choses. En arrivant au sujet des camionneurs, ils nous ont escamotés en deux lignes en disant que nous pratiquerons l'auto-financement comme cela a toujours été le cas. C'est peut-être vrai. Je veux dire que, si c'est vrai, c'est fondé sur le fait que bien des chefs d'entreprises reversent tous leurs gains à leurs sociétés. Le camionnage de location est un secteur qui a mûri au point où l'on s'attendrait à ce que quelques-unes de ces compagnies puissent effectivement devenir des sociétés publiques. Cela s'est fait pour un très très petit nombre d'entre elles. La raison généralement acceptée pour cela, c'est qu'en moyenne, les recettes de ce secteur ne sont pas suffisantes pour servir de capital sur une base régulière, et pour financer l'expansion et le renouvellement de l'équipement.

Le sénateur Austin: Avez-vous des chiffres sur l'ensemble des revenus de placement de vos membres?

M. MacLaren: Non. Les seuls chiffres que nous ayons datent d'environ cinq ans, ils proviennent de Statistique Canada, et sont donnés globalement. En moyenne, il n'est pas très satisfaisant. Dans le camionnage, la manière de le mesurer qui n'est peut-être pas très réaliste se fonde sur le taux d'exploitation. Le ratio d'exploitation variera d'un secteur de l'industrie à un autre selon la dimension des camions et bon nombre d'autres facteurs. Ce ratio peut varier pour de bonnes raisons. Par exemple, le camionneur interurbain n'investit pas

[*Text*]

that you have to renew your major capital assets, but they have very substantial investment in terminals, communications, computer facilities and the lot. Your smaller trucker, your small entrepreneur who is operating by truckload to small towns and so on, does not have the same fixed capital in non-transport equipment, so it is very difficult to come up with a meaningful figure.

All I can say at this time is that the industry, on average, is pretty highly leveraged. I think the 1974 Statistics Canada figure showed that to be something like 47 per cent, on an average. So you have to take that into consideration with respect to capital employed, which is long-term debt. So it is a highly leveraged industry and it requires pouring everything back to pay for the debt and expand the operation. Certainly, at the present time any information I have is that the major carriers are not doing very well right now.

Senator Austin: I wonder, Mr. MacLaren, whether you are labouring as a represe ntative of the industry as a whole under a dilemma that I know was once the problem of your equivalent number in the mining industry. That is that the component parts would not come forward, even to a trusted neutral, with enough numbers to give the industry a viable, hard-data economic argument. Is that a problem with you?

Mr. MacLaren: It is perpetually a problem with respect to the numbers. Our industry, despite its size, is not even on a uniform classification of accounts yet. The companies are virtually all private and there is no requirement to publish data. The only time they publish data is usually for the tariff bureau, on a rate increase justification basis where it is averaged, and in many cases they will not even tell me it. I have to obtain my financial information as best I can, quite often.

Senator Austin: You will realize the dilemma that we are in—or, at least, that I am in, listening to your argument. It is not a lack of sympathy for what you are saying, but the dilemma of being asked to form an opinion on no data.

Mr. MacLaren: I know. Even if we had the data, though, it would still be a matter of speculation as to what CNR will do as to the financial flexibility. I can only express the view, on behalf of the industry, based on a concern we have had in the past and some of the practices we have seen in the past. Some of those practices are nothing more than hard-nosed competition situations. After all, the truckers have taken business away from the railways, so one might ask why they would not continue to do the same thing. In my opinion, our greatest concern is the potential, not that the CNR will across the board slash rates, but the potential of management to go out and try to buy up what otherwise might be competitive situations in which we could get part of the business or they would get the business, depending on who offered the best rates and

[*Traduction*]

uniquement dans l'achat de camions, qu'il faut incidemment changer tous les cinq ans, de sorte que nous devons renouveler nos principales valeurs immobilisées. Il investit considérablement dans les terminaux, l'équipement de communication et les installations d'ordinateur. Les camionneurs moins importants, les entrepreneurs moins importants, qui s'occupent du transport entre les petits centres en tenant compte de la charge des camions, n'ont pas le même capital fixe en matière d'équipement fixe. Par conséquent, il est très difficile d'en arriver à un chiffre significatif.

Tout ce que je peux dire pour l'instant c'est qu'en moyenne, l'industrie est très endettée. Je pense qu'en 1974 Statistique Canada avait cité, je pense, 47 p. 100 comme moyenne. Vous devez, par conséquent, tenir compte de ce chiffre en ce qui concerne les capitaux engagés, ce qui constitue une dette à long terme. C'est, donc, une industrie qui est fortement endettée et qui doit utiliser tous ces bénéfices pour combler la dette et étendre son exploitation. Pour l'instant, les renseignements que je possède indiquent certes que les affaires des principales sociétés ne vont pas très bien.

Le sénateur Austin: En votre qualité de représentant de cette industrie aux prises avec le dilemme qu'ont connu vos collègues de l'industrie minière: les données n'étaient pas fournies, même pas à un tiers neutre, et les chiffres avancés ne permettaient pas de fournir, pour le compte de cette industrie, un argument solide étayé de données. Le même problème se pose-t-il dans votre cas?

M. MacLaren: En ce qui concerne les chiffres, c'est toujours un problème. Malgré sa taille, notre industrie ne fait même pas partie d'une classification uniforme des comptes. Les compagnies sont presque toutes privées et ne sont pas tenues de publier leurs données sauf lorsque la commission du tarif l'exige. Lorsqu'elles les publient elles apportent comme justification, l'augmentation des taux, et il s'agit toujours de moyenne; en outre, dans la plupart des cas, elles ne me communiqueront rien. Je dois obtenir moi-même ces renseignements dans la plupart des cas.

Le sénateur Austin: Vous vous rendrez compte du dilemme devant lequel nous nous trouvons du moins dans lequel je me trouve, à la suite de l'argument que vous venez d'apporter. Ce n'est pas que je vois d'un mauvais œil vos propos, mais il s'agit d'un dilemme dans lequel on m'a placé en me demandant mon opinion sans me fournir de données.

M. MacLaren: Je sais. Même si nous possédions les données, il faudrait encore spéculer ce que le CN fera face à cette souplesse financière. Je peux seulement faire connaître l'opinion de l'industrie, opinion qui est fondée sur l'expérience antérieure et sur certaines pratiques dont j'ai été témoin. Certaines de ces pratiques entraînent tout simplement une sévère concurrence. Après tout, les camionneurs ont enlevé cette industrie aux chemins de fer. Par conséquent on pourrait demander pourquoi ils ne continueraient pas dans la même veine. A mon avis, notre plus grande préoccupation n'est pas que le CN puisse réduire éventuellement ses taux mais qu'il est peut-être prêt à tout pour éviter une situation de concurrence dans laquelle nous serons partenaires; celui des deux offrant les meilleurs taux monopoliserait le marché. Je crois que c'est

[*Text*]

what-have-you. I believe that is our major long-term concern with the financial flexibility that this bill contains.

Another area that certainly rubs our people the wrong way is that the CN trucking subsidiaries' earnings are consolidated and because of that make a profitable operation. Those trucking subsidiaries are not paying corporation tax. That is perfectly legal, but—

Senator Austin: Would you draw an analogy to CP in that respect? Do you mean that we should change it for CN and allow CP to consolidate?

Mr. MacLaren: The CPR, if not at the trucking level, does pay tax at the overall level because it is a profitable corporation. It is easier for CNR to put its money into trucking, if there is more profit to be made there or more business to be retained there, than it would be to stick to rail. There is a potential two-way subsidization.

It does not stop with the CNR. Northern Transport, on the Mackenzie, is into trucking in a big way. They are spreading their wings. Northern Transport has not been profitable, but it loaned money to its trucking subsidiary to compete with the local trucking companies in northern Alberta.

The Post Office has a $500 million or $600 million subsidy. It is now engaged in the operation of a service shipping small parcels across the country. Every time a Post Office truck delivers mail, freight is thrown on to be delivered to various areas. It provides a better small-town service to Canada than the trucking companies. The Post Office is cross-subsidized.

I have not seen any hard data that would prove that this bill, if passed, is going to be the end of the trucking industry or anything like that. I would certainly prefer to see government policy dealing with the Snaveley Commission and see what benefits derive from that commission. If the railway is going to get the $800 million transfer, I would rather see it on an incremental basis over 10 years. I am quite certain—as certain as one can be in these things—that one will see a different investment pattern at the end of 10 years if the transfer is done on the basis of $100 million a year as opposed to $800 million at one time.

Senator Roblin: I have a vivid recollection of a situation sometime ago when the trucking industry took the initiative of providing a method of moving automobiles across the country from factories to dealerships. The trucking companies had these over-the-road machines built which cut the cost of moving automobiles from the factory to Winnipeg to one-third of what it was when they were shipped by rail. It took about four years for the railways to so modify their method of shipping automobiles by rail so that they could compete with these over-the-road haulers. Eventually, they did so and put them out of business.

Mr. MacLaren: The trucking industry came back with the tri-levels. They got that business back. However, we are only in the short-haul now. Interestingly enough, the automotive

[*Traduction*]

notre principale préoccupation à long terme: la souplesse financière de ce projet de loi.

Un autre fait qui contrarie certainement nos collègues est que les gains des filiales des sociétés de camionnage du CN sont consolidés, ce qui en fait une exploitation rentable. Ces filiales ne paient pas d'impôt sur les corporations. C'est tout à fait légal, mais . . .

Le sénateur Austin: Établiriez-vous à cet égard un parallèle avec le CP? Voulez-vous dire que nous devrions changer cette situation pour le CN et permettre au CP de consolider ses gains?

M. MacLaren: S'il ne paie pas d'impôt pour cette exploitation de camionnage, le CP paie globalement des impôts parce que c'est une compagnie rentable. Il est plus facile pour le CN d'investir son argent dans le camionnage si ce secteur est plus rentable et s'il peut monnopoliser ce marché, que de continuer à s'en tenir au transport par rail. Il y a là une possibilité de double subvention.

Et il ne s'agit pas uniquement du CN. Northern Transport s'est lançé dans le camionnage sur une grande échelle. Il étend son exploitation. Northern Transport n'était pas rentable, mais prêtait de l'argent à sa filiale de camionnage afin qu'elle concurrence les compagnies de camionnage du nord de l'Alberta.

Les postes obtiennent une subvention de $500 ou de $600 millions et se sont lançée dans l'expédition des petits colis. Chaque fois que les camions des Postes livrent du courrier, ils transportent des marchandises qui seront livrées dans différentes régions. Pour les petites localités canadiennes, les Postes offrent un meilleur service que les compagnies de camionnage. Elles sont doublement subventionnées.

Je n'ai vu aucunes données concrètes susceptibles de prouver que ce bill, s'il est adopté, entraînera la mort de l'industrie du camionnage. Je préférerais certainement que le gouvernement fonde sa politique sur les recommandations de la Commission Snaveley et attendre de voir quels avantages la société de chemin de fer en retirera. Si elle obtient le transfert de $800 millions, j'aimerais qu'il soit échelonné sur dix ans. Je suis tout à fait certain—aussi certain qu'on peut l'être—que nous verrons un modèle d'investissement différent à la fin des dix ans, si l'on transfère $100 millions par année plutôt que $800 millions en une seule fois.

Le sénateur Roblin: Je me souviens très bien d'une situation où l'industrie du cammionnage a pris l'initiative d'adopter, à la grandeur du pays, un nouveau mode de transport des automobiles, de l'usine aux concessionnaires. Les entreprises de camionnage ont fait construire des remorques sur route qui réduisaient le coût de transport des automobiles, de l'usine jusqu'à Winnipeg; de un tiers par rapport au transport par rail. Les sociétés de chemins de fer ont mis quatre ans à modifier leurs méthodes de transport par rail des automobiles avant de pouvoir concurrencer ces remorques sur route. Après cela, les sociétés de chemin de fer ont repris le dessus.

M. MacLaren: L'industrie du camionnage a renchéri en construisant des remorques à trois plate-formes. Elle a aussi récupéré son commerce. Cependant, nous ne nous occupons

[*Text*]

companies have kept two or three of those long-haul truckers alive to keep the railways honest.

Senator Roblin: I remember when the freight cars came that it took three or four men a day and a half to unload the automobiles, whereas the truckers delivered them to the door. The savings in that highly competitive trade were very substantial and were passed on to the public. I want to preserve the ability of the truckers to innovate and compete.

Mr. MacLaren: There are three or four current examples of areas in which there is a major amount of competition between the two modes. Senator Austin will be interested in knowing that the truckers, within the last three or four years, have come from nowhere to a point where they are now hauling over half of the Okanagan Valley apple crop. The Okanagan apple industry has become sophisticated in telling the trucking associations the level of service they require. They tell the trucking associations that they don't want the four- or five-day service consisting of one driver going from Vancouver to Calgary with a change of drivers there. They want a three-day sleeper cab service because the food distributor in Toronto wants to get a regular shipment. They also tell us they do not want us to use piggyback because the level of damage to the apples is greater. Figures have just been released which show that, despite the howl for more boxcars, truckers moved well over half the shipments of potatoes out of the Atlantic provinces. They moved 83 per cent of the New Brunswick shipments, and over half of the long-haul shipments from New Brunswick to Montreal and Toronto, and they did so at a lower rate than the railways. While the railways still move most of the P.E.I. shipments, the truckers doubled their share of the long-haul movement. So, that is another major area of competition. That kind of business has become so attractive to the trucker, as well as to the purchasers of the potatoes—the food chains, and so forth—because of the service advantage, that truckers, according to the survey we did in the Atlantic region, have now ordered 200 new reefer cars, refrigerator temperature-controlled trailers, this year, which translates to a capacity of about 8 million pounds per week.

Another area where there is terrific competition between the two modes is in hauling refrigerated beef from the prairies. The refrigerated beef being moved into Montreal is being moved on a 50/50 basis as between the railways and the truckers. So, on these long-haul movements, particularly perishables, there is a terrific level of competition between the two modes.

Senator Roblin: Getting back to Senator Austin's inquiry as to the competitive impact you foresee occurring in the near future, it might help to record the information given by the

[*Traduction*]

maintenant que du transport à courte distance. Il est intéressant de noter que les compagnies de transport ont gardé deux ou trois de ces camions de transport à grande distance.

Le sénateur Roblin: Je me souviens, lorsqu'on a commencé à utiliser les wagons de marchandises, qu'il fallait à trois ou quatre hommes et une journée et demi pour décharger les automobiles, alors que les camionneurs les livraient à la porte. Les économies dans ce commerce très concurrentiel, étaient considérables et le public en profitait. Je ne voudrais pas que les camionneurs cessent d'innover et d'être concurrentiels.

M. MacLaren: A l'heure actuelle nous pourrions donner trois ou quatre exemples de secteurs où la concurrence est très forte entre les deux modes de transport. Le sénateur Austin aimerait sûrement savoir que les camionneurs, partis de rien, en sont arrivés, au cours des trois ou quatre dernières années, à transporter plus de la moitié de la récolte de pommes de la vallée de l'Okanagan. Les producteurs de pommes de l'Okanagan ont maintenant les connaissances techniques qui leur permettent d'indiquer aux associations de camionnage la qualité de service qu'ils veulent avoir. Ils disent aux associations de camionneurs qu'ils ne veulent plus d'un service étalé sur quatre ou cinq jours, où un camionneur se rend de Vancouver jusqu'à Calgary et cède sa place au suivant. Les producteurs veulent un service étalé sur trois jours, où les camionneurs dorment dans la cabine, car les distributeurs d'aliments de Toronto veulent recevoir les cargaisons de façon régulière. Ils nous disent aussi qu'ils ne veulent pas de service rail-route puisqu'il accroît pour les pommes les risques d'endommagement. On vient de publier des chiffres qui montrent, malgré la demande pour un nombre accru de wagons couverts, que les camionneurs ont expédié plus de la moitié de la récolte de pommes de terre des provinces de l'Atlantique. Ils ont transporté 83 p. 100 des chargements du Nouveau-Brunswick, plus de la moitié des chargements effectués du Nouveau-Brunswick vers Montréal et Toronto, et à des taux moins élevés que ceux des sociétés de chemins de fer. Même si ces dernières transportent toujours les chargements de l'Île du Prince-Édouard, les commionneurs ont doublé leur part du transport à grande distance. C'est donc un autre secteur où la concurrence est forte. Il intéresse de plus en plus les camionneurs, les acheteurs de pommes de terre, les chaînes alimentaires, etc. à cause de la qualité du service; et ce à un point tel que les camionneurs, selon une enquête que nous avons faite dans la région de l'Atlantique, ont maintenant commandé 200 nouveaux véhicules réfrigérés ou wagons frigorifiques à température contrôlée, ce qui représente une capacité d'environ 8 millions de livres par semaines.

Le transport du bœuf réfrigéré des Prairies est un autre secteur où les deux modes de transport se livrent une concurrence farouche. Les chemins de fer acheminent vers Montréal autant de bœuf réfrigéré que les entreprises de camionnage. La concurrence est donc très vive dans le transport à grande distance des denrées particulièrement périssables.

Le sénateur Roblin: Pour en revenir à la question du sénateur Austin sur les répercussions de cette concurrence que vous prévoyez dans un avenir rapproché, il pourrait être utile de

[*Text*]

CNR respecting their capital forecasts for the next five years. For trucking, it is $51 million, as you said, and for express, $70 million, for a total of some $120 million. I am particularly interested in the item for express, because that is an item on which the CNR lost $33 million last year. I am not sure how competitive that type of movement is with what truckers do. I am not sure whether the two modes are in head-to-head competition in the area of express.

Mr. MacLaren: We are, yes. I do not think CN has gone quite as far as CP has in this area. Express means truck now, primarily. CP Express is practically all truck. If my memory serves me, I believe it is in the area of 90 per cent. The last figure I saw for CNR is that over half of its express capacity is in trucks. Where Express begins and CN trucking ends is a moot point. There was a situation in Saskatchewan where the Saskatchewan Highway Trucking Board thought they were dealing with CN Trucking and, lo and behold, before they knew it, they found out it was CN Express that they were dealing with. Indeed, just last Saturday I had no sooner turned on to Highway 401 from Highway 416 when along came a Husband tractor hauling two CN Express pup trailers behind it. So, it is a very close relationship.

The traditional definition of express, I think, has broken down a little bit. It is not quite what it used to be. At one time, it went into a special car on the rail passenger service. Certainly, there is very definitely a direct element of competition between express and trucking.

Senator Roblin: Express is an area in which CN last year lost some $33 million. I don't know whether it operates at a loss in trucking or not.

Mr. MacLaren: From the figures I have seen, except for an extraordinary item based upon the sale of a British Columbia trucking company, it would appear that on a trucking revenue of some $70 million, it realized a profit of about $700,000, which is not very good. That was the figure for last year or the year before.

Senator Austin: Regarding your presentation, Mr. MacLaren—and I want to repeat, I am very sympathetic to the problems of the trucking industry, and I certainly want a viable trucking industry in this country—the dilemma I am faced with is that we cannot get hard data on the overall performance of your industry, or even that part of the industry that competes directly with the railways. I know a great portion of your industry does not.

At page 12:9 of the committee's proceedings of June 6 last, Dr. Bandeen, in answer to a question from Senator Roblin, said:

> I think I am on record as saying that by the early 1980s we are hoping to get over $200 million profit, which will begin to give us a 7 to 8 per cent return on equity—

[*Traduction*]

citer les chiffres fournis par le CN à propos de ses prévisions en matière de capital pour les cinq prochaines années. Comme vous l'avez dit, le montant atteint $51 millions pour le camionnage et $70 millions pour les messageries, ce qui totalise environ $120 millions. Je m'intéresse tout particulièrement aux messageries car l'an dernier, le CN y a englouti $33 millions. Je me demande jusqu'à quel point ces services sont concurrentiels par rapport aux activités des entreprises de camionnage. Je ne peux pas dire si les deux modes de transport se livrent une concurrence soutenue en matière de messageries.

M. MacLaren: Oui, c'est le cas. Je ne crois pas que le CN soit allé aussi loin que le CP dans ce domaine. A l'heure actuelle, les messageries sont surtout associées au camionnage. Le service de messagerie, du CP fait presque exclusivement usage de camions. Si mes souvenirs sont exacts, environ 90 p. 100 des envois sont transportés par camion. Selon les dernières statistiques que j'ai consultées, le CN expédie plus de la moitié de ses colis par camion. Il est difficile d'établir une ligne de démarcation entre Messageries CN et Camionnage CN. A un moment donné, le Saskatcehwan Highway Trucking Board croyait qu'il faisait affaire avec Camionnage CN et, croyez-le ou non, c'est en fait avec Messageries CN qu'il traitait. Samedi dernier encore, juste comme je m'engageais sur l'autoroute 401 en provenance de la 416, j'ai été dépassé par un tracteur Husband tirant deux remorques de Messageries CN. Ainsi, les relations entre ces deux services sont très étroites.

Je crois que la définition traditionnelle de messageries a été quelque peu modifiée. A une certaine époque, on transportait les colis dans un wagon particulier de train de voyageurs. Il existe certainement une concurrence directe entre les services de messageries et de camionnage.

Le sénateur Roblin: L'an dernier, le CN a essuyé des pertes d'environ $33 millions pour son service de messageries. Je me demande si le service de camionnage est lui aussi déficitaire.

M. MacLaren: D'après les statistiques que j'ai consultées, mis à part un poste extraordinaire concernant la vente d'une entreprise de camionnage de la Colombie-Britannique, il semblerait qu'à partir d'un revenu de quelque $70 millions, le service de camionnage ait rapporté des bénéfices d'environ $700,000 dollars, ce qui est assez médiocre. Ces chiffres portaient sur l'année dernière ou l'année précédente.

Le sénateur Austin: A propos de votre témoignage, M. MacLaren—et je le répète, je suis très conscient des problèmes de l'industrie du camionnage et je tiens certainement à ce qu'elle soit rentable—il est navrant de constater que nous ne pouvons pas obtenir de données précises sur le rendement de votre industrie, ou au moins du secteur de cette industrie qui est en concurrence directe avec les chemins de fer. Je sais qu'un secteur important de votre industrie n'a pas à faire face à cette concurrence.

A la page 12:9 des délibérations du comité du 6 juin, M. Bandeen, en réponse à une question du sénateur Roblin a déclaré ce qui suit:

> A mon avis, je ne me trompe pas en disant que vers les années 1980 nous espérons réaliser un bénéfice de plus de

[*Text*]

On the face of it, it does not look as though CN's overall level of profitability is one that is inordinate at all.

Mr. MacLaren: No, I understand that, if you take return on investment. Is that return on equity or return on investment?

Senator Austin: Return on equity.

Mr. MacLaren: That is true, but, on the other hand, we argue that that is a pretty inflated asset base, given the recapitalization and the fact during the period between 1952 and the current time they have also received $800 million-plus in fresh infusions of capital annually. You know, it goes on and on and on. And the depreciation is set off against it.

Another concern that anyone in transport has to have is as to whether their investment plans and projections in the next five years are based on these earning figures that Dr. Bandeen has given to the committee. What if those earnings do not materialize? Will we all be back here again? That goes back to the statement in Winnipeg. Where do you start? Do you start with the investment we need and then say, "Please put us in the position where we can spend enough and carry it." And then what happens if those earnings do not materialize? What happens if CN's earnings in five years from now pass the $200 million mark? I would think that the railway unions would become rather anxious to have their share, and indeed that oppears to be what happened after 1952.

Senator Austin: Well, you would not be too unhappy with that, Mr. MacLaren, because that would put up their cost of operations and that would help you to compete.

Mr. MacLaren: Well, you can rest assured that whatever any railway union may do, the Teamsters will have done long before that and will have gone further. There are an awful lot of ifs. What we would like to have seen was a rather firmer commitment to resolve, or cover, or spread out the recapitalization and not do it in one lump sum, and perhaps to put the CN *trucking subsidiary* and that of CP, if necessary, on more of the same basis as the rest of us and to provide a few more safeguards. The Minister of Transport has said—I don't know if he said it here, but he certainly said it in the other place—that the truckers can more or less rest assured that if the railways do anything that is not appropriate "We will be there." But, given the history of the situation, that is not a very great assurance. A Minister of Transport's personal commitment lasts as long as his tenure, and senior officials change very rapidly in the Department of Transport. You start over with a new generation of senior policy officials every three or four years who will have to learn whether the caboose comes at the head or at the end of the train. There is nothing in the National Transportation Act which offers us any protection. I am not sure if the minister has any legal grounds at all to interfere. The only protection is the requirement that the railway has to be compensatory, and that means above variable cost. The experience we have had with that provision is that it is useless, because in the first instance the CTC has to go to the railways and ask, "Have you charged below variable

[*Traduction*]

$200 millions, ce qui nous donnera de 7 p. 100 à 8 p. 100 des revenus sur l'avoir des actionnaires . . .

Cela étant dit, il ne semble pas que, dans l'ensemble, la rentabilité du CN soit extraordinaire.

M. MacLaren: Non, si vous parlez du rendement des placements. S'agit-il du rendement du capital ou de celui des placements?

Le sénateur Austin: Du rendement du capital.

M. MacLaren: C'est exact mais, d'autre part, nous soutenons que cet actif est relativement gonflé, compte tenu du remaniement du capital et du fait que, depuis 1952, la société a reçu chaque année plus de $800 millions. Vous savez, cela s'accumule. Et cela compose la dépréciation.

Tous ceux qui s'occupent de transport doivent également veiller à ce que leurs projets d'investissement pour les cinq années à venir tiennent compte de ces gains que M. Bandeen a décrits au comité. Que se passera-t-il si on n'enregistre pas ces gains? Nous retrouverons-nous encore tous ici? Nous en revenons à la déclaration qui a été faite à Winnipeg. Quel est le point de départ? Portons-nous des investissements dont nous avons besoin pour ensuite demander de pouvoir dépenser suffisamment? Que se passera-t-il si les gains du CN ne se concrétisent pas? Si, au cours des cinq prochaines annnées, ils dépassent la marque de $200 millions? Je pense que les syndicats des chemins de fer seront assez pressés d'obtenir leur part et, en fait, c'est ce qui semble s'être produit depuis 1952.

Le sénateur Austin: Vous n'en seriez pas trop mécontents, monsieur MacLaren, car cela augmenterait leurs frais de fonctionnement et vous aiderait à les concurrencer.

M. MacLaren: Quoi que fasse n'importe quel syndicat de chemins de fer, soyez assurés que les camionneurs l'auront fait bien avant et seront rendus plus loin. Il y a terriblement de si. Nous aurions aimé qu'il y ait un engagemennt plus ferme à résoudre, couvrir, ou échelonner la recapitalisation, plutôt que de faire un seul versement global, et peut-être aussi que la filiale de Camionnage CN, et au besoin celle de CP, soit placée sur une base semblable au reste d'entre nous, et qu'il y ait quelques garanties supplémentaires. Le ministre des Transports a dit—je ne sais pas si c'est ici, ou à la chambre—que les camionneurs peuvent plus ou moins être certains que, si les chemins de fer font quoi que ce soit d'incorrect, son ministère interviendra. Mais vu le dossier de la situation, ce n'est pas une très grande assurance. L'engagement personnel d'un ministre des transports ne dure que le temps de son mandat, et les hauts fonctionnaires changent très rapidement au ministère des Transports. Vous recommencez avec une nouvelle équipe de décisionnaires tous les trois ou quatre ans, et ceux-ci doivent apprendre si le fourgon vient à la tête ou à la fin du train. Il n'y a rien dans la Loi nationale sur les transports qui offre une protection quelconque. Je ne suis pas sûr que le ministre soit, de droit, autorisé à intervenir. La seule protection, c'est l'exigence que les chemins de fer soient compensatoires, ce qui veut dire au-dessus des frais variables. Notre expérience nous montre que cette disposition est inutile, car à la première occasion, la C.C.T. doit s'adresser aux chemins de fer pour

[*Text*]

cost?" And the mathematics are so complicated that, unless you are willing to spend hundreds of thousands of dollars, you are not going to get beyond that first assesment that the railways give you. It certainly does not prevent them from engaging in predatory pricing because they can afford to slash the rate to compensatory on a single commodity. But if the truckers are competing with them—and that is their only business in this grain situation in the west—they could be out of business very quickly. So that is the kind of concern we have.

While we may have asked that the bill be thrown out or not proceeded with at all, we do not honestly expect that to happen, particularly with the very strong commitment from the government in the beginning. But we did make some other recommendations for safeguards and we are more than slightly disappointed that some attention was not paid to them, quite frankly.

Senator Roblin: It seems to me, Mr. Chairman, that the witness touched on one of the vital considerations here when he asked the question as to what the government was going to do about the non-compensatory, non-economic activities of the railways now. I asked Dr. Bandeen to work out a chart for us similar to the five-year forecasts on profits he had already worked on, making some assumptions about two non-compensatory activities. Crow was one, and the Newfoundland situation was the other. While it is perfectly true that there is plenty of room for argument as to how much of those costs will be recognized by the federal government, in my opinion, when the minister was here he made it perfectly clear that something would be done. Well, if you take the Snaveley figure, which is the best one we have, and you take the CNR's figures for Newfoundland and incorporate them into the profit picture, you get the profit going from $890 million before tax to $1.286 billion before tax for the period.

Mr. MacLaren: And they have $1 billion worth of depreciation to apply before there is any tax, too.

Senator Roblin: That is right. I have the tax figure here as well. The tax would be $198 million, so it would leave them with over $1 billion, or about $200 million better off after tax this way.

So your worries are not over, because I feel quite sure that one could safely predict something will be done to recognize those costs. It is the stated policy of the administration, and we have to take it at face value.

Mr. MacLaren: Indeed, our industry's position is that the railways should be compensated in those areas where they are not earning at least to the compensatory level, particularly in respect of grain. There is no question about that. But add that to the figures they have projected, and if it should turn out that the railways get that relief, it makes a pretty frightening picture from our standpoint as to the profitability of the CNR.

Senator Roblin: I agree with that, because one of the main factors of the profitability, even without Bill C-17, is the relief they have had on passenger travel, which will amount to $100

[*Traduction*]

savoir s'ils ont imputé des coûts au-dessous des frais variables. Et les mathématiques sont tellement complexes qu'à moins d'être disposé à dépenser des centaines de milliers de dollars, on ne va pas au-delà de la première évaluation des chemins de fer. Cela ne les empêche certainement pas d'établir des prix abusifs, car ils peuvent se permettre de fixer un prix compensatoire pour un bien particulier. Mais si les camionneurs les concurrencent, et c'est leur seule activité vu la situation du secteur céréalier de l'Ouest, ils pourraient être éliminés des affaires très rapidement. Et c'est ce qui nous préoccupe.

Nous avons pu demander que le projet de loi soit rejeté, qu'il ne soit même pas examiné, mais nous ne nous attendons pas, honnêtement, à ce que cela se produise, notamment en raison du très ferme engagement pris par le gouvernement au début. Mais nous avons fait d'autres recommendations relatives aux garanties, et nous sommes franchement plus que légèrement déçus de ce qu'on ne les ait pas examinées.

Le sénateur Roblin: Il me semble, monsieur le président, que le témoin a abordé l'une des considérations qui nous importe le plus lorsqu'il a demandé ce que le gouvernement allait faire au sujet des activités non compensatoires et non économiques des chemins de fer. J'ai demandé à M. Bandeen d'établir pour nous un tableau semblable aux prévisions quinquennales relatives aux bénéfices qu'il a déjà établies, en faisant des hypothèses au sujet de deux activités non compensatoires, soit celle du Crow et celle de Terre-Neuve. Bien qu'on soit tout à fait en droit de se demander dans quelle proportion ses coûts seront reconnus par le gouvernement fédéral, je pense que le ministre a établi clairement, lorsqu'il était ici, qu'on ferait quelque chose. En prenant le chiffre de Snaveley, qui est le meilleur que nous ayons, et les chiffres du CN pour Terre-Neuve, et en les incorporant au tableau des bénéfices, vous passez d'un bénéfice de $890 millions avant paiement de l'impôt à $1,286 milliards avant paiement de l'impôt pour la période en cause.

M. MacLaren: Et ils ont aussi à appliquer avant paiement de l'impôt une dépréciation d'un milliard de dollars.

Le sénateur Roblin: C'est exact. J'ai également le chiffre de l'impôt ici. L'impôt serait de $198 milliard de dollars, ou environ $200 millions après paiement de l'impôt.

Nos préoccupations ne sont donc pas terminées, car je suis tout à fait certain qu'on peut prévoir, de façon sûre, que quelque chose sera fait pour reconnaître ces coûts. C'est la politique qu'a énoncée l'administration, et nous devons la considérer selon sa valeur nominale.

M. MacLaren: En fait, la position de notre industrie, c'est que les chemins de fer devraient être compensés dans les domaines où leurs revenus n'atteignent pas le niveau de compensation, particulièrement en ce qui a trait aux céréales. Cela ne fait pas de doute. Mais en ajoutant cela aux chiffres qui sont prévus, et dans la mesure où les chemins de fer obtiennent cette aide, on obtient, de notre point de vue, un tableau très effarant de la rentabilité du CN.

Le sénateur Roblin: J'en conviens car l'un des principaux facteurs de la rentabilité, et ce même sans le Bill C-17, c'est l'aide qu'ils ont obtenu pour le service voyageurs, laquelle

[*Text*]

million over the period. I guess a good deal of their profit is in sight already without Bill C-17. Twenty-five per cent of it more or less already comes from new subsidies they did not receive before.

Mr. MacLaren: Of course, I don't know what those projections were based on in terms of the state of the economy, but in terms of the CN management it may be part of our concern that they are getting this financial flexibility at a time when CNR appears to have very competent top management. The two things combined enhance our concern.

If we do return in the next five years to boom conditions, I think CN's profits may be better than their projections. I don't know what they took as the level of business activities.

Senator Roblin: Well, I can tell you that, because, again at my request, Dr. Bandeen kindly supplied it. These were the assumptions that they made. The one on inflation is roughly about 5½ per cent, perhaps 6 or 5½ per cent over the term of the forecast—6 per cent inflation. On the other variables he had the annual volume growth of revenue ton-miles of 3.4 per cent per annum pompounded and an annual rate increase of approximately 4 per cent per annum, which I think was also compounded although they do not say so, and he had the cost of money on the borrowings at 9¼ per cent.

My offhand, snap judgment is that these are not extravagant forecasts at all.

Mr. MacLaren: No, they are not.

Senator Austin: May I ask a question in a new vein, Mr. MacLaren, taking advantage of your presence? Does the increasing cost of energy in the trucking industry present any unusual competitive problem, or are you in a position where everyone's energy costs are going up in the same scale and therefore there is no relative difference?

Mr. MacLaren: Strangely enough, because the public conception certainly is that the railways are much more efficient than we are, we disagree with that assessment. In actual fact, our energy costs, as a percentage of operating costs, have risen less than any other mode. That is because of the fact that the truckers have always paid their way over the highway primarily through fuel tax. Back in 1973, about 60 per cent of what we were paying for a gallon of diesel oil was tax and only about 40 per cent was the price of the product. So you could double the price of the product and we would be better off than the railways, the airlines or anyone else in terms of the increased operating costs. It is a concern because fuel costs have gone up and they are rising. The trucking industry has responded to that with new technology—these deflectors that you see on trucks, radial tires, better load factor. The increased price of energy has allowed us to go to more expensive but more efficient diesel engines. Some truckers I know have introduced energy saving measures that are equal

[*Traduction*]

s'élevera à $100 millions pour la période en cause. Je pense qu'une bonne partie de leurs bénéfices est déjà en vue sans le Bill C-17. A peu près 25 pour cent leur proviennent déjà de subventions qu'ils ne recevaient pas auparavant.

M. MacLaren: Évidemment, je ne sais pas ce sur quoi ces prévisions ont été fondées, en ce qui concerne l'état de l'économie, mais en ce qui concerne la gestionn du CN, nous nous soucions entre autres du fait qu'il obtient cette souplesse financière à un moment où la haute direction semble très compétente. Les deux choses combinées augmentent nos préoccupations.

Si nous connaissons de nouveau, dans les cinq années à venir, un essor économique, je pense que les bénéfices du CN pourront être plus grands que ceux qu'il a prévus. Je ne sais pas ce qu'il a considéré comme le niveau de l'activité commerciale.

Le sénateur Roblin: Je puis vous le dire, car Monsieur Bandeen a eu l'obligeance, encore une fois à ma demande, de m'en faire part. Voici les hypothèses qu'ils ont établies. L'inflation serait d'environ 5½ ou 6 pour cent pour ce qui est de la période considérée. En ce qui concerne les autres variables, il y aurait croissance du revenu tonnes-milles de 3.4 pour cent par année composée, et augmentation de taux d'environ 4 pour cent par année, soit également par année composée, je pense, bien qu'ils ne le précisent pas. Et les taux d'intérêt sur les emprunts serait de 9¼ pour cent.

Je peux dire au pied levé que ces prévisions ne sont pas du tout extravagantes.

M. MacLaren: Non en effet.

Le sénateur Austin: Puis-je poser une question d'un nouvel ordre Monsieur MacLaren, profitant ainsi de votre présence? L'augmentation du coût de l'énergie dans l'industrie du camionnage présente-t-elle un problème inhabituel en matière de concurrence ou vous trouvez-vous dans la situation où le coût de l'énergie de toutes les entreprises de transport grimpe au même rythme, ce qui par conséquent ne fait aucune différence relative?

M. MacLaren: Cela peut vous surprendre, mais en raison du fait que le public considère les chemins de fer comme étant beaucoup plus efficaces que le camionnage, nous ne sommes pas d'accord avec cette évaluation. Sur le plan statistique, nos frais énergétiques, exprimés en pourcentage des frais d'exploitation, ont connu une hausse inférieure à celle des autres modes de transport. Ceci en raison du fait que les camionneurs ont toujoura payé leur passage sur l'autoroute au moyen de l'impôt sur le carburant. Si l'on remonte en 1973, environ 60 p. 100 de ce que nous payions à l'époque pour un gallon d'huile diesel était de la taxe et environ 40 p. 100, le prix réel du produit. On pouvait donc doubler le prix du produit et être quand même plus avancé que les chemins de fer, les lignes aériennes ou toute autre entreprise de transport sur le plan de l'augmentation des frais d'exploitation. C'est un problème, parce que les coûts de carburant ont augmenté et augmentent sans cesse. L'industrie du camionnage y a fait face avec une nouvelle technologie: ces déflecteurs que vous voyez sur les

[*Text*]

to about 20 per cent of fuel consumption. So they have been able to compensate that way too.

On the broader issue of motor fuel efficiency, the originals studies on which these figures were "based" came from the United States. They were based on modal estimated energy consumption against modal ton-miles. To start with, ton-miles are not a very realistic method of comparing anything. Secondly, those modal averages lumped together the terrific ton-mile efficiency of rail, unit train, hauling grain a thousand miles, or potash, coal or minerals, which the truckers do not get into at all; and, on the truck side varied the relative efficiency of the highway diesel in that the gasoline consumption of local P & D trucks, and, in fact, a lot of rail freight that is distributed by truck, was all lumped on the truckers side. So we do not think the absolute comparisons fuel efficiency are anything like what the male public perception is. In fact, if you take a look at some Canadian statistics put together by Energy, Mines and Resources, and forget about the ton-mile and base it on revenues of the two modes, we come up better than the railways. In energy versus consumption, we come out better than the railways. It is a problem, and it will become an increasing problem. It means that truckers have to be efficient, improve their load factors, look for backhaul.

Part of what is happening, in the competitive sense of hauling potatoes and looking for apples and things, is this load efficiency factor. That is why truckers find it convenient to spend an extra $8,000 and give away 5,000 pounds of weight in one direction to buy refrigerated insulated trailers—because they can then count, on a regular return load, which is very important to them.

Senator Austin: Thank you very much. That was a very interesting answer. I would never quarrel with the figures of the Department of Energy, Mines and Resources!

Mr. MacLaren: I would. I know you wouldn't, but at times I would, because we are in an area where, there really hadn't been any over-the-road comparisons of rail and truck. In fact, Transport Canada is now just teeing up on the kind of study where we will actually measure, between Winnipeg and Toronto, for example, what are the modal fuel consumption figures between the two modes.

Senator Austin: Obviously, I was teasing because invariably I used to quarrel with them all the time. What you are saying

[*Traduction*]

camions, les pneus radiaux, un meilleur facteur charge. L'augmentation du prix de l'énergie nous a permis d'adopter les moteurs diesels, plus coûteux mais combien plus efficaces. Certains camionneurs que je connais ont adopté des mesures de conservation de l'énergie qui correspondent environ à 20 p. 100 de la consommation de carburant: voilà une autre façon de compenser.

Pour ce qui est de la question plus générale de la rentabilité du carburant, les premières études sur lesquelles ces chiffres ont été basés venaient des États-Unis. Ces chiffres étaient fondés sur une consommation énergétique type par rapport à des milles-tonnes type. Pour commencer, je ne pense pas que les tonnes-milles soit une méthode très réaliste de comparaison. Deuxièmement, ces moyennes types ont réuni sous la même rubrique la spectaculaire rentabilité par tonne/mille du chemin de fer, du train unitaire transportant sur des milliers de milles des céréales, de la potasse, du charbon ou des minéraux, transport dans lequel les camionneurs n'interviennent pas du tout. Pour ce qui est du camionnage, cette méthode a varié l'efficacité relative du diesel en ce sens que la consommation d'essence des camions locaux P & D et en fait une grande partie des marchandises transportées par chemin de fer et qui sont distribuées ensuite par camion étaient réunies sous la rubrique camionneur. Donc, nous ne pensons pas que la comparaison absolue de la rentabilité de carburant puisse se rapprocher de la perception du public. En fait, si vous jetez un coup d'œil sur les données statistiques canadiennes rassemblées par le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et oubliez un instant la rentabilité par tonne/mille et basez vos calculs sur les revenus de deux modes de transport, vous constaterez que nous nous tirons mieux d'affaire que les chemins de fer. Dans la comparaison énergie versus consommation, nous nous tirons mieux d'affaire qu'eux. C'est un problème qui continuera à grandir. Cela veut dire que les camionneurs doivent être efficaces, améliorer leur facteur de charge et se préoccuper du retour lège.

Une partie de ce qui arrive au sens compétitif du transport des pommes de terre et pour ce qui est des pommes et autres choses, c'est le facteur de charge utile pour le retour lège. C'est pourquoi les camionneurs trouvent pratique de dépenser $8,000 de plus, quitte à laisser tomber 5,000 livres de poids dans une direction, pour acheter des remorques isolées et réfrigérées—parce qu'ils peuvent compter sur une charge normale de retour, ce qui est très important pour eux.

Le sénateur Austin: Merci beaucoup. C'était une réponse très intéressante. Je ne mettrais jamais en question les chiffres du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

M. MacLaren: Moi oui. Je sais que vous ne le feriez pas mais parfois moi je le ferais parce que nous sommes dans un domaine où, croyez-le ou non, il n'y a pas vraiment eu de comparaison sur la route entre le rail et le camion. En fait, Transport Canada ne fait que commencer le genre d'étude où nous pourrons effectivement évaluer, par exemple entre Winnipeg et Toronto quels sont les chiffres de consommation de carburant par mode de transport.

Le sénateur Austin: De toute évidence, je plaisantais parce que je me battais toujours avec eux à ce sujet. Ce que vous

[*Text*]

is absolutely true. When we came to try to study the energy efficiency of an industry, there was absolutely no date in this field—

Mr. MacLaren: Not meaningful.

Senator Austin: . . . available on which any policy work could be developed.

Mr. MacLaren: Data is based on modal average assumptions, which are almost more misleading than they are of any value. It is a difficult area.

Senator Roblin: Mr. Chairman, there is a doubt in the minds of some members of the Senate, I suspect, on the question of public subsidies of support for the trucking industry, on the lines that provincial governments supply our roads and the truckers use them "free." What sort of figures can you give us about the relationship between the charges made for use of the road and cost, fair shares, et cetera?

Mr. MacLaren: That is another very difficult and complicated question, Senator Roblin. We, of course, say for public consumption, "Yes, we pay our way," and to a very large extent we do. If you go back to the beginning, of course, the road had to be there before the truck could use it, so somebody had to pay for the road; whereas in the case of the railways, the roadbed had to be there and was paid for. Of course, we all know from history, it was not paid for just by the railways by any means. Therefore, both modes start off with a large element of public money. Generally speaking, the studies that have been done in Canada show that the highway mode—and that includes automobiles, trucks and buses—comes closest to paying its way, as a percentage of total operating costs, of any other mode. There was a very comprehensive Transport Canada study in this area. Because so much money is spent on highway construction and maintenance, while this is a smaller percentage of the deficit for the public subsidy, it is more than the total figure of the rest put together.

So far as trucking is concerned, that is an even more complicated situation and it varies substantially from province to province. For example, 10 years ago in Ontario there was the Smith royal commission concerned with the study of taxation, and they went into very great detail in assessing, on an incremental engineering basis, the cost of 17 different cost attributes which go into highway construction—depth of roadbed; depth of pavement; bridge strength; the number of lanes; and what-have-you. They did this detailed study and they came to the conclusion that, in Ontario, heavy trucks were paying more than their fair share. That is all right for Ontario because Ontario has deliberately, in the past 20 years, set about making their highway system an economic development, and they could do that relatively easily because the aggregate was there to put in very deep road beds. You have to do that anyway because of (a) frost conditions, but (b) they could do it for the weights that were anticipated. In the

[*Traduction*]

dites est vrai. Lorsque nous en sommes venus à étudier la rentabilité énergétique d'une industrie, on s'est aperçu qu'il n'y avait aucune données dans ce domaine—

M. MacLaren: Du moins pas de données importantes.

Le sénateur Austin: . . . permettant d'élaborer une politique.

M. MacLaren: Les seules études dont on dispose sont basées sur des hypothèses moyennes par type de transport, qui induisent plus en erreur qu'autre chose. C'est un domaine difficile.

Le sénateur Roblin: Monsieur le président, je pense qu'il y a une confusion dans l'esprit de certains membres du Sénat sur la question des subsides publics ou de l'appui financier pour l'industrie du camionnage en ce sens que les gouvernements provinciaux fournissent des routes et que les camionneurs les utilisent «gratuitement». Quels chiffres pouvez-vous nous donner sur le rapport qui existe entre les frais imputés pour l'utilisation de la route et le coût, la participation équitable, et caetera?

M. MacLaren: C'est une autre question très complexe, sénateur Roblin. Bien sûr nous disons pour la consommation publique oui, oui, nous payons notre passage et en fait, nous le faisons dans une large mesure. Au départ, bien sûr, il a fallu que la route existe avant que les camions puissent l'utiliser, et donc quelqu'un a dû payer pour cette route, tandis que dans le cas des chemins de fer, la superstructure devait être là et elle a été payée. Naturellement, l'histoire nous a tous enseignés qu'elle n'a pas été payée simplement par les chemins de fer. Les deux modes de transport ont donc démarré à l'aide d'importantes contributions en deniers publics. De façon générale, les études effectuées au Canada démontrent que le transport routier—soit les automobiles, les camions et les autobus—arrive davantage à se financer, en proportion du total des coûts d'exploitation, que tout autre mode de transport. Une très vaste étude a été effectuée par Transports Canada dans ce domaine. Étant donné que des sommes d'argent si importantes sont consacrées à la construction et à l'entretien des routes, et qu'un pourcentage réduit du déficit doit être comblé à l'aide de deniers publics, cela représente plus que le chiffre total.

Pour ce qui est du camionnage, la situation est encore plus complexe et elle varie sensiblement d'une province à l'autre. Par exemple, il y a dix ans, en Ontario, la Commission royale Smith chargée d'étudier la taxation, a évalué à fond, à l'aide de techniques de plus en plus poussées, le coût de 17 éléments différents de coût qui entrent dans la construction d'autoroutes—la profondeur de l'encaissement; la profondeur du pavé; la force des ponts; le nombre de voies; etc. Après cette étude détaillée, elle a conclu qu'en Ontario, les camions lourds payaient plus que leur juste part. C'est parfait pour l'Ontario car cette province a délibérément, au cours des vingt dernières années, choisi d'être maîtresse de son système routier et de son développement économique, et elle a pu le faire relativement facilement, parce qu'elle avait suffisamment d'agrégat pour combler de très profonds encaissements. Il avait fallu procéder ainsi de toute façon en raison des conditions de gel, mais elle a pu aussi le faire en prévision du poids des véhicules qui

[*Text*]

prairies it is a different situation. You do not have the aggregate, so you have got to compensate with deeper pavement.

Basically, the truck adds to highway cost with the requirement of strengthening of bridges. On the pavement itself it is complicated. You get into situations where truckers actually have to use a computer to space their axles, in some cases, to get right up to the last pound of weight they are allowed. It is your axle weight that counts, not the overall weight. On a bridge, yes, the overall weight counts, but on the highway it is the axle weight that counts. The number of axles, the size of the tires and the spread of the axles are all factors. You often see tractor-trailers now with a third axle in front of the bogie at the back, and you will quite often see that lifted off the ground. That allows them to get an extra 20,000 pounds on. However, it is an hydraulic axle, and when they are not carrying a heavy load or they are running empty, to reduce friction, they can lift it off the ground. You get all of these quite technical implications.

We have been told by Ontario government officials that Highway 401 is almost like a pot of gold at the end of the rainbow, it generates so much revenue. On the other hand, you go to a province like Newfoundland where the Trans-Canada Highway was built primarily with federal money—and there is no attempt to recoup the cost—and the revenues there do not even pay for the highway's maintenance. That is a factor of the level of economic activity in the province. Where you have a high level of economic activity, road-user charges do come fairly close, in some provinces, to paying the whole shot of highway maintenance and grants to municipalities.

The Chairman: I suggest, Mr. MacLaren, you are not really being fair to yourself or to your industry in your remarks about Newfoundland because surely, as has often been the case in my own province, Nova Scotia, there was an urgent necessity to build a road not to help any trucking vehicles but to develop the rural areas.

Mr. MacLaren: Absolutely. You are certainly right, Mr. Chairman, that there can be an overriding public interest implication in building a highway. This goes all the way back to the Roman roads. There is that overriding implication, but it is a very difficult subject. You see, road-user fuel taxes are as low now as 12 cents in Alberta and as high as 27 cents in Newfoundland. Most of the provinces have a diesel fuel tax of around 24 to 27 cents a gallon. You get 4.5 to 5 gallons per mile. On top of that the trucker will pay anything up to $2,000 for his plate. Unfortunately for us, if a truck travels into other provinces, he sometimes pays twice, three and four time because of a lack of proper reciprocity on licensing, which is a provincial issue. In other words, if a truck travels a hundred thousand miles in one province, he only pays the $2,000 once; but if he travels in five provinces, and there is no reciprocity, he may still travel only a hundred thousand miles, but may pay that $2,000 five times over. That is a problem the provinces

[*Traduction*]

emprunteraient cette route. Dans les Prairies, la situation est différente. Elles n'ont pas d'agrégat, et doivent donc compenser par un pavé plus épais.

Essentiellement, le camion ajoute au coût de la route car il faut, pour ce mode de transport, renforcer les ponts. Sur le pavé lui-même, c'est compliqué. Il arrive que des camionneurs doivent vraiment utiliser une calculatrice pour espacer leurs essieux, dans certains cas, afin de ne pas dépasser le poids permis. C'est le poids de l'essieu qui compte, et non le poids global. Sur un pont, oui, le poids global compte, mais sur la route, c'est celui de l'essieu. Le nombre d'essieux, la taille des pneus et l'ampleur des essieux sont tous des facteurs. On voit souvent maintenant des camions-remorques qui ont un troisième essieu devant le bogie situé à l'arrière, et il arrive très souvent qu'il soit remonté pour ne pas toucher le sol. On gagne ainsi 20,000 livres supplémentaires. Toutefois, c'est un essieu hydraulique et lorsque ces camions ne transportent pas de très lourdes cargaisons ou qu'ils ne transportent absolument rien, pour réduire la friction, on peut les remonter. Il faut tenir compte de toutes ces implications qui sont tout à fait techniques.

Le gouvernement ontarien nous a dit que l'autoroute 401 est presque une mine d'or inespérée, car elle est une grande source de revenus. D'autre part, vous prenez une province comme Terre-Neuve où l'autoroute transcanadienne a été construite principalement à coup de subventions fédérales et il n'y a aucune tentative de dédommagement de coûts—les revenus qu'on en tire ne suffisent même pas à payer l'entretien de la route. C'est un facteur du niveau d'activité économique de la province. Lorsque l'activité économique est intense, les frais d'utilisation des routes arrivent presque, dans certaines provinces, à payer le coût total d'entretien des routes et les subventions aux municipalités.

Le président: Je crois, monsieur Maclaren, que vous n'êtes pas tellement complaisant pour vous-même ou pour votre industrie dans vos commentaires au sujet de Terre-Neuve, parce qu'il est certain, comme cela a été souvent le cas dans ma propre province, la Nouvelle-Écosse, qu'il est urgent de construire une route non pour aider l'industrie du camionnage, mais pour aider la mise en valeur des régions rurales.

M. MacLaren: Absolument. Vous avez tout à fait raison, monsieur le président. La construction d'une route peut servir un but qui est bien davantage relié à l'intérêt public. Tel était aussi l'objectif des routes romaines. Il s'agit d'un objectif prédominant, mais aussi d'un sujet très difficile. Vous voyez, les taxes sur le carburant prélevées auprès des usagers des routes n'atteignent même pas maintenant 12¢ en Alberta tandis qu'elles peuvent s'élever jusqu'à 27¢ à Terre-Neuve. La plupart des provinces ont une taxe sur le carburant diesel qui s'élève à environ 24 ou 27¢ le gallon. On consomme 4.5 à 5 gallons par mille. En plus, le camionneur doit payer jusqu'à $2,000 pour sa plaque. Malheureusement pour nous, si un camion traverse d'autres provinces, il doit parfois payer ce montant deux, trois ou quatre fois, faute de réciprocité dans les modalités d'enregistrement, ce qui constitue une question provinciale. En d'autres termes, si un camion parcourt une centaine de milliers de milles dans une province, il ne paie que

[*Text*]

are studying, but they have not come to grips with it yet. However, it is a concern, because it is a cost that we have to assume and pass through to the users of transportation.

The Chairman: May I ask you this? While I would readily acknowledge the complications that there are when you try to measure the share of costs as between various kinds of motor vehicles, there really is a very simple method of determining whether or not motor vehicles as a whole pay their way on highways, and that is simply by measuring income received from motor vehicle taxes total expenditures.

Mr. MacLaren: Quite right, and the graph that is attached to our main submission shows the overall revenue-to-cost figures for each mode. You will recall that I mentioned the fact that the deficit is less for highways, as a percentage, than any other mode; but when you come to mentioning dollars, because of the total expenditure, it is the largest by far.

Senator McElman: Has it been agreed to include in our record for today the letter that you have received from Dr. Bandeen, Mr. Chairman?

The Chairman: The clerk assures me that the committee authorized that this be published.

Senator McElman: Fine. That is very important information.

The Chairman: It not only includes the depreciation aspect of it, but all the figures that go with this letter.

Senator McElman: It might be useful to point out, since we are talking about returns, and the cost of bringing highways up to standard that will carry the type of truck transportation that we have today—and you and I, Mr. Chairman, are both very familiar with what is happening in the Atlantic provinces—that not only the provinces but the federal government are spending tremendous sums of money in order to upgrade highways to what we are calling all weather roads. In addition to that, there has been the tremendous cost, of late, of providing passing lanes on hills, which are literally for the benefit of truck transportation.

Mr. MacLaren: Yes, they are.

Senator McElman: There, of course, because, as you stated earlier, of our level of economic activity, our costs, I suggest, have exceeded somewhat the returns that were received.

Mr. MacLaren: Yes. I am sure there is an up and down aspect to this. You are quite right that when you get into a construction program of passing lanes and so on, it is primarily the heavy highway vehicle that is the one that makes such things necessary. This is clearly the case with bridges, also. This is an accepted fact. There is what is called a bridge

[*Traduction*]

$2,000; mais s'il traverse cinq provinces, et qu'il n'y a aucune réciprocité, il peut même en ne parcourant qu'une centaine de milliers de milles, devoir payer cette somme cinq fois encore. Les provinces se penchent à l'heure actuelle sur ce problème, mais elles n'ont encore trouvé aucune solution. Toutefois, c'est une grave question, car il s'agit de coûts que nous devons assumer et imposer ensuite aux usagers des modes de transport.

Le président: Puis-je vous poser une question? Je puis facilement comprendre les complications qui se posent lorsqu'on essaie de mesurer la part des coûts entre les divers genre de véhicules à moteur, mais il existe en fait une méthode très simple pour déterminer si les véhicules à moteur dans l'ensemble paient leurs droits de passage sur les autoroutes. Il s'agit simplement de mettre en rapport le revenu tiré des taxes sur les véhicules à moteur et les dépenses totales.

M. MacLaren: Très juste, et le tableau qui accompagne notre mémoire principal donne les chiffres globaux des coûts par rapport au revenu pour chaque mode de transport. Vous vous en souviendrez, j'ai mentionné que le déficit est moindre pour les transports routiers, proportionnellement parlant; mais lorsque vous parlez de dollars, en raison des dépenses totales, ce mode de transport supplante de loin tous les autres.

Le sénateur McElman: A-t-on convenu de verser dans nos registres d'aujourd'hui la lettre que vous avez reçue de M. Bandeen, monsieur le président?

Le président: Le greffier m'informe que le Comité a autorisé sa publication.

Le sénateur McElman: Bien. C'est une information très importante.

Le président: Elle traite non seulement de l'aspect dépréciation, mais contient aussi des chiffres très importants.

Le sénateur McElman: Il pourrait être utile de souligner, puisque nous parlons de recettes, et que le coût qu'il faudra assumer pour améliorer la route de façon qu'elle puisse supporter le type de transport par camions que nous avons aujourd'hui—et vous et moi, monsieur le président, savons fort bien ce qui se produit dans les provinces Atlantiques—que non seulement les provinces, mais le gouvernement fédéral dépensent des sommes énormes pour améliorer les routes de sorte qu'elles puissent être des routes prêtes à toutes les éventualités. En plus, il faut tenir compte des frais énormes, accumulés jusqu'à maintenant, pour fournir des voies de passage sur les coteaux, ce qui profite en fait au transport par camion.

M. MacLaren: Oui.

Le sénateur McElman: Dans ce domaine, bien sûr, en raison comme vous venez de le dire de notre niveau d'activité économique, nos coûts, je crois, ont dépassé quelque peu nos recettes.

M. MacLaren: Oui. Je suis sûr que cette question a ses bons et ses mauvais côtés. Vous avez tout à fait raison de dire qu'un programme de construction de voies de passage est surtout nécessité par les véhicules routiers lourds. C'est nettement le cas pour les ponts également. C'est un fait reconnu. Il y a une formule applicable aux ponts et dont on se sert pour évaluer les

[*Text*]

formula that they apply to highway cost calculations that is clearly related to the heavier vehicles. The whole weight of the truck—never mind your axle spacing and your axle weights—can be on that bridge, and sometimes, in certain circumstances, the weight of four or five trucks can be on that bridge at once.

What we have achieved in Canada is relative uniformity in sizes and weights at a reasonable level, in the last few years, which has been a terrific advantage to the lond haul trucker in competing and being efficient on the highway. There is no question about it, the truckers benefited from the tremendous amounts of money that have gone into highway construction. Earlier somebody was mentioning Newfoundland and the CNR subsidy there. The level of traffic is, I think, five-to-one in tonnage now, to and from Newfoundland, in favour of the truck. Most of the block fish to Gloucester, or finished fish, practically all goes by truck now.

Senator McElman: The Council of Maritime Premiers has made considerable progress of economic advantage to your industry.

Mr. MacLaren: Absolutely.

Senator McElman: In the realm of uniformity of regulations. I believe they are now moving into reciprocity of licensing.

Mr. MacLaren: That is my understanding, yes.

The Chairman: I am not sure whether these are figures you would have, but have you something to indicate the total capital investment in the trucking industry?

Mr. MacLaren: I do not have it at hand. As I pointed out earlier, our basic problem here is that we rely entirely on Stats Canada for information. I think the last figures would be for 1974, and I cannot recall what that is. I do know that the 1974 statistics indicated 47 per cent, I think it was, on average of capital employed as long-term debt. I cannot remember the total investment figure.

The Chairman: You spoke of long haul, which I presumed you to use in the sense of being in contrast to short haul. What do you mean when you refer to long haul and short haul?

Mr. MacLaren: I don't think I have met two people who have quite the same definition. Some people talk about long, medium and short haul; other people just talk about long and short haul. I would suggest that anything under 200 miles would be considered short haul; maybe 200 to 300 miles would be medium haul; 300 miles and up to transcontinental would be long haul. We have a lot of traffic activity between Montreal and Toronto and both coasts, in both directions.

[*Traduction*]

coûts routiers; elle est nettement reliée aux véhicules lourds. Le poids total du camion—peu importe l'espacement de l'essieu ou son poids—peut être supporté par le pont, et parfois, le poids de quatre ou cinq camions à la fois.

Au cours des quelques dernières années, nous avons atteint au Canada une relative uniformité dans les tailles et les poids à un niveau raisonnable, ce qui a représenté un avantage important pour les camionneurs de longue distance qui ont pu être concurrentiels et efficaces sur les routes. Il n'y a aucun doute à ce sujet, les camionneurs ont bénéficié des énormes sommes qui ont été dépensées pour la construction des routes. On a mentionné plus tôt la subvention du CNR à Terre-Neuve. Je crois qu'actuellement le pourcentage en tonnes du transport aller-retour à Terre-Neuve est de cinq contre un en faveur du camion. Presque tout le transport du poisson en vrac à Gloucester ou du poisson préparé se fait maintenant par camion.

Le sénateur McElman: Le Conseil des premiers ministres des Maritimes a réalisé de grands progrès au profit de votre industrie sur le plan économique.

M. MacLaren: En effet.

Le sénateur McElman: En ce qui concerne l'uniformisation des règlements. Je crois qu'ils sont actuellement sur le point d'adopter des mesures de réciprocité concernant l'octroi des permis.

M. MacLaren: Oui, paraît-il.

Le président: Je ne suis pas certain que vous ayiez ces chiffres, mais auriez-vous quelque indication quant au montant total des investissements en capital dans l'industrie du camionnage?

M. MacLaren: Je n'ai pas ces chiffres sous la main. Comme je l'ai souligné plus tôt, notre problème fondamental ici réside dans le fait que nous sommes entièrement dépendants de Statistique Canada pour obtenir des renseignements. Je crois que les dernières statistiques étaient pour 1974, et je ne me souviens pas des chiffres. Je me souviens que ces statistiques indiquaient 47 p. 100 comme moyenne, je crois, du capital investi en tant que dette à long terme. Je ne peux me rappeler le montant total des investissements.

Le président: Vous avez parlé des transports sur de longs parcours, et je suppose que c'est en comparaison avec le transport sur de petits parcours. Que voulez-vous dire lorsque vous parlez de transport sur de longs parcours et de petits parcours?

M. MacLaren: Je ne crois pas avoir rencontré deux personnes qui en donnent la même définition. Certaines personnes parlent de parcours longs, moyens et courts; d'autres ne parlent que des longs et petits parcours. Je dirais que tout parcours de moins de 200 milles devrait être considéré comme un petit parcours; environ 200 à 300 milles serait un parcours moyen; 300 milles jusqu'à un parcours transcontinental serait un long parcours. Il y a une circulation intense entre Montréal et Toronto et le long des deux côtes, dans les deux sens.

[*Text*]

The Chairman: With reference to the acquisition of trucking firms by railways, how does the record of CN compare with the record of CP in that respect?

Mr. MacLaren: Again, this is based on 1974 data. The Canadian Transport Commission had occasion to do an assessment. Between the two they account for just under somewhere between 9 and 10 per cent of the total for hire truck revenues. CP is marginally bigger than CN. Maybe CP is 6 per cent and CN is 4 or 5 per cent.

The Chairman: So there does not appear to be a great deal of difference, then, in that activity.

Mr. MacLaren: No. They are both major participants in trucking, although there are four or five privately-owned trucking companies that are as big as any single CN or CP trucking company.

Senator Molgat: But none as big as all the trucking companies of the railways together?

Mr. MacLaren: No; that is correct.

Senator Molgat: CP is slightly higher than CN?

Mr. MacLaren: CP is slightly bigger, at least based on 1974 figures.

Senator McElman: Where would Day & Ross, as a wholly-owned subsidiary, come into that?

Mr. MacLaren: Day & Ross is by far the largest trucker based in the Atlantic region. After all, the CN trucking people and the CP are down there, but with two or three different companies. I should not reveal figures of Day & Ross, because they are not public figures, but their revenues would be in the top 25 trucking companies in Canada.

Senator McElman: In size of fleet?

Mr. MacLaren: Day & Ross would be a major trucker. I mentioned to you the terrific conversion to refrigerated, temperature-controlled vehicles in the Atlantic region. About half of that, I believe, was accounted for by Day & Ross.

Mr. McElman: You said earlier that the trucking industry now has approximately 85 per cent of the potato movement.

Mr. MacLaren: Last winter out of New Brunswick I believe 83 per cent of the total shipments were by truck. Many of those would be short-haul, to Saint John for export, or over to Newfoundland or short-haul movements, but they had over half the movements to Upper Canada, or Central Canada.

Senator McElman: What percentage, approximately, would be accounted for by Day & Ross?

Mr. MacLaren: I have no idea.

[*Traduction*]

Le président: En ce qui concerne l'achat d'entreprises de camionnage par les chemins de fer, quelle comparaison pouvez-vous établir entre le CN et le CP à cet égard?

M. MacLaren: Ici encore, il s'agit de statistique de 1974. La Commission canadienne des transport a eu l'occasion de faire une évaluation. Entre les deux, on a compté juste un peu moins de 9 à 10 p. 100 du total des revenus provenant de la location de camions. Celui du CP est légèrement plus élevé que celui du CN. Le CP serait à environ 6 p. 100 et le CN 4 ou 5 p. 100.

Le président: Donc, il ne semble pas y avoir une grande différence en ce qui concerne ces opérations.

M. MacLaren: Non. Ce sont deux importantes sociétés de camionnage, même s'il existe quatre ou cinq entreprises privées de camionnage qui sont aussi importantes que n'importe laquelle des entreprises de camionnage du CN ou du CP.

Le sénateur Molgat: Mais aucune n'est aussi importante que l'ensemble de toutes les entreprises de camionnage des chemins de fer?

M. MacLaren: Non, vous avez raison.

Le sénateur Molgat: Le CP est légèrement plus important que le CN?

M. MacLaren: Le CP est légèrement plus important, du moins selon les statistiques de 1974.

Le sénateur McElman: Où pourrait-on situer Day & Ross, en tant que filiale à part entière?

M. MacLaren: Day & Ross est de beaucoup la plus grande entreprise de camionnage de la région atlantique. Après tout, les entreprises du CN et du CP sont installées là, mais avec deux ou trois différentes sociétés. Je ne divulguerai pas les chiffres de Day & Ross, parce qu'ils ne sont pas disponibles pour le public, mais leurs revenus se situeraient parmi les vingt-cinq plus importantes entreprises de camionnage au Canada.

Le sénateur McElman: Par l'importance de son parc?

M. MacLaren: Day & Ross est l'une des plus importante entreprise de camionnage. Je vous ai parlé de l'énorme travail de conversion de véhicules réfrigérés et à température contrôlée dans la région de l'Atlantique. On a compté environ la moitié de ces véhicules, je crois, comme appartenant à Day & Ross.

M. McElman: Vous avez dit plus tôt que l'industrie du camionnage intervient actuellement pour 85 p. cent dans le transport des pommes de terre.

M. MacLaren: Je crois que l'hiver dernier, 83 p. cent du total des expéditions a été fait par camion au Nouveau-Brunswick. Un grand nombre ont été faites sur de petits parcours, à St-Jean pour exportation, ou à Terre-Nevue ou sur d'autres petits parcours, mais il y a eu aussi la moitié du transport à destination du Haut-Canada ou du Centre du Canada.

Le sénateur McElman: Quel pourcentage approximatif pourrait-on accorder à Day & Ross?

M. MacLaren: Je n'en ai aucune idée.

[*Text*]

Senator McElman: But it would be very heavy, would it not?

Mr. MacLaren: Yes, it would be heavy, but there are other people I have never heard of before into it in a big way. It is amazing what is happening there. With the equalization of the subsidy back in 1971 there was an immediate surge in the trucking industry. For example, in the eastern region only 40 per cent of all rates were considered to be competitive rates. Two years later over 80 per cent of the rates were considered to be competitive rates. Then there was an equalization period and now every time you turn around the truckers are after the railways down east. I mean, this potato business, the fish business, the frozen food business and even forest products, more and more of that is going by truck. What is happening is that the level of truck activity, outside manufactured goods, I guess, is going predominantly by truck, and then those truckers are looking for the regular back-haul because they need the round trip revenue to make it viable.

Senator McElman: Yes, it is a bit of a problem currently. The potato and potato products haulage, for example, out of New Brunswick go into Newfoundland. You get the backhaul of fish, but the backhaul's destination is the U.S. and, of course, the potatoes originate in Victoria County in New Brunswick.

Mr. MacLaren: Yes.

Senator McElman: Then you have got your backhaul from New England unloaded back to source for potatoes again and there is a very bad vacuum lying in there.

Mr. MacLaren: On the triangular.

Senator McElman: Yes.

Mr. MacLaren: Some of them are taking products up to Montreal and then coming back down to try to avoid that.

Senator McElman: But it is a problem and, of course, they are trying at the moment, I think quite properly, but there appears to be a movement on the part of the Government of Canada to provide a further subsidy for the railways, which will make them too highly competitive in that field. However, that is another issue.

Mr. MacLaren: Well, we are very much involved in this business of the government providing box cars, because it looks like the truckers are moving in more and more. So we are very concerned about what the government might do. We are also concerned over the level of rates on the ferries compared to that for the railways. We pay considerably higher than the railways.

Senator Roblin: Am I hearing you right? Are they charging for the same movement a differential price, one for their own and one for you?

Mr. MacLaren: Yes, that is what it amounts to. Mind you, if I remember correctly, the amount they can charge the railways to Newfoundland is a term of Confederation. It is a formula based on the rail operating costs in the eastern region,

[*Traduction*]

Le sénateur McElman: Mais il est très élevé, n'est-ce pas?

M. MacLaren: Oui il est élevé, mais il y a aussi d'autres entreprises dont je n'ai jamais entendu parler auparavant qui sont très importantes. Il est étonnant de voir ce qui ce passe là. Avec la péréquation des subventions remontant à 1971, il y eu une reprise immédiate dans l'industrie du camionnage. Par exemple, dans les régions de l'est, seulement 40 p. cent de tous les tarifs étaient considérés comme concurrentiels. Deux ans plus tard, plus de 80 p. cent des tarifs étaient considérés comme concurrentiels. Puis, il y a eu la période de péréquation et maintenant les camionneurs sont toujours derrière les chemins de fer dans l'est. Je veux dire, en ce qui concerne le transport des pommes de terre, du poisson, des aliments congelés et même des produits forestiers, le transport se fait de plus en plus par camion. Ce qui s'est produit, c'est que les produits manufacturés à l'extérieur sont pour la plupart transportés par camion, je crois, et ensuite les camionneurs cherchent à obtenir des marchandises pour le retour, parce qu'ils ont besoin du revenu d'un voyage aller-retour pour que ce soit rentable.

Le sénateur McElman: Oui, c'est un problème actuel. Le transport de la pomme de terre et de ses sous-produits, par exemple, du Nouveau-Brunswick à Terre-Neuve. La cargaison du retour comprend du poisson, mais sa destination est aux États-Unis, et évidemment, la cargaison de pommes de terre vient du comté de Victoria au Nouveau-Brunswick.

M. MacLaren: Oui.

Le sénateur McElman: Ainsi, les cargaisons venant de la Nouvelle-Angleterre sont renvoyées à leur point de départ, elles y sont déchargées et remplacées par des pommes de terre, il y a donc un grand vide qui se fait là.

M. MacLaren: Sur le parcours triangulaire.

Le sénateur McElman: Oui.

M. MacLaren: Certains transportent la marchandise à Montréal puis reviennent pour essayer d'éviter cela.

Le sénateur McElman: Il s'agit effectivement d'un problème qu'ils essayent évidemment de résoudre pour le moment, et je pense qu'ils ont raison de le faire, mais il semble que le gouvernement du Canada a l'intention d'accorder d'autres subventions aux chemins de fer, ce qui les rendra bien trop compétitifs dans ce secteur. Mais c'est un autre problème.

M. MacLaren: Nous ne sommes pas du tout indifférents quant à la fourniture de wagons couverts par le gouvernement, car il semble que le nombre de camionneurs ne cesse d'augmenter. Les projets du gouvernement nous préoccupent donc beaucoup. Les tarifs des traversiers par rapport à ceux des chemins de fer nous préoccupent également. Nous payons bien plus que les chemins de fer.

Le sénateur Roblin: Vous ai-je bien compris? Y a-t-il une différence de prix pour le même parcours, un prix pour le CN et un autre pour vous?

M. MacLaren: Oui, c'est bien la conclusion qu'on en tire. Néanmoins, si j'ai bonne mémoire, le prix qu'on demande pour les chemins de fer à destination de Terre-Neuve répond à une exigence de la Confédération. Il s'agit d'une formule calculée

[*Text*]

but the truckers are paying more than the railways. The railways also, I believe, do not pay anything for an empty box car returning from Newfoundland, but we do.

Senator Molgat: You may have covered this in your introduction prior to my coming in, but I should like to ask you whether you represent all truckers in Canada.

Mr. MacLaren: There are approximately 13,000 for-hire truckers, many of which are very small. The Canadian Trucking Association is a federation of seven regional and provincial trucking associations right across Canada. The Atlantic provinces have one association for the four provinces. About 3,000 carriers belong to the provincial associations. There is some duplication in that, because a trucker may belong to more than one province. There are also truckers who do not belong to the provincial associations, and the private trucking industry which we do not act for directly, although some of the provincial associations have private trucking chapters. The private truckers now have their own national association. These would be trucks owned by Loblaws, Dominion Stores and Eaton's. That is a very major competitor of the for-hire trucker. The reason is that the customers, if they are not satisfied with the level of service or the rates, can decide to do the work themselves. They can do so very easily by leasing a truck. The drivers can be hired without being permanent employees, so all the headaches are taken care of by someone else.

It is hard to make a direct comparison, but in the province of Ontario I have seen recent figures which would indicate that 40 per cent of the tonnage going over the provincial weigh scales is carried by private trucks. So, it is a very big industry.

Senator Molgat: Would the 13,000 truckers include the privat truckers?

Mr. MacLaren: No, they are not licensed common carriers.

Senator Molgat: This is strictly for-hire truckers, and you represent 3,000?

Mr. MacLaren: Yes, give or take a few. Those 3,000 would be involved in over 90 per cent of the business.

Senator Molgat: Of the for-hire business?

Mr. MacLaren: Yes.

Senator Molgat: Are the members of your association all Canadian-owned companies?

Mr. MacLaren: No, they are not.

Senator Molgat: What percentage is Canadian?

Mr. MacLaren: I do not think there are percentage figures on that. There are quite a few United States based carriers operating within Canada. There are quite a few trucking companies owned by American interests and others owned by Australian and British interests. By the same token, there are

[*Traduction*]

d'après les frais d'exploitation des chemins de fer dans la région de l'Est, mais les camionneurs payent plus que les chemins de fer. Par ailleurs, je pense que ces derniers ne payent rien pour un wagon couvert vide en provenance de Terre-Neuve, ce qui n'est pas notre cas.

Le sénateur Molgat: Vous avez peut-être déjà abordé ce sujet avant mon arrivée, mais j'aimerais vous demander si vous représentez tous les camionneurs du Canada.

M. MacLaren: Il y a environ 13,000 entreprises de camionnage d'affrêtement, dont un bon nombre sont fort peu importantes. L'Association canadienne du camionnage est une fédération qui regroupe sept associations régionales et provinciales du camionnage dans tout le Canada. Dans la région de l'Atlantique, il y a une association pour les quatre provinces. Environ 3,000 transporteurs appartiennent à des associations provinciales. Il y a un certain chevauchement, car un camionneur peut appartenir à plus d'une province. Il y en a aussi qui n'appartiennent pas à des associations provinciales ni à l'industrie privée du camionnage, que nous ne représentons pas directement; mais certaines associations provinciales ont des sections de camionnage privées. Les camionneurs indépendants ont maintenant leur association nationale. Il s'agit de camions appartenant à Loblaws, aux magasins Dominion et à Eaton. Ceux-ci font une très grande concurrence aux entreprises de camionnage d'affrêtement. La raison en est que les clients, s'ils ne sont pas satisfaits des services et des tarifs, peuvent décider de faire eux-mêmes le travail. Ils peuvent le faire très facilement en louant un camion. Les conducteurs sont engagés à titre temporaire, il n'y a donc pas d'ennnuis.

Il est difficile de faire une comparaison directe, mais dans la province de l'Ontario, j'ai vu récemment des chiffres qui indiquent que les camions indépendants assurent 40 pour cent du transport provincial. C'est donc une très grosse industrie.

Le sénateur Molgat: Y a-t-il des camionneurs indépendants dans les 13,000 entreprises de camionnage?

M. MacLaren: Non, ils ne sont pas considérés comme des transporteurs courants dûment licenciés.

Le sénateur Molgat: Il s'agit strictement de camionneurs d'affrêtement et vous représentez 3,000 personnes, n'est-ce pas?

M. MacLaren: Oui, à quelque chose près. Ces 3,000 personnes assurent plus de 90 pour cent du commerce.

Le sénateur Molgat: Du camionnage d'affrêtement?

M. MacLaren: Oui.

Le sénateur Molgat: Les membres de votre association représentent-ils tous des sociétés canadiennes?

M. MacLaren: Non.

Le sénateur Molgat: Quel est le pourcentage des sociétés canadiennes?

M. MacLaren: Je ne pense pas qu'il y ait des pourcentages à ce sujet. Il y a un bon nombre de transporteurs en poste aux États-Unis mais qui travaillent au Canada. Il y a quelques sociétés de camionnage qui sont gérées par des capitaux américains et d'autres par des capitaux australiens ou britanniques.

[*Text*]

substantial Canadian carriers who have interests in the United States. If I had to give you an estimate, I would say 10 to 15 percent of the revenues would be in the hands of foreign owned interests.

Senator Langlois: Is it 10 to 15 per cent?

Mr. MacLaren: Yes. Those figures are right off the top of my head.

Senator Molgat: So, approximately 85 per cent is Canadian owned?

Mr. MacLaren: I would think so.

Senator Molgat: The tractors and trailers are produced in Canada, are they?

Mr. MacLaren: The tractors and straight trucks are manufactured under the Auto Pact. The trailers are not under the Auto Pact. The trailers are manufactured in Canada, unless there is a special reason for bringing something in.

In the trucking industry, the tractors and straight trucks come under the Auto Pact. Generally speaking, with the exception of specialized heavy duty truck manufacturers in British Columbia, highway tractors seem to be manufactured in the United States, and medium duty trucks seem to be manufactured in Canada for export to the United States and for sale in Canada. I have no idea of the trade figures or whether there is any imbalance.

Senator Molgat: There were questions raised earlier about the efficiency and fuel consumption. You mentioned deflectors and the floating axles, whatever you called them. Is there any government research in this field, or is this industry research?

Mr. MacLaren: The basic technology is, of course, American. We did have some help in developing the optimum wind deflector from the National Research Council. In fact, some of what they did was in advance of that coming out of the United States. When the energy crisis hit and people thought wind deflectors were the answer, every Tom, Dick and Harry got into this business. It was determined that some of them caused more fuel consumption than a saving. Basically, the technology is American. Interestingly enough, in the area of light diesel engines for small trucks to replace gasoline engines in cities, it is Japanese and German technology. But basically it is a U.S. technology-based industry.

Senator Molgat: Is there continuing research being carried on in Canada, either by the NRC or other governmental agency?

Mr. MacLaren: Not to a major extent in our industry, senator. There is a new initiative, however, in that the various modes of transport, in conjunction with Transport Canada, have established advisory research groups. A research budget is to be allocated to those advisory groups, and based on the

[*Traduction*]

De même, il y a un bon nombre de transporteurs canadiens qui opèrent aux États-Unis. Si vous me demandez un chiffre, je dirais que 10 à 15 pour cent des recettes sont entre les mains des capitaux étrangers.

Le sénateur Langlois: De 10 à 15 pour cent?

M. MacLaren: Oui. Ces chiffres sont approximatifs.

Le sénateur Molgat: Il y a donc environ 85 pour cent qui appartiennent à des capitaux canadiens?

M. MacLaren: Je pense.

Le sénateur Molgat: Les tracteurs et les remorqueurs sont fabriqués au Canada, n'est-ce pas?

M. MacLaren: Les tracteurs et les remorques sont fabriqués aux termes de l'accord canado-américain de l'automobile. Les remorques ne sont pas visées par l'accord en question. Elles sont fabriquées au Canada, à moins qu'il y ait une raison particulière de les y introduire.

Dans l'industrie du camionnage, les tracteurs et les remorques sont visés par l'accord canado-américain de l'automobile. De façon générale, à l'exception des gros camions spéciaux qui sont fabriqués en Colombie-Britannique, il semble que les gros camions-remorques sont fabriqués aux États-Unis et que les camions moyens le sont au Canada. Je n'ai aucune idée des chiffres concernant le commerce et je ne sais pas s'il y a déséquilibre.

Le sénateur Molgat: On a plus tôt soulevé des questions au sujet de l'efficacité et de la consommation d'essence. Vous avez parlé des déflecteurs et des axes flottants, peu importe la façon dont vous les avez appelés. Le gouvernement fait-il des recherches dans ce domaine ou alors s'agit-il d'une recherche faite par l'industrie?

M. MacLaren: La technologie de base est bien entendu américaine. Le Conseil national de la recherche nous a, dans une certaine mesure, aidé à mettre au point un excellent déflecteur contre le vent. En fait, une partie du travail qu'ils ont fait était en avance sur celui effectué aux États-Unis. Lorsque la crise énergétique s'est fait sentir, et que les gens ont cru que des déflecteurs à vent auraient pu répondre à leurs besoins, tout un chacun s'est lancé dans leur construction. On a néanmoins pu prouver que certains d'entre eux accroissaient plus la consommation d'essence qu'ils permettaient d'en économiser. La technologie est essentiellement américaine. Il est intéressant de remarquer que, dans le domaine des moteurs diesels légers pour petits camions, pour remplacer les moteurs à essence dans les villes, la technologie est japonaise ou allemande. Mais, c'est une industrie dont la technologie de base est américaine.

Le sénateur Molgat: Poursuit-on des recherches au Canada, par le biais du Conseil national de la recherche soit par celui d'autres organismes d'État?

M. MacLaren: Non pas en ce qui nous concerne, sénateur. Il y a cependant de nouvelles initiatives, en ce sens que les différentes sociétés de transport, conjointement avec le ministère des Transports, ont établi des groupes consultatifs de recherche. On va consacrer un budget de recherches à ces

[*Text*]

advice of those groups, a certain amount of research will be done. But the overwhelming research in our industry is U.S. based, although there have been some very interesting developments in Canada. By way of example, a gentleman by the name of Pelletier, who started off working for the Toronto Transit Commission, worked his way up to the presidency of Mack Truck. He developed these great huge balloon tire twin articulated axles on cement trucks and the little tag axle which is dropped in the back. The American parent company didn't think that vehicle had potential, but he worked at it and developed it in Canada, with the result that it practically doubled the carrying capacity of a cement truck. So, there is room for that kind of innovation. Incidentally, Mr. Pelletier is now president of the parent company in Pennsylvania.

The Chairman: Are there some areas of haulage in which truckers do not compete with the railways, or are not able to compete?

Mr. MacLaren: Basically, it is in the long-haul movements of bulk commodities where the railways have an obvious advantage, such as the long-haul movements of grain, coal, potash, and so forth. But again one has to clarify that, because truckers dominate in the movement of processed grains, such as rapeseed and flax. In fact, they dominate in the movement of feed grains from the prairies into British Columbia, which is a fairly long-haul movement.

The reason for that, of course, is that the distributor finds the service advantage of the truck appealing in that he can get a regular load on a certain day, at a certain hour of the day, or whatever, depending on conditions, and that is what he wants. He is generally willing to pay a little more for that service. But when you talk about moving hundreds of thousands of tons for export, that is an area where the truckers will never be able to touch the railways.

The Chairman: Is there a custom in some trucking concerns to have a very minimum of drivers who are employees and, instead, to contract with people who either own or lease their own tractors and who operate as independent contractors rather than employees?

Mr. MacLaren: That is a prevalent and, perhaps, growing practice, yes. It is a continual cause for concern. There is a fundamental reason for that practice, particularly in the case of long-haul traffic where the vehicle is away from the terminal overnight. In that situation, there is a great incentive to have the man operate his own truck, the rationale being that he would be more apt to take care of it.

Another reason, of course, is the Canada Labour Code. As honourable senators are no doubt aware, the Canada Labour Code has recently been amended, providing even more incentive to have independent contractors as opposed to employees. But one constantly runs into problems. Revenue Canada, for

[*Traduction*]

groupes et, compte tenu des recommandations qu'ils feront, certaines recherches seront entreprises. Toutefois, dans notre secteur, le gros de la recherche est faite aux États-Unis, même si on constate qu'il y a certains développements intéressants au Canada. Par exemple, un certain M. Pelletier qui a commencé à travailler pour le Toronto Transit Commission est devenu président de Mack Truck. Il a mis au point sur les camions à béton, ces énormes pneus ballons, les essieux jumelés articulés et le petit axe droit à l'arrière. La société mère américaine n'a pas pensé que ce véhicule avait un avenir mais ils ont travaillé sur le modèle et ils l'ont développé au Canada, il en est donc résulté que l'on a pratiquement pu doubler la capacité de transport des camions destinés au transport du béton. Ainsi, on constate que l'on peut innover de cette façon. Soit dit en passant, M. Pelletier est maintenant président de la société mère en Pennsylvanie.

Le président: Existe-t-il certains domaines dans le transport où les camionneurs ne sont pas en concurrence avec les chemins de fer ou ne sont pas en mesure de les concurrencer?

M. MacLaren: En règle générale, c'est dans le transport longue distance des produits en vrac, bien entendu, que les chemins de fer présentent un avantage manifeste; comme par exemple le transport sur de longues distances des grains, du charbon, de la potasse etc. Mais, de nouveau il faut bien préciser que les camionneurs dominent de part en part le transport des grains après transformation comme c'est par exemple le cas pour le colza et le lin. En fait, ils dominent le transport des céréales destinées à l'alimentation des prairies à destination de Colombie-Britannique, ce qui représente un trajet longue distance.

La raison en est, bien entendu, que le distributeur trouve avantageux le transport par camion, dans la mesure où il peut effectuer un chargement un jour déterminé, à une certaine heure précise, ou peu importe, compte tenu des conditions, et c'est là ce qu'il désire. En règle générale, il est donc disposé à payer un peu plus. Mais s'il s'agit par exemple, de transporter des certaines de milliers de tonnes de marchandise destinée à être l'exportation, les camionneurs ne seront jamais en mesure de concurrencer les chemins de fer.

Le président: Certaines sociétés de camionnage ont-elles l'habitude d'employer un minimum de chauffeurs à plein temps, et pour le reste, de passer des contrats avec des personnes lesquelles soit possèdent soit louent déjà leur propre camion ou travaillent en tant qu'indépendants?

M. MacLaren: C'est ce qui se passe et ce qui a tendance de plus en plus à se passer. Et cela inquiète toujours. Il y a une raison fondamentale à cela, particulièrement dans le cas du trafic longue distance où le véhicule utilisé ne passe pas la nuit au terminal. Dans ce cas, il y a un grand avantage à recourir aux services d'un indépendant, le raisonnement étant qu'il est le plus apte à prendre soin de son véhicule.

Il y a, bien entendu, à cela un autre raison qui est le Code canadien du travail. Comme les honorables sénateurs le savent certainement, le Code du travail a récemment été modifié, en ce sens qu'il incite davantage d'avoir recours à des camionneurs indépendants plutôt qu'à des employés à plein temps.

[*Text*]

example, recently challenged one of these arrangements on the basis that the trucker was really an employee and, therefore, the trucking concern should have been making certain deductions in respect of that individual all the way along the line. In that particular case, the trucker won out. But certainly it is a question mark area as to how long that will continue. As I say, the basic reason for the practice is that the man is in charge of a very expensive piece of equipment and is more apt to take care of it when he is operating thousands of miles from the terminal without supervision. One can do very well on that if one knows the business, has a business head, and is a good mechanic. On the other hand, one can fail miserably because highway trucks now are becoming very expensive. You can pay $3,000 to $5,000, as an individual, just for insurance. Those arrangements vary from company to company. Sometimes the company would provide the fuel, insurance and so on at a lower rate for the man. It is included in his contract. With others that is not the case. There is a wide experience. Some of these arrangements are on a shared revenue basis between the trucker who is hauling the goods and the company.

The Chairman: Thank you, Mr. MacLaren. You have given us a very interesting exposition of your position and a very informative one as well. We can now excuse you from further attendance.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Mais on fait toujours face à de nombreux problèmes. Revenu Canada par exemple a récemment mis en cause ces accords, compte tenu du fait que le camionneur est à vrai dire un employé et, en conséquence, la société de camionnage doit faire toutes les déductions salariales nécessaires pour cette personne. Dans ce cas en particulier c'est la société de camionnage qui a eu le dernier mot. Mais c'est un domaine hypothétique et on se demande combien de temps cela va continuer. Comme je le disais, la raison fondamentale est qu'une personne est responsable d'un matériel qui coûte très cher, mais en revanche il est le plus apte à en prendre soin lors qu'il s'en sert à des milliers de milles du terminal, sans surveillance. On peut bien s'en tirer si on connaît bien ce genre d'affaire, si on a une bonne tête et qu'on est bon mécanicien. D'autre part, il y a aussi des risques d'échec, car les poids lourds deviennent de plus en plus chers. Ainsi, une personne peut payer de $3,000 à $5,000 d'assurance. Ces accords peuvent varier de société à société. Parfois la société paie l'essence, l'assurance etc., moins cher que le camionneur. Cela peut d'ailleurs être inclu dans son contrat. Pour d'autres ce n'est pas le cas. Il y a énormémennt de variations. Certains de ces accords reposent sur le partage des revenus entre le camionneur et la société.

Le président: Merci, monsieur MacLaren vous nous avez donné des renseignements intéressants en ce qui concerne votre position. Ce sera tout en ce qui vous concerne.

La séance est levée.

APPENDIX "14-A"

- / -

Robert A. Bandeen
President and
Chief Executive Officer

Canadian National
Box 8100, Montreal
Quebec H3C 3N4

Robert A. Bandeen
Président-directeur général

Canadien National
CP 8100, Montréal
Québec H3C 3N4

9 June 1978

Dear Senator Smith,

During the Transport Committee hearings, Senator Roblin asked how much depreciation CN would have recorded in its accounts between 1942 and 1956 for Road Structures if depreciation accounting had been in effect during these years. It would have amounted to about $125 million. However, to gain an understanding of the depreciation situation, one must also take into account $629 million supplementary provisions made by the CP between 1940 and 1955. These supplementary provisions were necessary to correct their accounts because of inadequate depreciation taken in prior years and had the effect of reducing their equity. We, on the CN, made a correction in our depreciation accounts in 1976 with the $808 million adjustment and this had a similar effect on our equity. The appropriateness of this adjustment has been attested to by the government appointed external auditors and it enabled them to remove a qualification from their report on the CN financial statements which we had for many years. A rough comparison can be made with the CP by noting the extent to which the properties of the two railways had been depreciated prior to the CN adjustment and subsequent to it.

	Percent Depreciated	
	CN	CP
1976 - before adjustment	29.5%	46.8%
1976 - after adjustment	44.2%	46.8%

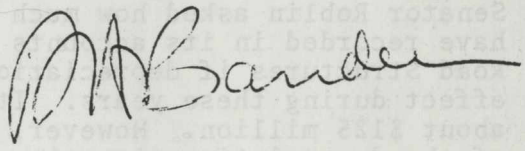
This comparison provides a further confirmation of the need to have made the adjustment.

The recapitalization proposal, including the conversion from debt to equity is a separate consideration. Effectively the shareholders are being asked to make a judgment on whether it would be in their interest to proceed with this recapitalization. We believe that the recapitalization does provide the shareholders with significant benefits. It relieves the Government of the

responsibility of financing the CN in the future, provides an immediate benefit in its cash flow as compared with past practice and results in a financial framework which lends itself to assigning unambiguous criteria permitting a clear accountability for results.

In answer to the second request made by Senator Roblin dealing with the financial impact of relief from the grain and Newfoundland losses, two statements are attached along with the supporting assumptions. The first was given to Mr. Mazankowski previously which can serve as a reference point, while the second reflects the effect of the grain and Newfoundland relief. It is interesting to note the impact of Income Taxes in the last two years as well as the higher dividends for the period both of which accrue to the Government.

Yours sincerely,



The Honourable G.I. Smith, Q.C.
Chairman,
Transport and Communications Committee
The Senate
Ottawa, Ontario.
K1A 0A4

CANADIAN NATIONAL

PRO-FORMA FINANCIAL STATEMENTS - 1977-82

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
INCOME STATEMENT						
Revenues	2656.7	2879.5	3129.9	3383.3	3635.2	3905.4
Expenses	2492.8	2730.9	2901.6	3083.9	3281.8	3482.4
Operating Income	163.9	148.6	228.3	299.4	353.4	423.0
Other Income	20.2	22.0	22.0	22.0	22.0	22.0
Income Before Interest & Taxes	184.1	170.6	250.3	321.4	375.4	445.0
Interest	154.8	102.3	113.6	128.8	159.9	177.2
Taxes	1.3	-	-	-	-	-
Net Income	28.0	68.3	136.7	192.6	215.5	267.8
SOURCE & APPLICATION OF FUNDS STATEMENT						
Sources						
Net Income	28.0	68.3	136.7	192.6	215.5	267.8
Depreciation & Salvage	181.6	207.2	223.1	238.5	258.3	276.3
Deferred Charges	22.9	17.4	13.1	9.4	5.5	17.8
Common Stock	-	2409.6	23.6	24.7	16.8	32.1
Preferred Stock	74.0	(1578.5)	-	-	-	-
Other Sources	5.6	-	3.0	2.0	-	-
External Financing	183.9	159.8	189.1	214.6	233.9	213.1
	496.0	1283.8	588.6	681.8	730.0	807.1
Application						
Capital Requirements	372.7	447.0	542.7	619.3	648.9	698.2
Debt Repayment	24.8	817.4	22.8	35.2	49.4	58.9
Dividend	-	13.7	27.3	38.5	43.1	53.6
Working Capital	98.7	5.7	(4.2)	(11.2)	(11.4)	(3.6)
	496.2	1283.8	588.6	681.8	730.0	807.1
PRO-FORMA BALANCE SHEET						
Assets						
Current Assets	713.4	725.2	725.2	725.2	725.2	725.2
Other Assets	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0
Net Property Investment	3498.3	3737.9	4057.5	4438.3	4828.9	5250.8
Net Capital Lease	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
	4795.6	5022.9	5315.0	5665.4	6024.0	6410.1
Liabilities						
Current Liabilities	589.5	595.4	599.6	610.8	622.2	625.8
Other Liabilities	19.5	19.5	22.5	24.5	24.5	24.5
Deferred Credits	114.2	131.6	144.7	154.1	159.6	177.4
Lease Obligation	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
Long Term Debt	2026.7	1369.1	1535.4	1714.9	1899.4	2053.6
Equity - Preferred Stock	1578.5	-	-	-	-	-
- Reduction in Depreciation	(807.8)	-	-	-	-	-
- C.G.R. and Capital Stock	788.3	2390.1	2413.7	2438.4	2455.2	2487.3
- Retained Earnings	39.8	94.4	203.8	357.8	530.2	744.4
	4795.6	5022.9	5315.0	5665.4	6024.0	6410.1

ATTACHMENT I ASSUMPTIONS

(1) Recapitalization legislation is adopted by Parliament and is effective from the first of the year.

(2) Each operating division of the System was given the following guidelines regarding inflation.

	1978/77	1979/78	1970/79	1981/80	1982/81
Canada Inflation	6.7%	6.2%	5.5%	5.6%	5.3%
U.S. Inflation	6.2%	6.6%	6.3%	5.5%	4.9%

However, where circumstances dictated, first hand knowledge of a particular division's situation may have resulted in modification to these figures.

(3) Rate Increase and Volume Growth are two key variables in each Division's plans and are not consistent throughout the System because of the characteristics of the different market places.

CN Rail is the largest of the Divisions accounting for approximately 70% of System revenues. Its plan made the following provisions.

(a) Average annual volume growth (Revenue Ton Miles) 3.4% per annum compounded.

(b) Average annual rate increases are approximately 4.7% per annum.

Although this figure is below the rate of inflation indicated above, CN Rail's productivity improvements will compensate for the erosion in its cash position because of inflationary expense increases.

(4) Interest expense was accounted for at an annual rate of 9¼% for System borrowings.

CANADIAN NATIONAL

PRO-FORMA FINANCIAL STATEMENTS - 1977-82

(includes Grain & Newfoundland Relief)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
INCOME STATEMENT						
Revenues & Relief	2656.7	2879.5	3213.1	3471.0	3727.8	4002.9
Expenses	2492.8	2730.9	2901.6	3083.9	3281.8	3482.4
Operating Income	163.9	148.6	311.5	387.1	446.0	520.5
Other Income	20.2	22.0	22.0	22.0	22.0	22.0
Income before Interest & Taxes	184.1	170.6	333.5	409.1	468.0	542.5
Interest	154.8	102.3	110.5	119.1	144.8	161.1
Net Taxes	1.3	.9	1.9	3.2	58.0	134.8
Net Income	28.0	67.4	221.1	286.8	265.2	246.6
SOURCE & APPLICATION OF FUNDS STATEMENT						
Sources						
Net Income	28.0	67.4	221.1	286.8	265.2	246.6
Depreciation & Salvage	181.6	207.2	223.1	238.5	258.3	276.3
Deferred Charges	22.9	17.4	13.1	9.4	5.5	17.8
Common Stock	-	2409.6	23.6	24.7	16.8	32.1
Preferred Stock	74.0	(1578.5)	-	-	-	-
Other Sources	5.8	-	3.0	2.0	-	-
External Financial	183.9	159.8	121.5	139.2	194.1	230.0
	496.2	1282.9	605.4	700.6	739.9	802.8
Application						
Capital Requirements	372.7	447.0	542.7	619.3	648.9	698.2
Debt Repayment	24.8	817.4	22.8	35.0	49.4	58.9
Dividend	-	13.5	44.2	57.4	53.0	49.3
Working Capital	98.7	5.0	(4.3)	(11.1)	(11.4)	(3.6)
	496.2	1282.9	605.4	700.6	739.9	802.8
PRO-FORMA BALANCE SHEET						
Assets						
Current Assets	713.4	724.5	724.5	724.5	724.5	724.5
Other Assets	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0
Net Property Investment	3498.3	3737.9	4057.5	4438.3	4828.9	5250.8
Net Capital Lease	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
	4795.6	5022.2	5314.3	5664.7	6023.3	6409.4
Liabilities						
Current Liabilities	589.5	595.3	599.6	610.7	622.1	625.7
Other Liabilities	19.5	19.5	22.5	24.5	24.5	24.5
Deferred Credits	114.2	131.6	144.7	154.1	159.6	177.4
Lease Obligation	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
Long Term Debt	2026.7	1369.1	1467.8	1572.0	1716.7	1887.8
Equity - Preferred Stock	1578.5	-	-	-	-	-
- Reduction in Depreciation	(807.8)	-	-	-	-	-
- C.G.R. and Capital Stock	788.3	2390.2	2413.8	2438.5	2455.3	2487.4
- Retained Earnings	39.8	93.7	270.6	500.0	712.2	909.5
	4795.6	5022.2	5314.3	5664.7	6023.3	6409.4

ATTACHMENT 2 ASSUMPTIONS

The attached CN pro-forma Financial Statements are based on the same set of assumptions as Attachment I with the following additions.

(A) CN Rail is assumed to receive relief from Crow Grain variable losses as calculated by Snavely -

$ MILLION

1979	1980	1981	1982
54.2	57.1	60.3	63.5

(Loss is assumed to grow at rate of inflation)

(B) CN Rail is assumed to receive full compensation for Newfoundland Service Losses.

$ MILLION

1979	1980	1981	1982
29.0	30.6	32.3	34.0

(Loss is assumed to grow at rate of inflation).

APPENDICE «14A»

Le 9 juin 1978

Monsieur,

Au cours des audiences du Comité des transports, le sénateur Roblin a demandé combien de dépréciation le CN aurait inscrit dans ses livres entre 1942 et 1956 pour les structures de voies si la comptabilité d'amortissement avait été en vigueur à cette époque. Le montant se serait élevé à $125 millions. Cependant, afin de bien comprendre la question de l'amortissement, il faut aussi tenir compte des $629 millions en provisions supplémentaires votés par le CP entre 1940 et 1955. Ces provisions supplémentaires étaient nécessaires pour rétablir leurs comptes à cause de l'amortissement insuffisant inscrit au cours des années antérieures et cette mesure a eu pour effet de réduire leur capital-actions. Nous, au CN, avons corrigé nos comptes d'amortissement en 1976 avec le rajustement de $808 millions et cette mesure a eu un effet semblable sur notre capital-actions. L'opportunité de ce rajustement a été confirmée par les vérificateurs externes nommés par le gouvernement et a permis de supprimer de leur rapport sur les états financiers du CN les réserves qu'ils exprimaient depuis de nombreuses années. Une comparaison approximative peut être faite avec le CP en notant l'amortissement sur les biens inscrits par les deux sociétés de chemins de fer avant et après le rajustement du CN.

	Pourcentage d'amortissement	
	CN	CP
1976 – avant rajustement	29.5%	46.8%
1976 – après rajustement	44.2%	46.8%

Cette comparaison confirme encore la nécessité d'un rajustement.

La proposition de recapitalisation, y compris la conversion de la dette en capital-actions, est une question qui mérite d'être étudiée séparément. Ce qui se passe en réalité, c'est qu'on demande aux actionnaires de décider s'il serait à leur avantage de procéder à la recapitalisation. Nous croyons que la recapitalisation fournit des avantages considérables aux actionnaires. Elle enlève au gouvernement la responsabilité du financement futur du CN, fournit une amélioration immédiate de ses fonds provenant de l'exploitation comparativement aux pratiques antérieures, et crée une structure financière qui se prête à l'élaboration de critères très précis permettant d'être plus facilement comptables des résultats.

Vous trouverez sous pli deux états, et d'autres documents à l'appui, en réponse à la deuxième question du sénateur Roblin portant sur l'incidence financière de l'indemnisation pour les pertes découlant du transport des céréales et de la situation à Terre-Neuve. Le premier a été communiqué à M. Mazankowski et peut servir de point de repère, alors que le deuxième illustre le résultat de l'indemnisation pour les pertes sur le transport des céréales et sur le service dans la région de Terre-Neuve. Il est intéressant de noter d'une part l'incidence des impôts sur le revenu des deux dernières années, et d'autre part des dividendes plus élevés pour cette période; ces deux éléments se reflétant favorablement dans les livres du gouvernement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

R. A. Bandeen

L'honorable G. I. Smith, C.R.
Président
Comité des transports et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

CANADIEN NATIONAL

RAPPORTS FINANCIERS PROVISOIRES–1977-1982

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES						
Revenus	2656.7	2879.5	3129.9	3383.3	3635.2	3905.4
Dépenses	2492.8	2730.9	2901.6	3083.9	3281.8	3482.4
Revenus d'exploitation	163.9	148.6	228.3	299.4	353.4	423.0
Autres revenus	20.2	22.0	22.0	22.0	22.0	22.0
Revenus avant intérêt et taxes	184.1	170.6	250.3	321.4	375.4	445.0
Intérêt	154.8	102.3	113.6	128.8	159.9	177.2
Taxes	1.3	–	–	–	–	–
Revenu net	28.0	68.3	136.7	192.6	215.5	267.8
SOURCE ET ÉTAT DE L'AFFECTATION DES FONDS						
Sources						
Revenu net	28.0	68.3	136.7	192.6	215.5	267.8
Dépréciation et sauvetage	181.6	207.2	223.1	238.5	258.3	276.3
Intérêts différés	22.9	17.4	13.1	9.4	5.5	17.8
Actions ordinaires	–	2409.6	23.6	24.7	16.8	32.1
Actions privilégiées	74.0	(1578.5)	–	–	–	–
Autres sources	5.6	–	3.0	2.0	–	–
Financement externe	183.9	159.8	189.1	214.6	233.9	213.1
	496.0	1283.8	588.6	681.8	730.0	807.1
Demandes						
Besoins d'immobilisation	372.7	447.0	542.7	619.3	648.9	698.2
Remboursement de la dette	24.8	817.4	22.8	35.2	49.4	58.9
Dividende	–	13.7	27.3	38.5	43.1	53.6
Fonds de roulement	98.7	5.7	(4.2)	(11.2)	(11.4)	(3.6)
	496.2	1283.8	588.6	681.8	730.0	807.1
BILAN PROVISOIRE						
Actif						
Actif disponible	713.4	725.2	725.2	725.2	725.2	725.2
Autre actif	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0
Investissement immobilier net	3498.3	3737.9	4057.5	4438.3	4828.9	5250.8
Location nette en capital	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
	4795.6	5022.9	5315.0	5665.4	6024.0	6410.1
Passif						
Exigibilités	589.5	595.4	599.6	610.8	622.2	625.8
Autres exigibilités	19.5	19.5	22.5	24.5	24.5	24.5
Crédits différés	114.2	131.6	144.7	154.1	159.6	177.4
Obligation locative	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
Dette à long terme	2026.7	1369.1	1535.4	1714.9	1899.4	2053.6
Valeur nette – Actions privilégiées	1578.5	–	–	–	–	–
– Réduction d'amortissement	(807.8)	–	–	–	–	–
– C.G.R. et capital-actions	788.3	2390.1	2413.7	2438.4	2455.2	2487.3
– Bénéfices non distribués	39.8	94.4	203.8	357.8	530.2	744.4
	4795.6	5022.9	5315.0	5665.4	6024.0	6410.1

ANNEXE I – HYPOTHÈSES

(1) La loi sur la révision du capital est adoptée par le Parlement et entre en vigueur le premier jour de l'année.

(2) Chaque division d'exploitation du système a reçu les lignes directrices suivantes concernant l'inflation

	1978/1977	1979/1978	1970/1979	1981/1980	1982/1981
L'inflation au Canada	6.7%	6.2%	5.5%	5.6%	5.3%
L'inflation aux É.-U.	6.2%	6.6%	6.3%	5.5%	4.9%

Cependant, lorsque les circonstances l'ont exigé, une évaluation rapide de la situation d'une division particulière a pu entraîner une modification de ces chiffres.

(3) L'accroissement du taux et l'augmentation du volume sont deux variables clés dans les plans de chaque division, mais ne sont pas uniformes dans tout le Système en raison des caractéristiques des différents marchés.

Le CN Rail est la plus grande des divisions, intervenant pour environ 70% des revenus du Système. Son plan a permis les réalisations suivantes.

a) Croissance moyenne du volume annuel (Revenu Ton Miles) taux composé de 3.4% par année

b) Accroissement moyen du taux annuel: environ 4% par année

Bien que ce chiffre soit au-dessous du taux d'inflation indiqué ci-dessus, les améliorations de la productivité du CN Rail compenseront la détérioration de sa trésorerie en raison de l'augmentation des dépenses inflationnistes.

(4) Les frais d'intérêt pour les emprunts du Système ont été calculés selon un taux annuel de 9¼%.

CANADIEN NATIONAL

ÉTATS FINANCIERS PROVISOIRES – 1977-1982
(comprend l'aide au secteur céréalier et à Terre-Neuve)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
ÉTAT DES REVENUS						
Revenus et indemnisations	2656.7	2879.5	3213.1	3471.0	3727.8	4002.9
Dépenses	2492.8	2730.9	2901.6	3083.9	3281.8	3482.4
Revenus d'exploitation	163.9	148.6	311.5	387.1	446.0	520.5
Autres revenus	20.2	22.0	22.0	22.0	22.0	22.0
Revenus avant intérêt et taxes	184.1	170.6	333.5	409.1	468.0	542.5
Intérêt	154.8	102.3	110.5	119.1	144.8	161.1
Taxes	1.3	.9	1.9	3.2	58.0	134.8
Revenu net	28.0	67.4	221.1	286.8	265.2	246.6
SOURCE ET ÉTAT DE L'AFFECTATION DES FONDS						
Sources						
Revenu net	28.0	67.4	221.1	286.8	265.2	246.6
Dépréciation et sauvetage	181.6	207.2	223.1	238.5	258.3	276.3
Intérêts différés	22.9	17.4	13.1	9.4	5.5	17.8
Actions ordinaires	–	2409.6	23.6	24.7	16.8	32.1
Actions privilégiées	74.0	(1578.5)	–	–	–	–
Autres sources	5.8	–	3.0	2.0	–	–
Financement externe	183.9	159.8	121.5	139.2	194.1	230.0
	496.2	1282.9	605.4	700.6	739.9	802.8
Demandes						
Besoins d'immobilisation	372.7	447.0	542.7	619.3	648.9	698.2
Remboursement de la dette	24.8	817.4	22.8	35.0	49.4	58.9
Dividende	–	13.5	44.2	57.4	53.0	49.3
Fonds de roulement	98.7	5.0	(4.3)	(11.1)	(11.4)	(3.6)
	496.2	1282.9	605.4	700.6	739.9	802.8
BILAN PROVISOIRE						
Actif						
Actif disponible	713.4	724.5	724.5	724.5	724.5	724.5
Autre actif	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0
Investissement immobilier net	3498.3	3737.9	4057.5	4438.3	4828.9	5250.8
Location nette en capital	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
	4795.6	5022.2	5314.3	5664.7	6023.3	6409.4
Passif						
Exigibilités	589.5	595.3	599.6	610.7	622.1	625.7
Autres exigibilités	19.5	19.5	22.5	24.5	24.5	24.5
Crédits différés	114.2	131.6	144.7	154.1	159.6	177.4
Obligations locatives	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
Dette à long terme	2026.7	1369.1	1467.8	1572.0	1716.7	1887.8
Valeur nette – Actions privilégiées	1578.5	–	–	–	–	–
– Réduction d'amortissement	(807.8)	–	–	–	–	–
– C.G.R. et capital-actions	788.3	2390.2	2413.8	2438.5	2455.3	2487.4
– Bénéfices non distribués	39.8	93.7	270.6	500.0	712.2	909.5
	4795.6	5022.2	5314.3	5664.7	6023.3	6409.4

ANNEXE 2 – HYPOTHÈSES

Les états financiers du CN suivants sont fondés sur la même série d'hypothèses que celle de l'annexe 1, sauf les suivantes

(A) Le CN Rail reçoit une indemnisation pour les pertes de la variable du C.G.R. calculées par Snavely

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

1979	1980	1981	1982
54.2	57.1	60.3	63.5

(Les pertes augmentent suivant le taux d'inflation)

(B) Le CN Rail reçoit pleine indemnisation pour les pertes du service de Terre-Neuve.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

1979	1980	1981	1982
29.0	30.6	32.3	34.0

(Les pertes augmentent suivant le taux d'inflation)

APPENDIX ("14-B")

CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION NATIONAL HEADQUARTERS

406–402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
Telephone: 684-8404

June 12, 1978

Senator George I. Smith, Chairman
And to All Members of the
Standing Senate Committee on
Transport and Communications:

Re: Bill C-17 Recapitalization of Canadian National Railways

Dear Senator Smith:

After having given evidence before your Committee on June 6, 1978, and having been invited by you to return on June 14th, I have assembled several supporting documents and letters dealing with the subjects in respect to which I testified.

At one point in responding to Senator Leopold Langlois I stated, " . . . I suggest to you that the result of the negotiations is because all of the railway labour unions, so-called, are in effect company unions . . . ." Co-operation between the Railway Companies and the Certified Bargaining Agents seems to be greater than one should reasonably expect from parties in an adversary position. Documentary substantiation is clearly indicated in the interests of credibility.

EXHIBIT No. 1
4 pages

The introduction to a speech given by CNR Vice-President George Lach, who claimed that *pensions* and *politics* do not mix.

EXHIBIT No. 2
20 pages

The copies of letters signed by W. C. Y. McGregor, Chairman of Canadian Railway Labour Association and by T. M. Eberlee, Deputy Minister of Labour, clearly reveal that Mr. George Lach of C.N.R. was corresponding with the Deputy Minister of Labour. Apparently with Vice-President George Lach it is a case of "do as I say, not as I do". A full and complete investigation by the commissioner to be appointed, and a full and complete report of findings, but with no recommendations, was a preposterous proposition to make. It was equally preposterous that our No. 1 "union leader", W.C.Y. McGregor, was a party to this proposition. Only one man, the senior man in each so-called labour union, received copies of these letters from W. C. Y. McGregor. Rank and file members of these so-called labour unions are blissfully unaware of this correspondence. Dr. Noel Hall was sent copies. He did not need to notify the Department of Labour, or the Railways, or the so-called unions, so presumably he just filed it. He certainly ignored it in his report.

APPENDICE «14-B»

ASSOCIATION DES RETRAITÉS DES CHEMINS DE FER DU CANADA SIÈGE SOCIAL NATIONAL

406–402 ouest, rue Pender
Vancouver (C.-B.) V6B 1T6
Téléphone: 684-8404

Le 12 juin 1978

Le sénateur George I. Smith, président
et tous les membres du Comité permanent
du Sénat sur les transports et les
communications

Objet: Bill C-17 Revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada

Monsieur le sénateur,

Après avoir comparu devant votre Comité le 6 juin 1978 et ayant été invité à y revenir le 14 juin, j'ai rassemblé plusieurs documents et lettres traitant des sujets sur lesquels j'ai témoigné.

A un certain moment, en réponse au sénateur Langlois j'ai déclaré: « . . . Je dirais que le résultat des négociations tient au fait que tous les soi-disant syndicats de chemins de fer sont, en fait, des syndicats d'initiative patronale . . . ». La collaboration entre les sociétés de chemin de fer et les agents de négociation accrédités semble plus importante qu'on devrait raisonnablement s'y attendre de la part de parties qui s'affrontent. Afin d'assurer la crédibilité, il était évident qu'il fallait des documents à l'appui.

Illustration nº 1
4 pages

L'introduction à un discours prononcé par le vice-président du CN M. George Lach qui était d'avis qu'il ne fallait pas mélanger les *pensions* et la *politique*.

Illustration nº 2
20 pages

Les copies des lettres signées par M. W. C. Y. McGregor, président de l'Association des syndicats de cheminots canadiens et par M. T. M. Eberlee, sous-ministre du Travail, indiquent clairement que M. George Lach du CN a échangé de la correspondance avec le sous-ministre du Travail. Il semble qu'en ce qui concerne le vice-président M. George Lach, il s'agit d'un cas de «faites ce que je dis et non pas ce que je fais». Une enquête complète par le commissaire qui devait être nommé ainsi qu'un rapport complet sur les résultats, sans recommandation toutefois, constituaient une proposition absurbe. Il était tout aussi absurbe que notre dirigeant syndical de premier plan, M. W. C. Y. McGregor, endosse cette proposition. Une seule personne, le délégué supérieur de chaque soi-disant syndicat de travailleurs, a reçu des copies de ces lettres de M. W. C. Y. McGregor. Les membres ordinaires de ces soi-disant syndicats ne connaissent tout simplement pas l'existence de cette correspondance. M. Noel Hall en avait reçu des exemplaires. Il n'était pas tenu d'informer le ministère du Travail ou les Chemins de fer, ou les soi-disant syndicats, de sorte qu'on présume

EXHIBIT No. 3
1 page

This is a list of the Certified Bargaining Agents of which Canadian Railway Labour Association is composed, together with a list of their officers.

C.R.L.A. represents seventeen Certified Bargaining Agents. They write and present to Parliament, to the press and to news media many well written briefs on behalf of railwaymen. They have a creditable public image, of which they are unworthy.

EXHIBITS No. 4 and No. 5
1 page

C.R.L.A. presented a brief to Dr. Noel A. Hall on Railway Pension Plans December 13, 1974. Included were two classic recommendations which could have been made by the railays, but C.R.L.A. made the recommendations for them instead.

EXHIBIT No. 6
3 pages

Dr. Noel A. Hall's recommendation No. 5 reads as follows, "... That the trusteeship of both the C.N.R. and the C.P.R. pension plans be removed from the hands of the Boards of Directors of the respective companies and placed in the hands of an independent trust company ...."

Messrs. W. T. Swain, E. W. Tandy and E. C. Machin are General Chairmen of certified bargaining agents and members of the Pension Committee authorized to deal with Canadian Pacific Limited.

The discussions resulted in very much restricted pension increases and an arrangement whereby a Custodial Trusteeship could be established on a basis whereby effective control of the Pension Trust Funds would remain with the Board of Directors of Canadian Pacific Limited, thereby circumventing Dr. Hall's recommendation.

EXHIBIT No. 7
3 pages

The General Chairmen's Association did not announce the action they took in respect to custody of pension funds. It was revealed in a question and answer in the House of Commons. See question No. 2 and the reply signed by the Minister of Transport, The Honourable Otto Lang. If the General Chairmen's Association were acting in the best interests of employees and pensioners they would have announced previously the action they had taken.

EXHIBIT No. 8
2 pages

This letter signed by Mr. M. Peloquin, and the unanimous vote of the General Chairmen, is presumably the reason why the Superintendent of Insurance granted 60 years to Canadian Pacific Limited to pay their unfunded liability owing as of October 1, 1967.

qu'il les a tout simplement classées. Il n'en a certes pas parlé dans son rapport.

Illustration nº 3
1 page

Il s'agit d'une liste des agents de négociation accrédités faisant partie de l'Association des syndicats de cheminots du Canada ainsi que d'une liste de leurs représentants.

L'A.S.C.C. représente 17 agents de négociation accrédités. Ils rédigent et présentent au Parlement, à la presse et aux médias de nombreux mémoires bien écrits au nom des cheminots. Ils jouissent, auprès du public, d'une grande réputation qu'ils ne le méritent pas.

Pièces nº 4 et nº 5
1 page

L'A.S.C.C. présentait le 13 décembre 1974 un mémoire à M. Noel A. Hall sur les régimes de pension des sociétés ferroviaires. Deux recommandations classiques auraient pu entre autres être faites par les Chemins de fer, mais c'est l'A.S.C.C. qui a plutôt pris l'initiative.

Pièce nº 6
3 pages

La recommandation nº 5 de M. Noel A. Hall se lit comme suit: «Que la gestion des régimes de pension tant du CN que du CP soit confiée dorénavant à une société de fiducie indépendante plutôt qu'aux conseils d'administration des compagnies respectives ...»

MM. W. T. Swain, E. W. Tandy et E. C. Machin sont les présidents généraux des agents de négociation accrédités ainsi que des membres du Comité des pensions autorisés à traiter avec la société Canadien Pacifique Limitée.

Les discussions ont abouti à des hausses très restreintes des pensions ainsi qu'à un accord en vertu duquel une gestion surveillée à titre fiduciaire pourrait être établie à la condition que le contrôle efficace des Caisses fiduciaires de retraite continue à être exercé par le Conseil d'administration du Canadien Pacifique Limitée, passant ainsi outre à la recommandation de M. Hall.

Pièce nº 7
3 pages

L'Association des présidents généraux n'a pas annoncé la mesure qu'elle a prise en ce qui concerne la garde des caisses de retraite. Ceci a été révélé dans une question et une réponse à la Chambre des communes. Voir la question nº 2 et la réponse signée par le ministre des Transports, l'honorable Otto Lang. Si l'Association des présidents généraux agissait dans les meilleurs intérêts des employés et des retraités, elle aurait annoncé la mesure qu'ils avaient prise.

Pièce nº 8
2 pages

Cette lettre signée par M. M. Peloquin, ainsi que le vote unanime des présidents généraux, est probablement la raison pour laquelle le Surintendant des assurances a accordé 60 ans au Canadien Pacifique Limitée pour rembourser les dettes non capitalisées qu'elle devait au 1er octobre 1967.

When a representative of the Superintendent of Insurance appears before your Standing Committee on June 14, 1978, it is suggested that he should be asked to explain what the circumstances were that were the basis for a decision to grant 60 years to Canadian National Railways to pay a similar debt, that is until September 30, 2027.

EXHIBIT No. 9
1 page

This is a copy of brief submitted to Dr. Noel A. Hall re: The Certified Bargaining Agents.

EXHIBIT No. 10
1 page

The Dr. Noel A. Hall Pension Plans Report.

Indexation for cost-of-living is presently rated by the Federal Government as costing 3% of payroll. Civil servants and the government are each assessed with 1½%.

Dr. Noel A. Hall recommended the creation of a "Heritage Fund" based on a levy of 1% of payrolls (*page 128*) to be shared equally by current employees and the Companies. This would have cost ½ of 1% for each.

The Companies and the Certified Bargaining Agents have very recently signed an agreement to contribute of 1% to such a fund for which current employees and Companies will each contribute 10 of 1%.

These contributions are 15 of the amount that would be required to meet the standards for the Federal Superannuation Act.

In a letter to all CNR pensioners on May 23, 1978, the President of C.N.R. stated as follows:

"... Among the recommendations made by Dr. Hall was that pension plan improvements, including increases in pensions to those already retired, be negotiated between the companies and unions, and this was done in the most recent round of contract talks ...."

Pensioners have a right to expect their former employer and present trustee to inform them in a forthright manner. The President's letter was ambiguous.

EXHIBIT No. 11
1 page

Re: Industrial Peace in the Railway Industry

This exhibit is self-explanatory.

These eleven EXHIBITS surely document a very unhealthy climate in the railway industry. Railway management, the Certified Bargaining Agents and at least one Government Department are involved. The propriety of the financial statements of C.N.R. are questioned and likewise the borrowing of money.

Before voting on Bill C-17 it is suggested that consideration be given to the appointment of a Royal Commission to investi-

Lorsqu'un représentant du Surintendant des assurances comparaîtra devant votre comité permanent le 14 juin 1978, nous proposons qu'on lui demande d'expliquer sur quelles circonstances on s'est fondé pour accorder 60 ans aux Chemins de fer nationaux du Canada pour rembourser une dette semblable, c'est-à-dire jusqu'au 30 septembre 2027.

Pièce nº 9
1 page

Il s'agit d'une copie d'un mémoire présenté à M. Noel A. Hall concernant les agents de négociation accrédités.

Document nº 10
page 1

Rapport de M. Noel A. Hall sur les régimes de pension.

Selon le gouvernement fédéral, l'indexation sur l'indice du coût de la vie compte pour 3 p. cent de l'ensemble des salaires. Les fonctionnaires et le gouvernement versent chacun la moitié de ce pourcentage, soit 1½ p. cent.

M. Noel A. Hall a recommandé la création d'un «patrimoine», fonds dans lequel les employés actuels et les entreprises verseraient 1 p. cent du total des salaires (page 133). Chacun apporterait ainsi une contribution de ½ de 1 p. cent.

Les entreprises et les agents de négociations accrédités ont très récemment signé une entente prévoyant le versement à ce fonds d'une contribution de 1/5 de 1 p. cent de l'ensemble des salaires, versée à part égale (1/10 de 1 p. cent) par les employés actuels et par les entreprises.

Ces contributions représentent le cinquième du montant qu'il faudrait verser pour que soient respectées les normes établies par la Loi sur la pension de la fonction publique.

Dans une lettre datée du 23 mai 1978 et adressée à tous les retraités du CN, le président de cette société a déclaré ce qui suit:

«... M. Hall recommandait, entre autres choses, que les améliorations à apporter au régime de pension, notamment la hausse des pensions versées à ceux qui sont déjà à la retraite, fassent l'objet de négociations entre les entreprises et les syndicats et c'est effectivement ce qui s'est passé au cours de la dernière série de négociations ...»

Les retraités sont en droit d'exiger que leur ancien employeur et leur fiduciaire actuel les informent adéquatement. La lettre du président était ambiguë.

Document nº 11
page 1

Objet: Paix industrielle dans le secteur ferroviaire

Ce document s'explique de lui-même.

Ces onze documents témoignent certainement d'un climat très malsain dans le secteur ferroviaire. La direction des chemins de fer, les agents de négociations accrédités et au moins un ministère gouvernemental sont en cause. L'exactitude des comptes rendus financiers du CN et le bien-fondé des emprunts sont contestés.

On propose d'étudier la possibilité, avant d'adopter le bill C-17, de constituer une commission royale d'enquête qui ferait la lumière sur toute l'administration du CN, les agents de

gate all phases of the C.N.R. and the Certified Bargaining Agents and the C.N.R. Pension Trust Funds.

Respectfully submitted by,

J. Earl White
National President

Public Relations, Edmonton, Alberta, 23 November 1972

Attached is a copy of a speech delivered in Winnipeg Sunday, November 19 by G. H. Lach, vice-president, personnel and labor relations on Canadian National's pension plan. Mr. Lach compares the CN plan with the Civil Service pension and generally provides a great deal more insight into the whole subject than has ever been set down before.

I urge you to read it carefully and then pass it on, assuring that as many as possible of our employees, at all levels, have an opportunity to read it for themselves.

R. M. Veenis
Assistant Vice-President

CN PENSION PLAN

Speech to Employees: Fort Garry Hotel
Winnipeg, November 19th, 1972, 1:00 P.M.

I am delighted to be in Winnipeg to talk to CN employees about our CN plan. I have been itching to meet with you.

But I want to make it clear that I am here to talk about *pensions*; and not about *politics*, of any kind.

I have been invited to earlier meetings arranged by other parties. And I have refused such invitations because I do not believe that it serves any useful purpose for me to speak about CN pensions except to CN employees and CN pensioners. And I have refused to speak except at meetings organized by your *elected* representatives.

I do not believe that intervention by outside parties can serve any useful purpose at this stage. Indeed it may be doing more harm than good by making a political issue out of our pension plan and tempting some people to try to ride to power on that political issue. I think that genuine concern for improving the lot of CN pensioners can best be expressed through duly-elected, rather than self-appointed, representatives of CN employees and pensioners. And I suggest that anybody who feels that he can make a real contribution to the current discussion and planning should seek election to office in a recognized union. In this way he or she can work *with*, rather than *against*, those of us who are seeking workable solutions to some very complicated problems.

In other words *politics and your pension plan don't mix* and should be kept as far apart as possible from each other.

This is a meeting convened by your elected representatives, men who have been fighting for years to improve the pension plan—and men who have been remarkably successful in bringing into existence one of the best plans in Canada. And that is what it is—one of the very best plans in Canada.

négociation accrédités et les fonds en fiducie du régime de pension du CN.

Respectueusement soumis par

J. Earl White
Président national

Relations publiques, Edmonton (Alberta), le 23 novembre 1972

On trouvera ci-joint le texte d'un discours prononcé à Winnipeg, le dimanche 19 novembre, par G. H. Lach, vice-président, personnel et relations de travail, et portant sur le régime de pension du Canadien national. M. Lach compare le régime du CN à celui de la Fonction publique et livre, de façon générale, une foule de renseignements inédits sur cette question.

Je vous exhorte à le lire attentivement et à le faire circuler pour que le plus grand nombre possible de nos employés, à tous les niveaux, aient l'occasion d'en prendre connaissance.

R. M. Veenis
Vice-président adjoint

RÉGIME DE PENSION DU CN

Discours prononcé devant des employés: Hôtel Fort Garry, Winnipeg, le 19 novembre 1972, 13 heures.

Je suis très heureux de me trouver à Winnipeg pour entretenir des employés du CN de notre régime de pension. J'étais impatient de vous rencontrer.

Je veux toutefois établir au départ que je suis ici pour parler de *pensions* et non pas de *politique* quelle qu'elle soit.

J'ai été invité à des réunions antérieures organisées par d'autres parties. J'ai décliné ces invitations, car je crois qu'il est inutile pour moi de parler du régime de pension du CN à d'autres qu'aux employés et aux retraités du CN. Et j'ai refusé de prendre la parole, sauf à des réunions organisées par vos représentants *élus*.

Je ne crois pas qu'à ce stade, l'intervention de tierces parties soit utile. En fait, elle pourrait être plus néfaste que bénéfique car elle risquerait de faire de notre régime de pension une controverse politique dont certains pourraient être tentés de tirer parti pour parvenir à leurs fins. Je crois que des représentants dûment élus, mieux que des personnes qui s'octroient elles-mêmes des pouvoirs de représentation peuvent efficacement servir les intérêts des employés et des retraités du CN. Je suis d'avis que ceux qui estiment pouvoir apporter une contribution valable au dialogue et au processus de planification actuels devraient tenter de se faire élire au sein d'un syndicat reconnu. De cette façon, ils pourront travailler *avec*, et non *contre*, ceux d'entre nous qui cherchent des solutions réalistes à certains problèmes très complexes.

En d'autres termes, *il ne faut pas confondre politique et régime de pension* et ces deux notions devraient être tenues à l'écart le plus possible l'une de l'autre.

Cette réunion a été organisée par vos représentants élus, ceux qui ont lutté pendant des années pour améliorer le régime de pension et qui ont réussi à constituer un des meilleurs régimes au Canada. Et nous pouvons l'affirmer ouvertement: nous avons un des meilleurs régimes au Canada.

That does not mean it *can't* be improved. And I'm going to argue that it *shouldn't* be improved. Indeed, I think I can promise that it *will* be improved.

But I start from the point of view that the plan we now have is a good one by any reasonable standards; that it has been, and continues to be, well administered by responsible and competent people—including your own elected representatives; and that the way to improve it is through discussion and negotiation and agreement between the responsible parties—you, through your elected representatives, and the Company, through its representatives.

No.302—2030 Barclay Street
Vancouver, B.C. V6G 1L5

February 20, 1976

Dr. Noel A. Hall
Commissioner of Inquiry
into Railway Pension Plans

University of British Columbia
Vancouver, B.C. V6T 1W5

Re: Concerted Movement to Limit the Power of the Commission of Inquiry into Railway Pension Plans

Dear Dr. Hall:

The attached copies of correspondence clearly reveal a new type of concerted movement.

Mr. George Lach, Vice-President, Personnel and Labour Relations, Canadian National Railways, Montreal, and Mr. W. C. Y. McGregor, Chairman, Canadian Railway Labour Association, Montreal, met with Mr. D. S. Maxwell, Q.C., Vice-President, Law and General Counsel, Canadian Pacific Limited, also of Montreal. Messrs. Maxwell and Lach represented the two railway companies. Mr. W. C. Y. McGregor is the Chairman of CRLA which represents all of the eighteen certified bargaining agents for railway employees. Mr. W. C. Y. McGregor may therefore be considered to be the senior "Labour Leader" or senior "Labour Representative" for all railwaymen in Canada.

These three men met, on or before July 2, 1974, presumably in Montreal and the correspondence indicates that they agreed that the Commission of Inquiry into Railway Pension Plans, which the Minister of Labour had announced but had not then appointed, should not be authorized to make any recommendations. Apparently they agreed that Mr. D. S. Maxwell would draft and send a letter to the Deputy Minister of Labour on behalf of all three of them. Mr. Maxwell did so. His argument in support of their proposition was specious and it failed. The Deputy Minister of Labour so notified Mr. D. S. Maxwell on July 8, 1974, with copies of his letter to Mr. George Lach and Mr. W. C. Y. McGregor. On the following day the Minister of Labour appointed you as a Commission of Inquiry. On behalf of pensioners I can say that we are all very pleased that your appointment gives you the right to make recommendations.

Messrs. Maxwell and Lach are appointees representing the best interests of the shareholders of their respective companies.

Cela ne veut pas dire que nous ne *pouvons pas* l'améliorer. Et je suis prêt à soutenir que nous *devons* l'améliorer. En fait, je crois pouvoir vous promettre que nous ferons des progrès.

Je pars du principe que le régime que nous avons actuellement est valable en termes objectifs; il est, et continue d'être, bien administré par des personnes consciencieuses et compétentes, y compris vos propres représentants élus; nous pouvons l'améliorer par un dialogue, des négociations et des accords entre vos représentants élus d'une part, et ceux de la société d'autre part.

nº 302–2030 Barclay
Vancouver (C.-B.) V6G 1L5

Le 20 février 1976

Monsieur Noel A. Hall
Commissaire responsable de l'enquête sur
les régimes de pension des sociétés
ferroviaires du Canada
Université de la Colombie-Britannique
Vancouver (C.-B.) V6T 1W5

Objet Mouvement concerté visant à limiter les pouvoirs de la Commission d'enquête chargée d'étudier les régimes de pension des sociétés ferroviaires du Canada.

Monsieur,

Les copies ci-jointes démontrent clairement la naissance d'un nouveau genre de mouvement concerté.

M. George Lach de Montréal, vice-président des relations industrielles aux Chemins de fer nationaux du Canada et M. W. C. Y. McGregor de Montréal, président de l'Association des syndicats de cheminots du Canada ont rencontré M. D. S. Maxwell également de Montréal, C.R., vice-président, contentieux et conseiller juridique général du Canadien Pacifique Limitée. MM. Maxwell et Lach représentaient les deux compagnies de chemins de fer. M. W. C. Y. McGregor est le président de l'ASCC qui représente les 18 agents négociateurs accrédités des cheminots. M. W. C. Y. McGregor peut par conséquent être considéré comme le principal chef syndical ou le principal représentant syndical de tous les cheminots canadiens.

Vers le 2 juillet 1974, ils se seraient réunis à Montréal, et la correspondance indique qu'ils étaient d'accord que la Commission d'enquête sur les régimes de pension des chemins de fer annoncée par le ministre du Travail, mais pas encore instituée, ne devrait pas être autorisée à faire des recommandations. Ils étaient apparemment d'accord que M. D. S. Maxwell, au nom des trois membres du groupe, rédigerait et enverrait une lettre au sous-ministre du Travail, ce que fit M. Maxwell. Les arguments que ce dernier avait apportés afin d'étayer leur proposition étaient spécieux et ont été rejettés par le ministère. Le sous-ministre en a avisé M. D. S. Maxwell le 8 juillet 1974, avec copie à M. George Lach et M. W. C. Y. McGregor. Le lendemain, le ministre du Travail vous nommait membre unique de la commission. Au nom de tous les retraités, je peux dire que votre nomination, qui vous autorise à faire des recommandations, nous a fait grandement plaisir.

MM. Maxwell et Lach sont chargés de représenter les intérêts des actionnaires de leur compagnie respective. Ils ont

They have a legal and a moral right to make joint representations to the Federal Administration on such a matter.

Mr. W. C. Y. McGregor has a legal and moral right to make representations in the best interests of rank and file labour members and pensioners. It is my opinion that what Mr. McGregor did in joining with Mr. Maxwell and Mr. Lach in the writing of that letter was not just contrary to the best interests of employees and pensioners, but it was traitorous. Mr. McGregor should be prevented from ever again acting as a representative of employees and pensioners. Unfortunately, employees and pensioners have no vote on the election or appointment of officers to the Canadian Railway Labour Association.

It is preposterous that a man like W. C. Y. McGregor should be able to enter into such a proposition on behalf of pensioners. It is bad enough to have such parsimonious trustees; the combination is utterly impossible.

Pensioners should be able to elect one out of six, or two out of twelve members to a Board of Trustees which would hold custody of the Pension Trust Funds for each railway company. Elections should be conducted by an independent Canadian trust company. Only by such means can an opportunist such as Mr. McGregor and all that Canadian Railway Labour Association stands for be effectively neutralized.

We urge you, Dr. Hall, to make such a recommendation on behalf of pensioners, and by that we mean all pensioners of all railway pension associatios in Canada and not just the formal associations set up by, and recognized by, the railway companies.

Railway pensioners have been denied representation for too long. It is submitted that independent Canadian trust companies as trustees, and another independent Canadian trust company to conduct elections for pensioners, would be a viable solution. We hope that you will seriously consider such a recommendation in your report to the Minister of Labour.

Respectfully submitted by
CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES PENSION ASSOCIATION

J. Earl White
National President

le droit juridique et moral de faire conjointement des représentations au gouvernement fédéral à cet égard.

M. W. C. Y. McGregor a le droit juridique et moral de représenter les meilleurs de la masse des syndiqués et des pensionnés. A mon avis, en rédigeant cette lettre avec M. Maxwell et M. Lach, M. McGregor a posé un geste qui était non seulement contraire aux intérêts des employés et des pensionnés mais qui était également perfide. M. McGregor ne devrait plus jamais pouvoir représenter les employés et les pensionnés. Malheureusement, ces derniers n'ont pas le droit de vote en ce qui concerne l'élection ou la nomination des responsables de l'Association des syndicats cheminots du Canada.

Il est absurde qu'un homme comme M. W. C. Y. McGregor soit en mesure de faire ce genre de proposition au nom des pensionnés. Il est déjà assez déplorables d'avoir des fiduciaires parcimonieux; l'amalgame est tout à fait impossible.

Les pensionnés devraient être en mesure d'élire un des six, ou deux des douze membres du conseil fiduciaire qui a la charge des caisses fiduciaires de retraite de chaque compagnie de chemin de fer. Les élections devraient avoir lieu sous l'égide d'une compagnie fiduciaire canadienne indépendante. C'est la seule façon de neutraliser efficacement un opportuniste de l'acabit de M. McGregor et tout ce que représente l'Association des syndicats de cheminots du Canada.

Nous vous exhortons, M. Hall, de faire cette recommandation, au nom des pensionnés; nous voulons parler de tous les pensionnés de toutes les associations de prensionnés de chemin de fer au Canada et non pas uniquement des associations officielles instituées et reconnues par les compagnies de chemin de fer.

Les pensionnés se sont vus refuser d'être représentés depuis assez longtemps. Nous recommandons que des sociétés fiduciaires canadiennes indépendantes agissent comme fiduciaires et qu'une autre compagnie analogue se charge des élections, ce qui serait une solution viable. Nous espérons que vous étudierez sérieusement cette recommandation et que vous en ferez mention dans votre rapport au ministre du Travail.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

J. Earl White
Président national de l'Association canadienne des cheminots pensionnés.

CANADIAN RAILWAY LABOUR ASSOCIATION

Suite 513, Varette Building,
130 Albert Street, Ottawa, Ont.

July 8, 1974

Mr. David R. Brown (*Eckler, Brown, Segal & Company, Ltd.*)
Mr. R. C. Smith, V.P.,
Mr. V. Clements,
Mr. C. Allen, G.C.

Dear Sirs:—

Further to the decision of C.R.L.A. to meet with the Companies and endeavour to arrive at suitable terms of reference for the enquiry Commission.

Following our meetings I signed the enclosed letter addressed to the Minister of Labour and embracing the terms of reference with which we agreed.

I was today advised that Dr. Noel Hall of the University of British Columbia has been appointed Commissioner.

Will contact you further on receipt of the official notice of the establishment of the Enquiry Commission and I am enclosing copies of relevant correspondence to date.

Sincerely yours,

W. C. Y. McGregor,

Chairman, C.R.L.A.

Encls.

c.c. M. W. Wright, Esq. Q.C.
ALL MEMBERS, C.R.L.A.

CANADIAN RAILWAYS LABOUR ASSOCIATION
CANADIAN PACIFIC LIMITED
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

Montreal, Quebec
2 July 1974

Hon. John Munro
Minister of Labour
Sir Wilfrid Laurier Bldg.
340 Laurier Avenue
Ottawa, Ontario
K1A 0J2

Dear Mr. Minister:

Representatives of CRLA, CP and CN have now agreed on suggested terms of reference for the Industrial Inquiry Commission. We hope that you will find it possible to adopt these agreed terms in any instrument you may make setting such a commission.

ASSOCIATION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS CANADIENS

Suite 513, Immeuble Varette,
130, rue Albert, Ottawa, Ontario

Le 8 juillet 1974

M. David R. Brown (Eckler, Brown, Segal & Company Ltd.)
M. R. C. Smith, V.P.
M. V. Clements
M. C. Allen, G. C.

Messieurs,

A la suite de la décision de l'Association des syndicats de cheminots canadiens de rencontrer les sociétés et de s'efforcer d'aboutir à un mandat satisfaisant pour la commission d'enquête.

A la suite de nos réunions, j'ai signé la lettre ci-jointe adressée au ministre du Travail et contenant les conditions du mandat sur lesquelles nous sommes d'accord.

J'ai été informé aujourd'hui que M. Noël Hall, de l'Université de la Colombie-Britannique, avait été nommé commissaire.

Je me remettrait en rapport avec vous dès réception de l'avis officiel de création de la commission d'enquête et je joins les copies de la correspondance pertinente échangée à ce jour.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président
Association des syndicats de cheminots canadiens
W. C. Y. McGregor

Pièces jointes

c.c.: M. W. Wright, c.r.
Tous les membres de l'Association des syndicats de cheminots canadiens

ASSOCIATION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS CANADIENS
CANADIEN-PACIFIQUE LIMITÉ
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Montréal (Québec)
Le 2 juillet 1974

L'honorable John Munro
Ministre du Travail
Immeuble Sir Wilfrid Laurier
340, av. Laurier
Ottawa, Ontario
K1A 0J2

Monsieur le ministre,

Les représentants de l'Association des syndicats de cheminots canadiens, du CP et du CN ont maintenant accepté le mandat proposé pour la Commission d'enquête industrielle. Nous espérons qu'il vous sera possible de l'adopter pour tout acte pouvant servir à la mise en place d'une telle commission.

We much appreciate this opportunity we have been given to jointly consider this matter and formulate terms of reference that we hope will be acceptable to you.

Yours truly,

W. C. Y. McGregor
for CRLA

D. Maxwell
for CPL

George Lach
for CNR

Law Department
Windsor Station, Montreal, Quebec H3C 3E4
CANADIAN PACIFIC

July 2, 1974

Mr. T. M. Eberlee, Esq.,
Deputy Minister of Labour,
Ottawa, Ontario
K1A 0J2

Dear Mr. Eberlee:

I have today on behalf of Canadian Pacific joined with Mr. George Lach of Canadian National and with Mr. W. C. Y. McGregor of the Canadian Railway Labour Association in concurring upon the language that might be used in establishing an Industrial Inquiry Commission into railway pensions as announced by the Minister of Labour in his statement issued at Thunder Bay, Ontario, on May 31st last.

In so concurring, I reserved the right to comment to you on the inclusion of the words "with recommendations" as a matter of substance, these words being contained in the opening paragraph of the suggested terms of reference.

My comments are that the inclusion of the words "with recommendations" or similar words are inappropriate both on grounds of law and on grounds of policy.

With reference to the former, it is my submission, based upon a reading of section 198 of the Canada Labour Code, that a Commission should make recommendations (*see subsection (3)(b)*) only where it is inquiring into a dispute or difference and a settlement of that dispute or difference can be but is not effected during the inquiry. Obviously, an inquiry with recommendations is not the kind of inquiry envisioned here, which is one falling within the purview of section 196 of the Code and not one to settle a dispute or difference within the purview of section 198. Therefore, the law does not contemplate an inquiry with recommendations in this type of situation.

Moreover, with regard to the policy grounds I have mentioned, it should be noted that recommendations made by a Commission in the context of the proposed inquiry could acquire an unwarranted significance in relation to intricate and controversial issues of public policy which could serve to hamper governmental decisions not only in relation to railway employees but to other groups of employees whose pension

Nous sommes heureux d'avoir eu l'occasion d'examiner ensemble cette question et d'élaborer un mandat que vous jugerez acceptable, nous l'espérons.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Pour l'Association des syndicats de cheminots canadiens
W. C. Y. McGregor

Pour le Canadien-Pacifique Lté
D. Maxwell

Pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
George Lach

Contentieux
Gare de Windsor, Montréal (Qué.) H3C 3E4
CANADIEN-PACIFIQUE

Le 2 juillet 1974

Monsieur T. M. Eberlee,
Sous-ministre du Travail
Ottawa, Ontario
K1A 0J2

Monsieur le sous-ministre,

J'ai assisté aujourd'hui à une réunion, pour le compte du CP, avec M. George Lach, du Canadien National, et M. W. C. Y. McGregor, de l'Association des syndicats de cheminots canadiens, en vue de convenir du libellé qui pourrait être utilisé pour créer une commission d'enquête industrielle en matière de pensions des sociétés ferroviaires, comme l'avait annoncé le ministre du Travail dans sa déclaration publiée à Thunder Bay, Ontario, le 31 mai dernier.

En donnant ainsi mon appréciation, je me suis réservé le droit de vous communiquer mes commentaires sur l'introduction des termes "avec recommandations", du point de vue du fond, ces termes figurant dans le paragraphe d'introduction du mandat proposé.

A mon avis, l'introduction des termes "avec recommandations" ou de termes similaires est inappropriée, tant du point de vue du droit que de celui de la politique.

Sur le plan juridique, en me fondant sur l'article 198 du Code canadien du travail, je suis d'avis qu'une commission ne devrait faire de recommandation (voir alinéa (3)*b*)) que lorsqu'elle enquête relativement à un litige ou à un différend et que l'affaire pourrait être réglée au cours de l'enquête mais ne l'est pas. De toute évidence, une enquête suivie de recommandations n'est pas le genre d'enquête envisagée ici, laquelle rlève de l'article 196 du Code, et n'est pas destinée à régler un litige ou un différence relevant de l'article 198. Par conséquent, la loi n'envisage pas une enquête avec recommandations pour ce type de situation.

En outre, en ce qui concerne les raisons de principe que j'ai invoquées, on doit noter que les recommandations formulées par une commission, dans le contexte de l'enquête projetée, pourraient acquérir une signification injustifiée par rapport aux questions complexes et controversées de politique. Une situation de la sorte pourrait entraver les décisions gouvernementales, non seulement en ce qui concerne les employés des

plans and benefits fall within the legislative jurisdiction of Parliament. This would be an unhappy result indeed and I therefore suggest that consideration be given to the deletion of any requirement to make recommendations from the terms of reference.

Yours very truly,

D. S. MAXWELL

DSM:R

cc: G. Lach, Esq., Vice-President, Personnel and Labour Relations, Canadian National Railways, Montreal.

W. C. Y. McGregor, Esq., Chairman, Canadian Railway Labour Association, Room 305, Commonwealth Building, 77 Metcalfe Street, Ottawa.

K1A 0J2

July 8, 1974

Mr. D. S. Maxwell, Q.C.,
Vice-President,
Law and General Counsel,
Canadian Pacific,
Windsor Station,
Montreal, Quebec,
H3C 3E4.

Dear Mr. Maxwell,

This will acknowledge receipt of your letter dated July 2, 1974, in which you advised that the companies and unions had joined in agreement upon the language that might be used in establishing an Industrial Inquiry Commission into railway pension matters.

We have noted the reservation you have expressed concerning the inclusion of the words "with recommendations" in the proposed terms of reference.

After careful consideration had been given to your position, it was decided that under the circumstances the Commission should be empowered to make such recommendations arising out of its study as it might see fit and it was decided to retain these words.

Yours sincerely,

T. M. Eberlee

c.c. Mr. George Lach
Mr. W. C. Y. McGregor

June 21, 1974
File: N/O Neg. 1973-74

CP Rail
Windsor Station Montreal 101, Quebec

chemins de fer, mais les autres groupes d'employés dont les régimes de pension et les prestations de retraite relèvent de la compétence législative du Parlement. Voilà qui pourrait être en fait un résultat malheureux, et je propose en conséquence que l'on envisage de supprimer toute exigence visant à formuler des recommandations à partir du mandat.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le sous-ministre, l'expression de ma haute considération.

D. S. Maxwell

DSM/R

cc: M. G. Lach, Vice-président Personnel et relations de travail Chemins de fer nationaux du Canada Montréal

M. W. C. Y. McGregor Président Association des syndicats de cheminots canadiens Pièce 305, Immeuble Commonwealth 77, rue Metcalfe Ottawa.

K1A 0J2

Le 8 juillet 1974

Monsieur D. S. Maxwell, c.r.
Vice-président
Conseiller juridique et général
Canadien Pacifique
Gare Windsor
Montréal (Québec)
H3C 3E4

Monsieur,

J'accuse, par la présente, réception de votre lettre du 2 juillet 1974 dans laquelle vous mentionnez que les sociétés et les syndicats en sont venus à une entente sur certains termes, à utiliser lors de l'établissement d'une Commission d'enquête industrielle sur les régimes de pension des sociétés ferroviaires.

Nous notons votre réserve au sujet de l'emploi des termes «avec les recommandations» dans le mandat envisagé.

Après avoir étudié attentivement votre position, il a été décidé que, dans les circonstances actuelles, la Commission devrait être autorisée à faire les recommandations qui découlent de son étude, comme bon lui semble, et qu'on conserverait ces termes.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

T. M. Eberlee

c.c. M. George Lach
M. W. C. Y. McGregor

Le 21 juin 1974
Dossier: N/O Neg. 1973-74

CP Rail
Gare Windsor, Montréal 101 (Québec)

Mr. T. M. Eberlee,
Deputy Minister,
Department of Labour,
Sir Wilfrid Laurier Bldg.,
340 Laurier Ave. W.,
Ottawa, Ont.
K1A 0J2

Dear Mr. Eberlee:

Thank you for your telegram of June 6th inviting any comments we wished to make in respect of the proposed terms of reference of the industrial inquiry commission as indicated in the Minister's statement of May 31st.

In our view, the railway pension plans should be compared not only with the pension plans of the Public Service and Crown Corporations, but also with the pension plans that are available to employees generally in the private sector, without concern as to whether these plans are governed by Provincial or Federal legislation.

In addition, we believe that the Commission should be called upon to assess and evaluate specifically the long and short term implications of the costs and other obligations that are implicit in the first four heads of its inquiry and that this should be done from the standpoint of the employers and the employees involved.

May I request that you be good enough to bring these features to the attention of the Minister.

I am sending copies of this letter to the railway companies concerned and the Canadian Railway Labour Association.

Yours truly,

Vice-President,
Industrial Relations.

C.N.
Canadian National Railways,
George Lach, Vice-President,
Personnel and Labour Relations,
Box 8100, Montreal 101, Que.

June 10th, 1974

Mr. T. M. Eberlee,
Deputy Minister,
Department of Labour,
Ottawa, Ontario.

Dear Mr. Eberlee:

I very much appreciate the invitation in your telegram of June 6 to comment in writing on the terms of reference of the industrial inquiry commission announced by the Minister of Labour on May 31. Thank you also for sending me a copy of the Minister's statement, which arrived soon after your telegram.

In asking you to consult with representatives of both unions and management about the inquiry my concern was to make the inquiry more effective and to contribute towards sound and healthy collective bargaining in the railway industry.

Monsieur T. M. Eberlee
Sous-ministre
Ministère du Travail
Édifice Sir Wilfrid Laurier
340, avenue Laurier ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0J2

Monsieur,

Je vous remrecie de votre télégramme du 6 juin dans lequel vous nous invitez à faire toutes les remarques que nous désirons sur le projet de mandat de la Commission d'enquête industrielle dont la mise sur pied a été annoncée par le Ministre dans son discours du 31 mai.

A notre avis, les régimes de pension des sociétés ferroviaires devraient être comparés non seulement aux régimes de pension de la Fonction publique et des sociétés d'État, mais aussi aux régimes dont disposent en général les employés du secteur privé, sans se soucier de savoir s'ils sont régis par une loi provinciale ou fédérale.

De plus, nous croyons que la Commission devrait être appelée à évaluer précisément les conséquences à long et à court termes des frais et des autres obligations inhérentes aux quatre premières étapes de son enquêtes; cette évaluation devrait se faire du point de vue de l'employeur et de l'employé en cause.

Puis-je vous demander d'avoir l'amabilité de soumettre ces questions à l'attention du Ministre.

Je fais parvenir des doubles de la présente lettre aux sociétés ferroviaires concernées ainsi qu'à l'Association des syndicats de cheminots canadiens.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Vice-président
Relations industrielles

C.N.
Canadien National
George Lach, vice-président
Personnel et relations de travail
B.P. 8100 Montréal 101 (Québec)

Le 10 juin 1974

Monsieur T. M. Eberlee
Sous-ministre
Ministère du Travail
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

J'apprécie grandement l'invitation, que vous nous lancez dans votre télégramme du 6 juin, à formuler des remarques par écrit sur le mandat de la Commission d'enquête industrielle dont la mise sur pied a été annoncée par le ministre du Travail le 31 mai. Je vous remercie aussi de m'avoir fait parvenir un exemplaire de la déclaration du Ministre, qui est arrivée peu de temps après votre télégramme.

Si je vous ai demandé de consulter les représentants des syndicats et des cadres au sujet de l'enquête, c'est parce que je tiens à ce que celle-ci soit plus efficace et contribue à la

As you and the Minister are aware we invited union officers to review with us ways in which collective bargaining in our industry might be made more effective. And while it is true that you asked for our views on the value of a pension inquiry when officers of the two larger railways met with you and your colleagues on May 6, I do feel that the whole process of collective bargaining might well have been assisted if your Department had seen fit to ask us (*unions and management*) jointly to consider the proposal and to make recommendations as to the terms of reference.

In these matters, as you and your colleagues know so well, the results of an inquiry are usually much more effective if the parties feel responsible for, or at least involved in, the decision to hold an inquiry and the terms of reference within which the inquiry is to be conducted.

Your telegram of June 6 was therefore warmly appreciated; it does make us feel involved to some degree.

As the companies advised the Minister, and as we stated to you previously on May 6, we do not consider it to be useful at this time to embark upon a comprehensive inquiry into and concerning all aspects of pension plans of railroad companies if anyone seriously entertains the hope that the facts examined by the commission and its recommendations will be available to the parties in forthcoming round of bargaining. That round begins October 1 this year. In our view, the Minister and the parties should set aside as unrealistic any expectation that the commission can report before negotiations begin this fall. I shall return to this matter in a later part of this letter.

We note that the inquiry commission is to be established pursuant to sections 196 and 198 of the Canada Labour Code (*Part V*); and we further assume that the Minister has invoked Section 196 because, as he said in his statement,

> "it is obvious that there still remains dissatisfaction by railway employees with respect to the adequacy of pension plans".

Later he expressed his confidence

> "that this study will serve to place the facts before railway pension plan participants and clear up any possible misconception concerning the working or funding of the plan".

We agree fully with the Minister on these points and hope that all those who wish to make representations about the pension plans will be given an opportunity to make their submissions to the commission. For this purpose, the commission might well sit in more than one location in Canada. It would be unfortunate if those who wished to make representations to the Deutsch Commission were again denied the opportunity to do so because they could not prepare their submissions in time or were unable to afford the time and costs involved in making lengthy journeys.

réalisation de négociations collectives saines dans le secteur ferroviaire.

Comme vous et Monsieur le ministre le savez sans doute, nous avons invité les dirigeants syndicaux à examiner avec nous les façons d'améliorer la négociation collective dans notre industrie. Même s'il est vrai que vous nous avez demandé notre opinion sur la validité d'une enquête sur les régimes de pension, lorsque les dirigeants des deux grandes sociétés ferroviaires vous ont rencontrés vous et vos collègues le 6 mai, j'estime cependant que tout le processus de la négociation collective aurait pu tout autant en profiter si votre Ministère avait jugé bon de nous demander (nous, les syndicats et la gestion) d'étudier conjointement la proposition et de faire des recommandations concernant le mandat de la Commission.

Dans ce genre de questions, vos collègues et vous le savez très bien, les résultats d'une enquête sont habituellement beaucoup plus efficaces si les parties se sentent responsables, ou ou à tout le moins savent qu'ils y prennent part de la décision de tenir une enquête et d'établir un mandat d'enquête.

Nous avons donc beaucoup apprécié votre télégramme du 6 juin, cela nous prouve que d'une certaine façon, nous participons à cette commission d'enquête.

Comme les sociétés en ont fait part au Ministre, et il en a été de même pour avant le 6 mai, nous ne considérons pas qu'il est utile actuellement d'entreprendre une enquête exhaustive de tous les aspects des régimes de pension des sociétés ferroviaires si personne ne croit sérieusement que les questions qu'étudiera la Commission, et ses recommandations, seront divulguées aux parties au cours des prochaines séances de négociation qui commencent le 1er octobre. A notre avis, le Ministre et les parties devraient considérer comme non réaliste le fait que la Commission puisse présenter son rapport avant les négociations qui commencent cet automne. Je reviendrai sur cette question plus loin.

Nous remarquons que la commission d'enquête doit être créée en vertu des articles 196 et 198 du Code canadien du travail (Partie V); nous supposons en outre que le Ministre a invoqué l'article 196 puisque, comme il le dit lui-même,

> «il est évident que les employés des chemins de fer restent insatisfaits des régimes de pension».

Plus loin, il se dit confiant

> «que cette étude servira à placer les faits devant les participants aux régimes de pension des sociétés ferroviaires et éliminera tout malentendu possible concernant le fonctionnement ou le financement du régime».

Nous sommes tout à fait d'accord avec le Ministre à cet égard, et nous espérons que tous ceux qui veulent se faire entendre au sujet des régimes de pension auront l'occasion de présenter leurs mémoires à la commission. À cette fin, la commission devrait siéger en divers endroits du Canada. Il serait malheureux que ceux qui veulent faire des commentaires devant la Commission Deutsch se voient encore une fois refuser l'occasion de le faire parce qu'ils n'ont pu préparé leurs mémoires à temps ou qu'ils n'ont pas pu se permettre de consacrer temps et argent à de longs voyages.

We also hope that the commission in its report will deal authoritatively and fully with any misconceptions it encounters in the course of the inquiry and perhaps the commission might be so requested.

As to the scope of the inquiry, in our view it should be comprehensive embracing benefits, funding, costs, contributions and administration, and applicable to all employee groups covered by the present pension plans.

There are only two limitations that in our view should be placed upon the commission, and about these we feel strongly; neither are referred to in the Minister's statement.

1. It should be a requirement of the commission to satisfy itself that its findings and recommendations are actuarially sound; and
2. The commission should not make recommendations on matters that are or may be the subject of collective bargaining.

On each of these limitations I comment below:

It might be assumed that the actuarial soundness of the commission's recommendations could be taken for granted. Actuarial soundness is of course a matter for the Minister of Finance to determine in accordance with the Pension Benefits Standards Act. However, the terms of reference for the inquiry set out in the Minister's statement would direct the commission to submit recommendations on matters that are prescribed under that Act, e.g., periods of amortization of pension liabilities, and I am sure you would agree that in so doing it is essential that present and future participants in the pension plans and the companies should be assured and re-assured that the plans remain actuarially sound. The commission should therefore be directed that any recommendations that might be made are made on a basis that is actuarially sound. Words to that effect were, I believe, used in the law setting up a similar inquiry into the U.S. Railroad Retirement plan.

The concept of actuarial soundness should itself be a matter for inquiry by the commission, as is implied in the Minister's inclusion of the item on the amortization of pension liabilities. Indeed the matter of actuarial soundness goes to the heart of the problem.

Because that is so, we also ask that there be established, under the instrument creating the commission, a panel of actuarial advisers to assist the commission. The panel, we suggest, might be nominated by the President of the Canadian Institute of Actuaries. It should make its own report on the actuarial soundness of the findings and recommendations.

I turn now to the second limination we propose. The commission should not be directed to make recommendations on items that are or may be the subject of collective bargaining. I have made it clear, I hope, that in my view the inquiry should be all-embracing, with no aspect of the pension plans barred from study by the commission but recommendations should not be required on all matters.

Nous espérons aussi que la commission règlera de façon magistrale tout malentendu exprimé au cours de ses audiences et il serait peut-être bon qu'on lui demande de le faire.

Quant à la portée de l'enquête, elle doit à notre avis englober les prestations, le financement, les coûts, les cotisations et la gestion, et viser tous les groupes d'employés régis par les régimes de pension actuels.

À notre avis, il faudrait imposer deux restrictions au mandat de la Commission et nous y tenons fermement; le Ministre ne mentionne ni l'une ni l'autre dans sa déclaration.

1. La commission devrait être tenue de s'assurer que toutes ses conclusions et recommandations sont conformes aux principes actuariels; et
2. la commission ne devrait pas faire de recommandations sur des questions qui font ou peuvent faire l'objet de négociations collectives.

Vous trouverez ci-dessus les commentaires relatifs à chacune de ces restrictions.

On peut supposer qu'il est possible de tenir pour acquit que les recommandations de la Commission seront conformes aux principes actuariels. Le ministre des Finances doit évidemment en juger conformément à la Loi sur les normes de prestations de pension. Cependant, en vertu du mandat qui lui est donné et que l'on retrouve dans la déclaration du Ministre, la Commission d'enquête serait tenue de soumettre des recommandations portant sur des questions prescrites en vertu de la loi, comme par exemple, la durée de l'amortissement du passif du régime de pension. Je ne crois pas que vous soyez d'accord pour dire que, ce faisant, il est essentiel que les participants actuels et futurs aux régimes de pension et les sociétés soient assurés, et réassurés, que les régimes resteront conformes aux principes actuariels. On doit donc demander à la Commission de veiller à ce que ses recommandations se fondent sur de bons calculs actuariels. Sauf erreur, on a inclus une disposition en ce sens dans une loi créant une commission semblable chargée d'enquêter sur le régime de pension des sociétés de chemins de fer américaines.

La justesse de calculs actuariels doit elle-même faire l'objet d'une enquête par La commission, connue le laisse entendre le ministre lorsqu'il parle dans sa déclaration de l'amortissement du passif du régime de pension. En fait, cette question est au cœur même du problème.

À cause de cela, nous demandons aussi la création, en vertu du même texte qui crée la Commission, d'un groupe composé d'actuaires conseils chargé d'aider la Commission. Nous proposons que le groupe soit nommé par le président de l'institut canadien des actuaires. Cet institut présenterait son propre rapport sur la justesse actuarielle des conclusion et des recommandations.

Passons maintenant à la deuxième restriction. La Commission ne devrait pas a faire de recommandations sur des questions qui font ou peuvent faire l'objet de négociations collectives. J'espère avoir dit assez clairement que l'enquête doit être exhaustive et viser tous les aspects des régimes de pension sans toutefois que la Commission ne soit tenue de faire des recommandations sur toutes les questions.

Undoubtedly the facts generated by the inquiry and the comparisons made, together with the commission's objective review of the significance of the date, will all assist the parties in negotiating on pensions. But, as in the case of the public service where the pay research bureau collects date for use by both, the parties should be free in bargaining to draw their own conclusions from the date that is available to them. Moreover, it is not easy to see how matters that form part of a bargained settlement can be the subject of a recommendation in isolation. But it is easy to see how recommendations on certain matters could run the risk of tying the hands of those charged with negotiating a settlement and it is not pessimistic to suggest that a specific recommendation made by the commission could doom negotiations to failure. Likewise it is easy to see how recommendations on benefit improvement could arouse in members of the plan expectations beyond the capacity of the union leadership or management to meet.

For these reasons, we believe that the commission should not be asked to make recommendations on matters that are or are likely to be bargaining items.

Specifically, I am suggesting that the commission investigate and report upon all aspects of any benefit question that comes before it but does not make recommendations relating to benefit improvements, which are the items most likely to be the subject of bargaining.

I shall now turn from the general scope of the inquiry and the two limitations that we consider to be essential, to the specific matters included in the Minister's statement. These matters can be grouped under four main topics:-

1. Financing (*funding, costs*) of the pension plans.

   a) The period used for amortization of liabilities.

   b) Effect of developments in Canada/Quebec Pension Plans.

2. Pension Benefits.

   a) Cost of living indexing.

   b) Effect of developments in Canada/Quebec Pension Plans.

   c) 2% a year formula for service before 1956.

3. Contributions.

   a) Employee.

   b) Employer.

4. Administration.

   a) Trusteeship.

   b) Administration of plans.

We do not feel that the commission will yield the fullest potential benefits from its creation if its term of reference are so narrowly approached. The chief obstacle to further benefit improvement lies in the financing of the pension plans, determined as prescribed by the law, and the inquiry must embrace this aspect; otherwise it leaves the impression that benefit improvements are to be had for the asking—and that would

Il va s'en dire, que les données et les comparaisons découlant des travaux de l'enquête de même que l'étude objective de la Commission sur la signification des faits, aideront les parties, dans les négociations. Mais, comme dans le cas de la fonction publique, où le Bureau d'étude des traitements recueille des données utilisées par les deux parties, ces dernières devraient être libres, lors des négociations, de tirer leurs propres conclusions des données dont elles disposaient. Par ailleurs, il n'est pas facile de voir comment des questions qui font partie des négociations collectives peuvent devenir l'objet d'une recommandation. Il est par contre facile de voir comment des recommandations sur certaines questions risquent de lier les mains des personnes chargées de négocier un règlement, et ce n'est pas être pessimiste que de croire qu'une seule recommandation de la Commission pourait vouer les négociations à l'échec. On peut également voir sans peine comment les recommandations sur l'amélioration des prestations pourraient faire naître chez les participants au régime, des attentes auxquelles se peuvent répondre ni le bureau du syndicat, ni la direction.

C'est pour ces raisons que nous croyons que la Commission ne devrait pas être tenue de faire des recommandations sur des questions qui font ou peuvent faire l'objet des négociations collectives.

Je propose plus précisément, que la Commission soit chargée d'enquêter et de faire rapport sur tous les aspects des prestations qui lui sont soumis, mais sans faire de recommandations concernant la hausse des prestations puisque cette question fera probablement l'objet de négociations collectives.

Je laisserai maintenant l'objectif général de l'enquête et les deux limites que nous considérons essentielles pour aborder les points contenus dans la déclaration du ministre. Ils peuvent être groupés en quatre principales questions:

1. Financement (capitalisation, coûts) des régimes de pension

   a) Période utilisée pour l'amortissement des obligations.

   b) Conséquences de l'évolution du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec.

2. Prestations de pension

   a) Indexation sur le coût de la vie.

   b) Conséquences de l'évolution du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec.

   c) Formule de 2 p. cent par année pour un service antérieur à 1956.

3. Cotisations

   a) Employé.

   b) Employeur.

4. Administration.

   a) Gestion fiduciaire

   b) Gestion des régimes.

La Commission ne pourrait selon nous, être aussi efficace qu'elle le pourrait dès sa création, si son mandat est présenté de manière aussi étriquée. Le principal obstacle à de nouvelles majorations des prestations se situe sur le plan du financement des régimes de pension, selon les modalités que prescrit la loi et l'enquête doit tenir compte de cette question; autrement, on aurait l'impression qu'il suffirait de demander des majorations

create insurmountable difficulties for the unions. The problem, surely, is one of means.

It would, we suggest, be better to acknowledge both the needs and expectations of employees and the financing problems in words such as:—

> "In order that railway pension plans may provide for an adequate level of benefits on a basis that is actuarially sound, I appoint an industrial inquiry commission to hold and cause a comprehensive inquiry of railway pension plans, their financing and their administration."

It also seems desirable not to limit questions of financing to the two items indicated by the Minister. The commission should look into assumptions (*including the effect of developments in the Canada/Quebec Pension Plans*) but should also consider alternative funding approaches (*and not merely amortization periods for liabilities incurred after 1967, the year of the Pension Benefits Standards Act.*).

It should be noted at this stage that a key element in considering the financing of the pension plans is the size (*and any possible changes in the size and mix*) of the workforce over the years ahead. This is a matter of critical importance in forecasting participation in the plans, the liabilities of the plans, and thus the financing problems that may arise and the burdens that may be created by benefit improvements. This information was requested by Professor Deutsch, and was not available. It took a thorough study by the U.S. Railroad Retirement Commission to establish likely levels of the future workforce, and I mention the point here because it will require thorough and sophisticated analysis to make worthwhile forecasts in Canada. Such forecasts would, of course, have a value going far beyond the needs of the commission. No comprehensive inquiry into pensions would have lasting value unless it is under-pinned by this important study.

Against this background it is possible to list the matters that the commission is to take into account. In places I have taken the liberty of using somewhat different language from that used by the Minister in order to make certain items less restrictive, having regard to the freedom given by the Minister to the commission to look into any matter incidental or relating to the other matters.

"The commission shall take into account,

1. The cost of living indexing of pension benefits and the means by which it might be made possible;
2. The application of the two percent a year formula in railway pension plans for service done by employees prior to 1956. (*Note:* this phrase may be inaccurate in respect of pension plans of certain companies);
3. The adequacy of the provision for the survivors of pensioners;

"The commission shall also take into account and will submit recommendations on a basis that is actuarially sound, on

de prestation pour les obtenir, ce qui créerait pour les syndicats des difficultés insurmontables. Le problème est donc d'ordre pécuniaire.

Nous estimons qu'il vaudrait mieux tenir compte des besoins et des aspirations des employés ainsi que des problèmes de financement, en ces termes par exemple:

> «pour que les régimes de pension des sociétés ferroviaires puissent assurer un volume de prestations suffisant, sur une base actuarielle saine, je nomme une Commission d'enquête industrielle, qui entreprendra une enquête exhaustive de ces régimes, de leur financement et de leur gestion».

Il semble aussi souhaitable de ne pas limiter les questions de financement aux deux points qu'a indiqués le ministre. La Commission devrait examiner diverses hypothèses, dont l'effet de l'évolution du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec, mais elle devrait aussi envisager d'autres méthodes de financement, et pas uniquement des périodes d'amortissement pour le passif d'après 1967, année d'adoption de la Loi sur les normes des prestations de pension.

Il faut souligner à ce stade qu'un élément essentiel à propos du financement des régimes de pension est celui de l'ampleur (et tout changement possible sur les plans quantitatifs et qualitatifs) des effectifs au cours des années à venir. C'est une question critique pour établir des prévisions quant à la participation aux régimes aux passifs de ces derniers, et donc aux problèmes de financement qui peuvent se présenter ainsi qu'aux difficultés que peuvent entraîner les majorations des prestations. M. Deutsch a demandé ce renseignement sans pouvoir l'obtenir. C'est après une étude exhaustive que la Commission américaine sur les retraites des employés a pu fixer le volume approximatif des effectifs futurs, ce que je rappelle ici parce qu'il faudra entreprendre des analyses approfondies et fort complexes pour obtenir des prévisions satisfaisantes au Canada. Naturellement, leur utilité sera loin d'être limitée aux besoins de la Commission. Aucun examen sérieux des pensions de retraite ne saurait avoir une valeur à long terme s'il ne s'appuis pas sur cette analyse capitale.

Dans ce contexte, il est possible d'énumérer les questions dont la Commission devra tenir compte. J'ai parfois pris la liberté d'utiliser des termes quelque peu différents de ceux qu'utilise le ministre, afin que certaines question soient moins restrictives; il s'agit de la latitude que le ministre laisse à la Commission pour ce qui est d'examiner toute question connexe ou se rattachant aux autres problèmes.

«La Commission devra tenir compte,

1. De l'indexation des prestations de pension sur le coût de la vie, et des moyens d'y parvenir;
2. De l'application aux régimes de pension des chemins de fer de la formule de deux pour cent par année aux années de service autérieures à 1956. (Nota: cela peut ne pas s'appliquer aux régimes de pension de certaines sociétés);
3. De prestations suffisantes pour les personnes qui survivent aux retraités;

«La Commission devra aussi tenir compte de ce qui suit et soumettre des recommandations sur une base actuarielle saine;

4. The present and alternative bases of funding, including the periods used for the amortization of pension liabilities;

5. The future development of Canada and Quebec Pension Plans and their impact on pension benefits and on railway pension liabilities;

6. The contributions to the pension funds made by employees and employers;

7. The trusteeship and administration of railway pension plans will be looked into; (*Note:* the special status of certain smaller railways may call for some change of wording).

8. Any matter incidental to or relating to any of the foregoing matters.

"In its report the commission shall also compare railway pension plans in all their aspects with those of the Public Service, Crown Corporation, and industry.

"To assist the commission in the discharge of its responsibilities, a panel of actuarial advisers is created. Specifically, and without limitation on the assistance that the panel shall give to the commission at its request, the panel of actuarial advisers shall report on the acturarial soundness of the findings and recommendations made by the commission."

I now return to the matter of timing. A commission that does less than indicated above would not satisfy the expectations created by the debate over pensions; it could not hear and deal authoritatively with the many assertions and counter-assertions that abound on this subject—and some of those must be based on mis-conceptions that should be authoritatively answered; it would not provide the objectivity and comprehensiveness so necessary to clear thinking on the pension issue.

The commission should be set up with due deliberation that takes into account the high importance and far-reaching implications of the matter to be investigated. Terms of reference should be determined after the Minister has taken into account the views of the parties. It is most desirable that the parties themselves be given the opportunity of reaching agreement on, and therefore making commitment to, the purpose and scope of the inquiry, within the overall objectives of the Minister. And it is essential that the commission consist of persons held in the highest repute by all those concerned.

In our view it is unrealistic to expert that a commission charged to study so complex a matter can effectively discharge its responsibilities in the three months or so to October 1, when the next round of bargaining begins. Professor Deutsch studied one aspect only of the pension question and it took four months between the date of his appointment and the submission of his report. Study of the U.S. Railroad Retirement Plan (*admittedly a more complex issue in some ways, but less complex than a study that relates to several different plans*) took nearly two years, with a large full-time staff at the service of the commission which made that study.

4. Des bases actuelles et de toute nouvelle base de financement, y compris les périodes utilisées pour l'amortissement du passif au titre des rentes;

5. De l'évolution du Régime de pension du Canada et du Régime des rentes du Québec, et de ses répercussions sur les prestations de pension et sur les obligations des retraites des employés des chemins de fer;

6. Des cotisations verées par les employés et les employeurs à la caisse de retraite;

7. De la gestion à titre de fiduciaire et l'administration des régimes de pension dans le secteur du rail (Nota: la situation spéciale de certaines sociétés ferroviaires plus petites pourra exiger certains changements au libellé).

8. Toute question découlant de l'un des points ci-dessus ou s'y rattachant.

«Dans son rapport, la Commission fera aussi une comparaison entre le régime de pension des chemins de fer, sous tous ses aspects, et ceux de la Fonction publique des sociétés d'État et de l'industrie.

«Un groupe de conseillers actuaires a été formé dans le but d'aider la Commission à remplir son mandat. Plus précisément, sans vouloir restreindre l'aide qu'il devra accorder à la Commission, à sa demande, ce groupe fera rapport sur la rentabilité des conclusions et recommandations faites par la Commission».

Je reviens maintenant à la question des délais. Une commission qui accomplirait un travail moindre que ce qui est indiqué ci-dessus ne répondrait pas aux attentes créées par le débat sur les pensions; elle ne pourrait pas entendre et traiter avec autorité des nombreuses revendications et contre-revendications qui abondent sur ce sujet—dont certaines doivent être fondées sur une conception erronée et auxquelles on doit répondre avec autorité; cette commission ne pourrait faire preuve de l'objectivité et de la compréhension—si nécessaires à la réflexion sur la question des pensions.

La commission devra être créée après mûre réflexion sur les importantes répercussions à long terme de la question faisant l'objet de l'enquête. Le mandat devrait être fixé après que le ministre ait tenu compte de l'avis des parties. Il est souhaitable que les parties elles-mêmes aient l'occasion d'en venir à une entente et par conséquent de s'engager en ce qui concerne l'objectif et la portée de l'enquête, dans le cadre des objectifs globaux du ministre. Et il est essentiel que la commission soit composée de personnes jouissant d'une très bonne réputation parmi tous les intéressés.

A notre avis, il n'est pas réaliste de s'attendre à ce qu'une commission chargée d'étudier une question aussi complexe puisse accomplir ses fonctions dans les quelque trois mois avant le 1er octobre, lorsque commenceront les prochaines négociations. Le professeur Deutsch a étudié un aspect seulement de la question des pensions et il s'est écoulé quatre mois entre la date de sa nomination et la présentation de son rapport. Une étude du régime de pension des chemins de fer aux États-Unis (U.S. Railroad Retirement Plan)—qui est certainement une question plus complexe d'une certaine façon, mais moins complexe qu'une étude qui a trait à divers régimes

The burden on the railways created by the establishment of the commission will clearly be enormous. We are fully prepared to accept that burden but we do ask that it not be made impossibly onerous through unrealistic assumptions about the time within which the commission can be expected to complete its task.

In the event that pension issued are raised in the round of bargaining that begins this Fall, that is a bridge that will have to be crossed when we get there.

I have written at length about the inquiry because it is a matter of high importance to employees, to unions, to the railways and to the public. I am most gratified for your constructive invitation to comment in writing on the work of the proposed commission.

I am sending copies of this letter to the railway companies referred to in the Minister's statement and to the Canadian Railway Labour Association. May I ask you to be kind enough to bring it to the Minister's attention?

Yours truly,

George Lach.

CANADIAN RAILWAY LABOUR ASSOCIATION

July 22, 1974

MEMBERS CANADIAN RAILWAY LABOUR ASSOCIATION

Dear Sirs and Brothers:

Enclosed are copies of communications dated July 8th and July 9th, from Deputy Minister T. M. Eberlee, concerning the establishing of an Industrial Inquiry Commission into the matter of Railway Pensions.

Yours fraternally,

W. C. Y. McGregor
Chairman

c.c. Mr. C. J. Allen
Mr. I. V. Clements
Mr. M. W. Wright
Mr. D. R. Brown

différents—a duré presque deux ans et a été faite par une commission qui avait de nombreux effectifs à son service.

L'établissement d'une commission créera une charge énorme pour les chemins de fer. Nous sommes entièrement prêts à accepter cette charge mais nous demandons d'adopter une attitude réaliste et de ne pas imposer à la commission des délais impossibles à satisfaire dans l'accomplissement de son mandat.

Si la question des pensions est soulevée au cours des négociations qui commenceront cet automne, nous envisagerons ce problème à ce moment-là.

J'ai écrit longuement au sujet de l'enquête, parce que c'est une question très importante pour les employés, les syndicats, les chemins de fer et le public. Je vous suis très reconnaissant de votre invitation à vous faire parvenir mes commentaires écrits sur le travail de la commission que l'on se propose de créer.

J'envoie des copies de cette lettre aux compagnies de chemin de fer mentionnées dans la déclaration du ministre ainsi qu'à l'Association des syndicats de cheminots canadiens. Puis-je vous demander d'avoir l'obligeance de la porter à l'attention du ministre?

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Georges Lach

ASSOCIATION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS CANADIENS

Le 22 juillet 1974

MEMBRES DE L'ASSOCIATION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS CANADIENS

Chers collègues,

Vous trouverez ci-joint des exemplaires de lettres datées du 8 et du 9 juillet que nous avons reçues du sous-ministre, M. T. M. Eberlee, concernant la création d'une commission d'enquête industrielle chargée d'étudier les régimes de pension des sociétés ferroviaires.

Veuillez agréer, chers collègues, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,
W. C. Y. McGregor

c.c. M. C. J. Allen
M. I. V. Clements
M. M. W. Wright
M. D. R. Brown

K1A 0J2
July 8, 1974

Mr. D. S. Maxwell, Q.C.,
Vice-President,
Law and General Counsel,
Canadian Pacific,
Windsor Station,
Montreal, Quebec,
H3C 3E4.

Dear Mr. Maxwell,

This will acknowledge receipt of your letter dated July 2, 1974, in which you advised that the companies and unions had joined in agreement upon the language that might be used in establishing an Industrial Inquiry Commission into railway pension matters.

We have noted the reservation you have expressed concerning the inclusion of the words "with recommendations" in the proposed terms of reference.

After careful consideration had been given to your position, it was decided that under the circumstances the Commission should be empowered to make such recommendations arising out of its study as it might see fit and it was decided to retain these words.

Yours sincerely,

T. M. Eberlee

c.c. Mr. George Lach
Mr. W. C. Y. McGregor

Ottawa, Ontario
K1A 0J2
July 9, 1974

Mr. W. C. Y. McGregor,
Chairman,
Canadian Railway Labour Association,
Suite 690,
550 Sherbrooke Street West,
Montreal, Quebec.

Dear Mr. McGregor:

In the absence of the Honourable John Munro, Minister of Labour, I wish to acknowledge receipt of your letter of June 11 concerning the Minister's announcement in which he indicated that he was going to appoint an Industrial Inquiry Commission into the matter of railway pensions.

As you are well aware, the terms of reference for the Inquiry Commission as agreed to between yourself, Mr. D. Maxwell of Canadian Pacific, and Mr. George Lach of Canadian National Railways, were accepted by the Minister and the official appointment of Dr. Noel Hall as the Commissioner was announced on July 5.

Yours sincerely,

T. M. Eberlee

K1A 0J2
Le 8 juillet 1974

Monsieur D. S. Maxwell, c.r.
Vice-président
Chef du service du contentieux
Canadien-Pacifique
Gare Windsor
Montréal (Québec)
H3C 3E4

Monsieur,

J'accuse réception par la présente de votre lettre datée du 2 juillet 1974, dans laquelle vous m'informez que les sociétés et les syndicats ont conclu une entente au sujet du libellé du mandat de la commission d'enquête industrielle chargée d'étudier les régimes de pension des sociétés ferroviaires.

Nous avons noté les réserves que vous avez exprimées concernant l'inclusion des termes «accompagné de recommandations» dans le mandat proposé.

Après avoir étudié attentivement votre position, il a été décidé que, dans les circonstances, la commission devrait être habilitée à soumettre les recommandations qui s'imposent à la suite de son étude et qu'il convenait donc de conserver ces termes dans le libellé du mandat.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

T. M. Eberlee

c.c. M. George Lach
M. W. C. Y. McGregor

Ottawa (Ontario)
K1A 0J2
Le 9 juillet 1974

Monsieur W. C. Y. McGregor
Président
Association des syndicats
de cheminots canadiens
Suite 690
550, rue Sherbrooke ouest
Montréal (Québec)

Monsieur,

En l'absence de l'honorable John Munro, ministre du Travail, je désire accuser réception de votre lettre du 11 juin dernier concernant l'annonce faite par le ministre de la création d'une commission d'enquête industrielle chargée d'étudier les régimes de pension des sociétés ferroviaires.

Comme vous le savez, le mandat de la commission d'enquête, approuvé par vous-même, ainsi que par M. D. Maxwell du Canadien-Pacifique et M. George Lach des Chemins de fer nationaux du Canada, a été accepté par le ministre qui a annoncé, le 5 juillet dernier, la nomination officielle de M. Noel Hall comme commissaire.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

T. M. Eberlee

Ottawa, Ontario
K1A 0J2
July 9, 1974

Mr. W. C. Y. McGregor,
Chairman,
Canadian Railway Labour Association,
Suite 690,
550 Sherbrooke Street West,
Montreal, Quebec.
H3A 1B9

Dear Mr. McGregor:

I enclose 35 copies of the instrument of appointment of Dr. Noel A. Hall as the Commissioner appointed to inquire into pension plans of railroad companies whose industrial relations are covered by the Canada Labour Code, Part V.

In due course, you will be hearing from the Commission.

Dr. Hall's address is: 6531 Wiltshire Street, Vancouver, B.C.

Yours sincerely,

T. M. Eberlee

APPOINTMENT OF COMMISSION OF INQUIRY

WHEREAS railway pension plans continue to be a major concern affecting industrial relations in the railway industry;

AND WHEREAS railway employees have expressed concern as to the adequacy of the aforementioned railway pension plans;

AND WHEREAS, since these railway pension plans have and could continue to adversely affect industrial peace in the Railroad Industry, the Minister of Labour considers it advisable to cause a comprehensive inquiry to be made into the benefits, financing and administration of railway plans;

NOW THEREFORE, the Minister of Labour, pursuant to Section 196 of the Canada Labour Code hereby appoints Dr. Noel Hall of the City of Vancouver of the Province of British Columbia, as a Commissioner to hold and cause a comprehensive inquiry to be made into and concerning all aspects of pension plans of Railroad Companies whose industrial relations are governed by the Canada Labour Code, Part V.

Without restricting the generality of the Commission's terms of reference it shall particularly investigate and report with recommendations upon the following matters:

1. The cost of living indexing of pension benefits;

2. The application of the two per cent formula in Railway Pension Plans for service done by employees prior to 1956;

3. Benefits for survivors of pensioners and employees;

Ottawa (Ontario)
K1A 0J2
Le 9 juillet 1974

Monsieur W. C. Y. McGregor
Président
Association des syndicats de
cheminots canadiens
Suite 690
550, rue Sherbrooke ouest
Montréal (Québec)
H3A 1B9

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint 35 exemplaires de l'acte de nomination de M. Noel A. Hall comme commissaire chargé d'enquêter sur les régimes de pension des sociétés ferroviaires dont les relations industrielles sont régies par la partie V du Code canadien du travail.

La Commission communiquera avec vous en temps voulu.

L'adresse de M. Hall est la suivante: 6531 Wiltshire Street, Vancouver (C.-B.)

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

T. M. Eberlee

NOMINATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (ET MODIFICATIONS)

ATTENDU QUE les régimes de pension des sociétés ferroviaires demeurent une des grandes préoccupations du secteur des relations industrielles de l'industrie du rail;

ATTENDU QUE les travailleurs des chemins de fer s'inquiètent de la valeur des régimes de pension susmentionnés;

ET ATTENDU QUE le Ministre du Travail estime souhaitable d'instituer une vaste enquête sur le mode de financement et de gestion des régimes de pension des sociétés ferroviaires et sur les prestations versées au titre de ces régimes, étant donné que ceux-ci nuisent et pourraient continuer de nuire à la paix industrielle dans l'industrie ferroviaire:

EN CONSÉQUENCE, le Ministre du Travail, conformément à l'article 196 du Code canadien du travail, nomme commissaire, par les présentes, M. Noël Hall de Vancouver (Colombie-Britannique) et le charge de mener et de faire mener une vaste enquête sur tous les aspects des régimes de pension des sociétés ferroviaires, dont les relations industrielles sont régies par la partie V du Code canadien du travail.

Sans restreindre la portée générale de son mandat, la Commission devra principalement faire enquête sur les questions ci-après et présenter à ce sujet un rapport accompagné de recommandations:

1. L'indexation des prestations de pension sur le coût de la vie;

2. L'application aux régimes de pension des chemins de fer de la formule de deux pour cent aux années de service antérieures à 1956;

3. Les prestations aux survivants des retraités et des employés;

4. The soundness and suitability of the present actuarial methods and bases of funding the plans and of possible alternative methods and bases of funding, notwithstanding existing statutory requirements;

5. The future development of the Canada and Quebec Pension Plan benefits and liabilities;

6. Contributions to the Pension Funds made by employees and employers;

7. The trusteeship and administration of Railway Pension Plans and Funds;

8. Any matter incidental to or relating to any of the foregoing matters including, without restricting the generality of the foregoing, an evaluation of the long and short-term implications of the costs and other obligations inherent in its findings as these may affect the employees and the employers involved.

The Commission shall also compare Railway Pension Plans in all their aspects with those of the Public Services, Crown Corporations and like plans of relevant employers in the private sector.

The Commissioner shall appoint a panel of independent, qualified actuaries to advise him with respect to item 4 and with respect to the costs of any findings or recommendations which he makes.

IN WITNESS WHEREOF the Minister of Labour has hereby set his hand and affixed his seal of office at Ottawa, this 9th day of July, 1974.

John Munro
Minister of Labour.

4. La valeur et la pertinence des méthodes et principes d'actuariat courants qui régissent actuellement le financement des régimes et le recours possible à d'autres méthodes et principes, sans toutefois s'écarter des prescriptions légales en existence;

5. L'évolution du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec en ce qui a trait aux prestations et aux obligations;

6. Les cotisations versées par les employés et les employeurs à la caisse de retraite;

7. La gestion à titre fiduciaire et l'administration des régimes de pension et des caisses de retraite dans le secteur du rail;

8. Toute question découlant de l'un des points ci-dessus ou s'y rattachant, y compris, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, une évaluation statistique de l'incidence à court et à long terme des coûts et autres obligations qui dériveront des conclusions dans la mesure où celles-ci peuvent toucher les travailleurs et les employeurs en cause.

La Commission devra comparer à tous les égards les régimes de pension des sociétés ferroviaires avec ceux de la Fonction publique, des sociétés de la Couronne ainsi qu'avec d'autres régimes analogues en vigueur dans certaines entreprises privées pertinentes.

Le commissaire devra former une équipe d'actuaires compétents et indépendants qui lui prodiguera des conseils relativement à la question 4 et aux coûts qu'entraînera toute conclusion ou recommandation qu'il formulera.

EN FOI DE QUOI, le Ministre du Travail a apposé ses seing et sceau aux présentes à Ottawa, le 9e jour du mois de juillet de 1974.

Le Ministre du Travail,
«John Munro»

EXECUTIVE OFFICERS

Chairman

W. C. Y. McGREGOR

Vice-Chairman

J. F. WALTER

Executive Committee

D. N. SECORD

A. M. HOPPER

J. C. WALSH

R. THIVIERGE

G. W. McDEVITT

Executive Secretary

E. G. ABBOT

CANADIAN RAILWAY LABOUR ASSOCIATION

130 ALBERT STREET, ROOM 513

OTTAWA K1P 5G4March 22, 1976

MEMBER ORGANIZATIONS—CRLA

Brotherhood of Maintenance of Way Employees

Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks, Freight Handlers, Express and Station Employees

Brotherhood Railway Carmen of the United States and Canada

United Transportation Union

Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers

Transportation-Communications Division of BRAC

International Association of Machinists and Aerospace Workers

United Telegraph Workers

International Brotherhood of Electrical Workers

International Brotherhood of Firemen and Oilers

Brotherhood of Railroad Signalmen

International Brotherhood of Boilermakers, Iron Ship Builders, Blacksmiths, Forgers and Helpers

United Association of Journeymen and Apprentices of the Plumbing and Pipe Fitting Industry of United States and Canada

Sheet Metal Workers' International Association

Division No. 4, Railway Employees Department

DIRECTEURS EXÉCUTIFS

Président

W. C. Y. McGregor

Vice-président

J. F. Walter

Comité exécutif

D. N. Secord

A. M. Hopper

J. C. Walsh

R. Thivierge

G. W. McDevitt

Secrétaire exécutif

E. G. Abbot

ASSOCIATION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS DU CANADA

130 RUE ALBERT, PIÈCE 513

OTTAWA K1P 5G4Le 22 mars 1976

ORGANISMES MEMBRES-ASCC

Fraternité des préposés à l'entretien des voies

Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutentionnaires de fret, employés de messageries et de gare

Fraternité des wagonniers de chemins de fer des États-Unis et du Canada

Travailleurs unis des transports

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers

Division des transports et communications du BRAC

Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéroastronautique

Travailleurs unis du télégraphe

Fraternité internationale des employés en électricité

Fraternité internationale des chauffeurs et huileurs

Fraternité des signaleurs de chemins de fer

Fraternité internationale des chaudronniers, constructeurs de navires en fer, forgerons, forgeurs et aides

Association unie des compagnons et apprentis de l'industrie de la plomberie et de la tuyauterie des États-Unis et du Canada

Association internationale des travailleurs du métal en feuilles

Association nº 4, Département des employés des chemins de fer

Brotherhood of Sleeping Car Porters

Seafarers' International Union of Canada

EXHIBITS 4 AND 5

EXHIBIT NO. 4

The railway companies themselves are obviously going to require substantial amounts of capital in the years to come. We believe that serious consideration might be given to making a portion of the railway pension funds available for this purpose provided several important conditions are strictly observed.

C.R.L.A. Brief to Dr. Noel A. Hall—
December 13, 1974—Page 34, para. 2

EXHIBIT NO. 5

We would therefore urge the Commissioner to recommend that the railway pension plans be made exempt from the solvency requirements of the Pension Benefits Standards Regulations and from the investment restriction in Section 11 of Schedule C of those Regulations.

C.R.L.A. Brief to Dr. Noel A. Hall—
December 13, 1974—Page 37, para. 3

PENSION COMMITTEE

OF

THE GENERAL CHAIRMEN'S ASSOCIATION

OF THE RAILWAY LABOUR UNIONS

(*CANADIAN PACIFIC SYSTEM*)

TO: All members
Dear Sirs and Brothers:

As a result of discussions with Canadian Pacific concerning the Hall recommendations on railway pensions as applicable to Canadian Pacific, the CP Pension Committee recommended that the Board of Directors amend the CP Pension Rules to permit the following.

1—Effective September 1, 1977 and subject to the exceptions specified, all pensioners who contributed to the pension fund during their period of service, and who retired prior to January 1, 1973, shall have their pension payments (*exclusive of any adjustments received by virtue of changes agreed to in the pension formula in 1971 and 1973*) increased in the amount of 2% per year of retirement (*pro rated for part years*) up to the end of 1976. Any adjustments received as a result of the changes agreed to in 1971 and 1973, shall be part of the 2% adjustment and not in addition thereto.

Exceptions

Where application of the above adjustment would bring the annual pension payment in excess of $5,100.00 per year for employees with 35 years or more of service only that portion that will bring the annual pension to the maximum specified will be granted.

For retired employees with less than 35 years of service the maximum of $5,100.00 will be reduced by $100.00

Fraternité du personnel des wagons-lits

Syndicat international des marins canadiens

PIÈCES 4 ET 5

PIÈCE N° 4

Les sociétés ferroviaires vont évidemment avoir besoin de sommes importantes dans les années à venir. Nous estimons que l'on devrait songer sérieusement à utiliser une partie des fonds de pension des employés de chemins de fer à cette fin, sous réserve que des conditions importantes soient remplies.

Mémoire de l'A.S.C.C. présenté à M. Noel A. Hall,
le 13 décembre 1974—page 34, paragraphe 2

PIÈCE N° 4

Nous incitons donc le Commissaire à recommander que les régimes de pension des sociétés ferroviaires ne soient pas assujettis aux conditions de solvabilité du Règlement sur les normes concernant les prestations de pension, ni à la restriction en matière d'investissement de la Section 11 de l'Annexe C de ce Règlement.

Mémoire de l'A.S.C.C. présenté à M. Noel A. Hall—
le 13 décembre 1974—page 37, paragraphe 3

COMITÉ DES PENSIONS

DE

L'ASSOCIATION DES PRÉSIDENTS GÉNÉRAUX

ET DES SYNDICATS FERROVIAIRES

(RÉSEAU DU CANADIEN PACIFIQUE)

A: Tous les syndiqués
Messieurs, Camarades,

A la suite des discussions avec le CP portant sur les recommandations du rapport Hall sur les Pensions applicables au Canadien Pacifique, le Comité des pensions de CP recommande que le Conseil d'administration modifie le règlement sur les pensions du CP de la façon suivante:

1—A partir du 1er septembre 1977 et compte tenu de l'exemption spécifiée, tous les pensionnés qui ont contribué au fonds de pension pendant leur service et qui ont pris leur retraite avant le 1er janvier 1973 verront augmenter leur pension (à l'exclusion des ajustements effectués en vertu des modifications convenues dans la formule de pension de 1971 et 1973), majorée de 2% par année (au prorata des fractions d'années) jusqu'à la fin de 1976. Les ajustements effectués à la suite des modifications convenues en 1971 et 1973 feront partie des 2% d'ajustement sans s'y ajouter.

Exceptions

Dans le cas où à cause de la demande d'ajustement susmentionnée, le total des paiments annuels au titre de la pension dépasse $5,100 pour les employés ayant 35 années de service, ou plus; seule cette partie qui portera la pension annuelle au maximum prévu sera accordée.

Pour ce qui est des employés à la retraite qui ont moins de 35 années de service, le maximum de $5,100 sera

for each year to a minimum of $3,600.00. I.E. 34 yrs.—$5,000.00, 30 yrs.—$4,600.00, 25 yrs.—$4,100.00, 20 yrs.—$3,600.00, under 20 yrs.—$3,600.00.

in the case of dual pensions such as CP Express etc., the total basic pension will be used in the foregoing calculation.

Survivor allowances will be increased in relation to the increases provided for pensioners and also shall be subject to the exceptions provided. (*in relation to means the 50% concept*)

2—Effect in respect of employees retiring on or after August 31, 1977, the existing provisions requiring survivor benefits to be terminated upon remarriage shall be deleted.

3—Effective in respect of employees retiring on or after August 31, 1977, existing marriage requirements to qualify for survivor allowance shall be reduced from five years to one year. No change in the existing 5-year provision in respect of common law arrangements.

4—Custodial Trusteeship—Under the present rules the Board of Directors of Canadian Pacific Limited is the Trustee of the Pension Trust Fund. It was recommended that the rules be revised to permit Canadian Pacific Limited to negotiate a Pension Trust Agreement with a Trust Company, under which such Trust Company would assume the role of Trustee. Canadian Pacific Limited will set up a special committee from the Board of Directors to be known as the Pension Trust Fund Committee to issue directives to the trustee regarding investment transactions. Revisions to the Pension Rules will be handled as at present.

5—*Contributions in case of disability*—The pension rules will be revised to ensure that contributions are warranted only in cases of *temporary* disability or illness. A more equitable basis of contributions for Running Trades employees will be determined.

The Board of directors adopted these recommendations on August 8, 1977. The revised rules will be circulated when available.

It is the intention of Canadian Pacific to release this information through CP Rail News at a later date. The distribution of this information to your members will be at your discretion.

Fraternally yours,

Employee members of the
CP Pension Committee
W. T. Swain
E. W. Tandy
E. C. Machin

réduit de $100 chaque année jusqu'à un minimum de $3,600. Par exemple 34 années—$5,000, 30 années $4,600, 25 ans $4,100, 20 ans $3,600, moins de 20 ans $3,699.

Dans le cas d'une pension double comme celle accordée par les messageries du CP etc. la pension totale de base sera utilisée pour faire les calculs susmentionnés.

Les prestations aux survivants seront majorées en fonction des augmentations accordées aux pensionnés et sujettes aux exceptions prévues. («en fonction» signifie le concept de 50 p. 100)

2 — Pour les employés qui sont à la retraite ou qui prendront leur retraite au 31 août 1977, les dispositions en vigueur prévoyant l'arrêt des prestations aux survivants en cas de remariage doivent être abrogées.

3 — Pour ce qui concerne les employés qui prennent leur retraite au 31 août 1977 ou après cette date les exigences en vigueur, quant au mariage, pour être admissible aux prestations accordées aux survivants tomberont de 5 à 1 an. Pour ce qui est des mariages de common law, aucune modification à la disposition en vigueur sont 5 ans.

4 — Administration fiduciaire—En vertu des règlements en vigueur, le Conseil d'administration de la compagnie CP Limitée est la fiduciaire du fonds fiduciaire de retraite. Il a été recommandé que les règlements soient revisés afin de permettre au CP Limitée de négocier un accord portant création d'un fonds fiduciaire de pension avec une compagnie fiduciaire en vertu duquel la compagnie fiduciaire jouerait le rôle de fiduciaire. La compagnie Canadien Pacifique Limitée devra mettre sur pied un comité spécial composé des membres du Conseil d'administration qui sera connu sous le nom de Comité du fonds fiduciaire de retraite chargé d'établir des directives à l'endroit du fiduciaire en ce qui concerne les investissements. Quant aux modifications à apporter aux règlements sur les pensions elles devront commencer immédiatement.

5 — *Contributions pour invalidité*—Le règlement des pensions sera revisé afin de garantir que les prestations seront accordées dans les seuls cas d'invalidité ou de maladie temporaires. Il sera également déterminé une fourchette de prestation plus équitable pour les employés des métiers réguliers.

Le Conseil d'administration a adopté ces recommandations le 8 août 1977. Les règlements revisés seront diffusés dès possible.

le Canadien pacifique a l'intention de rendre ces renseignements public en les publiant dans le Bulletin de nouvelles CP Rail à une date ultérieure. La divulgation de ces renseignements auprès de vos membres est laissé à votre discrétion.

Fraternellement vôtre,

Les employés membres du
Comité de Pension du CP.
W. T. Swain
E. W. Tandy
E. C. Machin

Montreal, P.Q., August 15, 1977.

Vancouver, B.C.
August 22, 1977

This announcement by the Employee Members of the Pension Committee of the General Chairmen's Association of the Railway labour Unions (*Canadian Pacific System*) has been reproduced and distributed as a courtesy by

Canadian Railways Employees' Pension Association
No. 406-402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6

Employees and pensioners are now privileged to decide if this "agreement" signed by only one side, was reached on the basis of the much touted "adversary" system of collective bargaining or the less publicized "buddy-buddy" system.

No. 249—Mr. McKenzie—October 20

1. For each year 1952 to 1976, how much has (*a*) CNR (*b*) CNR employees contributed to the railway employees' pension fund, excluding the cost of running the pension department, associated professional fees and the return on investment?

2. Will Dr. Noel Hall's recommendation on the trusteeship of the Canadian National Railways pension fund be formally implemented to remove the trusteeship from the hands of the Directors and place it in the hands of someone completely independent and, if so, on what date?

3. Notwithstanding the change in acturial assumptions in 1968 where by the unfunded liability of the CNR pension plan was reduced from $671 million to $300 million, does the $371 million difference represent any of the pre-1952 liability in respect of the obligation of CNR to match employees' contributions under the 1935 pension plan?

The Management of Canadian National Railways advises as follows: 1. Following are the contributions by years to the CN Pension Fund made by the CN and by its employees:

Year	CN Contributions (millions)	Employee Contributions (millions)
1952	16.200	2.275
1953	17.400	1.012
1954	21.600	13.202
1955	31.000	16.443
1956	32.000	12.935
1957	31.400	12.476
1958	31.700	12.617
1959	31.400	16.535
1960	20.300	18.799
1961	22.600	19.350
1962	26.200	19.944
1963	28.100	19.632
1964	29.000	20.440
1965	31.900	20.986
1966	38.600	21.202

Montréal P.Q. le 15 août 1977

Vancouver (C.-B.)
Le 22 avril 1977

Le présent avis du Comité des pensions de l'Association des présidents généraux des syndicats ferroviaires (réseau du Canadien Pacifique) est gracieusement publié et distribué par

L'Association des retraités des chemins de fer du Canada
402 ouest, rue Pender; pièce 406
Vancouver (C.-B.) V6B 1T6

Les employés et les retraités ont aujourd'hui l'occasion de dire si la présente «entente» signée par une seule des parties est l'aboutissement du systéme de négociation collective dit «contradictoire» qu'on vante à tout coup ou bien si elle est le résultat du procédé de négociation «à l'amiable» que l'on connaît beaucoup moins.

Question nº 249—M. McKenzie:

1. De 1952 à 1976, combien *a*) le CN, *b*) les employés du CN ont-ils versé annuellement au fonds de pensions des employés des chemins de fer, mis à part les frais d'administration du service des pensions, les honoraires y afférents et le produit de placements?

2. Donner-t-on suite à la recommandation de M. Noël Hall portant sur l'administration de fonds de pensions des chemins de fer du Canadien National et visant à retirer aux membres de conseil d'administration la responsabilité de cette administration pour la confier à une tierce personne totallement indépendante et, dans l'affirmative, quand?

3. Outre le rajustement des prévisions actuarielles effectué en 1968, en vertu duquel la dette non consolidée du régime de pensions du CN a été réduite de 671 millions de dollars à 300 millions de dollars, la différence de 371 millions de dollars comprend-elle une partie des dettes contractées avant 1952 par le CN, qui devait verser des contributions en contrepartie de celles des employés, en vertu du régime de pensions de 1935?

La direction des Chemins de fer nationaux du Canada répond comme suit: 1. Voici les contributions versées par chaque année visée au fonds de pensions du CN par le CN et par ses employés:

Année	Contributions du CN (millions)	Contributions des employés (millions)
1952	16.200	2.275
1953	17,400	1.012
1954	21.600	13.202
1955	31.000	16.443
1956	32.000	12.935
1957	31.400	12.476
1958	31.700	12.617
1959	31.400	16.535
1960	20.300	18.799
1961	22.600	19.350
1962	26.200	19.944
1963	28.100	19,632
1964	29.000	20.440
1965	31.900	20.986
1966	38.600	21.202

Year	CN Contributions (millions)	Employee Contributions (millions)
1967	42.000	22.399
1968	44.200	21.071
1969	31.600	22.841
1970	33.200	25.366
1971	39.500	30.653
1972	53.700	35.703
1973	87.700	36.923
1974	95.900	47.897
1975	109.500	51.610
1976	141.800	50.058

2. CN cannot identify any additional benefit or security which would accrue to its employees if the Trusteeship of the CN Pension Fund were changed. The General Chairmen's Association has formally informed CN that it is opposed to the CN Pension Fund being administered by an outside trust company as proposed by Dr. Noel Hall.

3. Any obligation of the Company to match employees' contributions under the 1935 Pension Plan was not affected by the reduction in the unfunded liability from $671 million to $300 million. The full liability in this respect is included in the $300 million.

No. 250—Mr. McKenzie—October 20

Did Canadian National Railways contribute or donate money to Mr. Geoffrey N. Calvert, an actuary, to compensate him for writing and publishing a book entitled *Pensions and Survival—The Coming Crisis of Money and Retirement* and (*a*) if so, in what amount and on what date (*b*) if not, is CNR a member of the Canadian Pension Conference and did the Conference contribute money to Mr. Calvert to induce or reward him for writing and publishing the book?

The Management of Canadian National Railways advises as follwos:: Canadian National Railways did not contribute or donate money to Mr. Calvert. Canadian National is a member of the Canadian Pension Conference. Canadian National's information is that the Conference did remunerate Mr. Calvert under arrangements related to the study that led to the publication of the book referred to.

THE GENERAL CHAIRMEN'S ASSOCIATION

OF THE

INTERNATIONAL RAILWAY LABOUR ORGANIZATIONS

Your file: 18-013-2
February 6, 1970

Mr. Richard Humphreys,
Superintendent of Insurance,
Department of Insurance,
Ottawa 8,
Ontario.

Année	Contributions du CN (millions)	Contributions des employés (millions)
1967	42.000	22.399
1968	44.200	21.071
1969	31.600	22.841
1970	33.200	25.366
1971	39.500	30.653
1972	53.700	35.703
1973	87.700	36.923
1974	95.900	47.897
1975	109.500	51.610
1976	141.800	50.058

2. Le CN ne peut trouver aucun avantage ou aucune sécurité additionnels pour ses employés s'il y avait remplacement de l'administration fiduciaire. L'Association des présidents généraux a officiellement informé le CN qu'elle s'oppose à ce que le fonds de pensions du CN soit administré par une compagnie de fiducie de l'extérieur tel que l'a proposé M. Noël Hall.

3. La réduction de la dette non consolidée de 671 millions de dollars à 300 millions ne concerne pas l'obligation de la part du CN de verser des contributions en contrepartie de celles des employés en vertu du régime de pensions de 1935. Toutes les obligations à cet égard sont comprises dans les 300 millions de dollars.

Question nº 250—M. McKenzie:

Les Chemins de fer Nationaux ont-ils versé une contribution ou donné de l'argent à un actuaire M. Geoffrey N. Calvert, pour la rédaction de la publication d'un livre intitulé *Pensions and Survival—The Coming Crisis of Money and Retirement* et, *a*) dans l'affirmative, pour quel montant et quand, *b*) dans la négative, le CN fait-il partie de la *Canadian Pension Conference* et cet organisme a-t-il accordé de l'argent à M. Calvert pour le persuader de réaliser l'œuvre ou le récompenser d'avoir écrit et publié ce livre?

Voici la réponse de la direction des chemins de fer Nationaux du Canada. Les chemins de fer Nationaux du Canada n'ont pas versé de contribution ou donné d'argent à M. Calbert. Le Canadien National est membre de la Canadian Pension Conference. Selon les renseignements du Canadien National, cet organisme a, en effet, accordé de l'argent à M. Calvert conformément à des ententes reliées à l'étude qui a conduit à la publication du volume mentionné.

ASSOCIATION DES PRÉSIDENTS GÉNÉRAUX

DES ORGANISATIONS

INTERNATIONALES DE SYNDICATS DE CHEMINOTS

Votre dossier: 18-013-2
Le 6 février 1970

M. Richard Humphreys
Surintendant des assurances
Département des assurances
Ottawa 8
(Ontario)

Re: /Pension Benefits Standards Act—Canadian Pacific Railway Company Pension Plan

Dear Sir:

Communications directed to your office previously by the General Chairmen's Association have indicated the concern that exists over the fact that the Canadian Pacific Railway Company Pension Plan has not been registered pursuant to Section 8 of the Pension Benefits Standards Act.

Constant enquiries have also been directed to the Company through the Employee Representatives on the Pension Committee concerning the registration of the Canadian Pacific Plan.

At the December Pension Committee Meeting, the Employee Representatives were supplied with a copy of your November 17, 1969, communication addressed to Mr. T. E. Brady, pertaining to the matter.

The contents of your communication have been discussed at length within the Pension Committee. The Employee Representatives assume that Canadian Pacific may be prepared to comply with the terms of the Legislation that you enumerate as being outstanding, providing that an amendment can be made with regard to the funding requirements that would give Canadian Pacific a period of 60 years in which to make whole the unfunded liability and a further amendment that would permit the present administration, i.e. Canadian Pacific Railway Company Pension Trust Fund, the continued administration of the pension funds.

The General Chairmen's Association of the Canadian Pacific System was recently convened at Montreal. The reason for the prolonged delay in having the Plan registered was explained to the Body.

The following action ensured and is recorded as Resolution Number R.344 in the Minutes of the Proceedings of the meeting. The vote was unanimous.

> "R.344—That the Association write a letter to the Superintendent, Department of Insurance, Ottawa, Mr. R. Humphreys, informing the Government that the General Chairmen's Association supports the Company's attempt to obtain 60 years for the funding of the Plan and that it endorses the present method of administering the pension fund."

The General Chairmen's Association respectfully requests that every consideration be given to Canadian Pacific's proposed amendments to Sections 9 (1) and 10 (2) of the Regulations, as it is the unanimous opinion of this Body that the amendments proposed are in the best interests of the employees who participate in the Canadian Pacific Pension Plan.

Yours very truly,

M. Peloquin
Secretary-Treasurer.

c.c. Mr. T. E. Brady

EXHIBIT 9
No. 302—2030 Barclay Street
Vancouver, B.C. V6G 1L5

Objet: Loi sur les normes des prestations de pension, Régime de pension du Canadien Pacifique

Monsieur,

La correspondance que vous a adressée l'Association des présidents généraux faisait état de l'inquiétude que suscitait le fait que le régime de pension du Canadien Pacifique n'ait pas été enregistré conformément à l'article 8 de la loi ci-dessus mentionnée.

Des demandes de renseignements constantes ont également été adressées à la Compagnie par l'entremise des délégués syndicaux membres du Comité des pensions au sujet de l'enregistrement du régime du Canadien Pacifique.

A la réunion du Comité des pensions, au mois de décembre, les délégués syndicaux auraient reçu une copie de votre lettre du 17 novembre 1969 adressée à M. T. E. Brady, à ce sujet.

Le contenu de votre lettre a été longuement débattu au Comité des pensions. Les délégués syndicaux présument que le Canadien Pacifique est sans doute prêt à se conformer aux modalités de la loi que vous estimez être de première importance, à condition qu'une modification soit faite au sujet de l'obligation de financement qui accorderait au Canadien Pacifique une période de 60 ans pour régler la dette flottante et qu'une autre modification soit faite qui autoriserait l'administration actuelle, c'est-à-dire les fonds de fiducie des pensions du CP (fascicule 12) à continuer à administrer les fonds de pension.

Les membres de l'Association des présidents généraux du Canadien Pacifique se sont réuni dernièrement à Montréal. La raison du retard prolongé pour enregistrer le régime a été expliqué à l'Association.

Les mesures suivantes s'ensuivirent et sont inscrites sous la rubrique «Résolution numéro R. 344» dans le procès-verbal de la réunion. Le vote a été unanime.

> «R. 344—Que l'Association écrive une lettre au surintendant du Département des assurances à Ottawa, (M. R. Humphreys) avisant le gouvernement que l'Association des présidents généraux appuie la Compagnie dans ses efforts visant à obtenir un délai de 60 ans pour financer le régime et qu'elle appuie également la méthode actuelle de gestion des fonds de pension.»

L'Association des présidents généraux demande que l'on accorde toute l'attention voulue aux propositions de modification du CP aux paragraphes 9(1) et 10(2) des règlements, étant donné que l'association est d'avis unanime que les propositions de modification servent les meilleurs intérêts des employés qui cotisent aux régimes de pension du CP.

Veuillez agréer, monsieur, mes salutations distinguées.

Le Secrétaire Trésorier
M. Peloquin

Copie jointe: M. T. E. Brady

PIÈCE 9
N° 302—2030, rue Barclay
Vancouver (C.-B.) V6G 1L5

February 13, 1976

Dr. Noel A. Hall
Commissioner of Inquiry
into Railway Pension Plans
University of British Columbia
Vancouver, B.C. V6T 1W5

Re: *The Certified Bargaining Agents*
Re: *The Trustees of the Railway Pension Trust Funds*

Dear Doctor Hall:

It is evident from the briefs submitted to your Commission of Inquiry that the certified bargaining agents are not qualified to bargain pensions. They have saved money, as they thought, by obtaining free actuarial advice from railway company actuaries. They have failed dismally to represent the best pension interests of employees and pensioners. In the briefs submitted to your Commission of Inquiry, their advocacy of those changes which would be in the best interests of the railway companies is shocking. Their right to represent employees and pensioners should be terminated forthwith.

The purpose the certified bargaining agents were intended to serve in respect to pensions could be better served if employees' contributions were deducted and paid monthly to Trust Companies acting as independent trustees. The employers could be required by law to pay their percentage of the payroll to those same trustees at the same time. The trustees would employ actuaries and on their advice pensions could be paid as the funds would warrant.

The railway companies as trustees are in a conflict of interest position. Their trusteeships should be terminated and independent trustees should be appointed at the earliest date reasonably possible.

It is requested that you recommend in your report that action be taken to remove all certified bargaining agents and all railway companies from the field of pensions because of the conflict of interest which exists for all of them. The certified bargaining agents receive a fixed monthly income from the employers in the form of dues deducted from employees' earnings. The certified bargaining agents are dependent on the goodwill of employers for the continuance of this type of revenue. This constitutes a conflict of interest.

Heretofore, the Canadian Railways Employees Pension Association has condoned the collective bargaining process for pensions by the certified bargaining agents as a necessary evil. The evidence against our so-called "union leaders" is now so overwhelming that our stand in our letter of December 24, 1975, page 2, last two paragraphs, is hereby reversed. We now support the Saskatchewan (*Biggar*) Railway Employees Association. The Certified Bargaining Agents should be excluded from any dealings with pensions.

Le 13 février 1976

Monsieur Noel A. Hall
Commissaire
Enquête sur les régimes de pension
des compagnies de chemins de fer
Université de Colombie-Britannique
Vancouver (C.-B.) V6T 1W5

Objet: *Agents de négociation attitrés*
Objet: *Fiduciaires des fonds de pension fiduciaires des chemins de fer*

Monsieur,

D'après les mémoires présentés à votre commission d'enquête, il est évident que les agents de négociation attitrés ne sont pas qualifiés pour négocier les pensions. Ils ont pensé épargner de l'argent en obtenant gratuitement les conseils des actuaires des compagnies de chemins de fer. Mais ils n'ont absolument pas réussi à représenter les meilleurs intérêts des employés et des retraités, en ce qui concerne leur pension. Dans les mémoires présentés à votre commission d'enquête, leur plaidoyer en faveur des changements qui serviraient au mieux l'intérêt des compagnies de chemins de fer est choquant. Leur droit de représenter les employés et les retraités devrait leur être retiré immédiatement.

La fonction que les agents de négociation attitrés devaient assumer relativement aux pensions pourrait être mieux remplie si les contributions des employés étent déduites de leur salaire et versées tous les mois à des sociétés fiduciaires tenant lieu de fiduciaires indépendants. Les employeurs pourraient être tenus par la loi de verser leur pourcentage de la feuille de paie aux mêmes fiduciaires et en même temps. Les fiduciaires engageraient des actuaires et, suivant leur avis, pourraient verser les pensions que les fonds permettraient.

Les compagnies de chemins de fer faisant office de fiduciaires sont dans une position de conflit d'intérêt. L'administration des régimes devrait leur être retirée, et des fiduciaires indépendants devraient être nommés dans les plus brefs délais possibles.

On demande que vous recommandiez dans votre apport que des mesures soient prises pour exclure tous les agents de négociation attitrés et toutes les compagnies de chemins de fer du domaine des pensions, du fait que leur position comporte un conflit d'intérêts. Les employeurs remettent chaque mois aux agents de négociation attitrés un montant fixe provenant des cotisations prélevées sur les salaires des employés. Mais ils sont tributaires de la bonne volonté des employeurs, pour ce qui est de la continuation de ce type de revenu. Cela constitue un conflit d'intérêt.

Jusqu'ici, l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer excuse le processus de la négociation collective des pensions par les agents de négociation attitrés en le qualifiant de mal nécessaire. Les témoignages contre nos prétendus «chefs syndicaux» sont maintenant si accablants que nous désavouons, par la présente, la position que nous avons fait connaître dans notre lettre du 24 décembre 1975, à la page 2, dans les deux derniers paragraphes. Nous appuyons maintenant la Saskatchewan (Biggar) Railway Employees Association. Les agents de négociation attitrés devraient être exclus de toute opération relative aux pensions.

An alternative working arrangement for the receipt, custody and payment of pension plan funds should be recommended to the Minister of Labour. It is suggested that such a recommendation should specify the percentage of payroll that should be paid each month by the employer to the new trustee or trustees. The enormous "unfunded liabilities', would. of course, also be transferable.

It is the opinion of this Association that your qualifications to recommend a viable alternative are excellent, and that your terms of reference are of such latitude as to enable you to do so. We urge you to take full advantage of the opportunity which is yours.

Respectfully submitted by
CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES PENSION ASSOCIATION

J. Earl White
National President

EXHIBIT 10

EXHIBIT No. 10

One of the terms of reference for Dr. Noel A. Hall was, "... The Commissioner shall appoint a panel of independent, qualified actuaries to advise him with respect to item 4 and with respect to the cost of any findings or recommendations which he makes ...." Page 2.

To avoid further delay he did not appoint a panel of independent, qualified actuaries to advise him. See last sentence page 131 and first paragraph on page 130.

The following quotation is the second last paragraph on page 46.

"... Under my terms of reference, I was empowered to engage the services of such actuaries and other persons necessary to assist me in my Inquiry. For this purpose, I engaged the services of Paterson, Cook Limited, compensation and benefit consultants and consulting actuaries in the City of Vancouver. As actuaries to the Commission, they worked closely with the Pension and Welfare Plans Department of the Canadian National Railways and with the Montreal Office of William M. Mercer Limited, actuaries for the C.N.R. Similarly, their studies were based on membership and assets data provided by Canadian Pacific Limited and their consulting actuaries, Towers, Perrin, Forster and Crosby. In all of this exceedingly large and time consuming task, my actuaries received the utmost assistance of the C.N.R., the C.P.R. and their respective consulting actuaries ...."

Paterson, Cook Limited worked closely with the C.N.R., C.P. Limited and the two actuarial firms named who are retained by C.N.R. and C.P. Limited.

To requote one sentence of Dr. Hall's above quotation, "... In all this exceedingly large and time consuming task, my actuaries received the utmost assistance of the C.N.R., the C.P.R. and their respective consulting actuaries ...."

Paterson, Cook Limited were the actuaries for British Columbia Railway. B.C.R. is independent of C.N.R. and

On devrait recommander au ministre du Travail un autre mode de réception, de garde et de paiement des fonds de régimes de pension. On propose qu'une telle recommandation précise le pourcentage de la feuille de paie devant être versé mensuellement par l'employeur aux nouveaux fiduciaires. Évidemment, l'énorme «actif non consolidé» serait aussi transférable.

Notre association estime que vous avez tout à fait qualité pour recommander une solution de rechange viable, et que la latitude que vous permettent vos attributions est telle que vous êtes en mesure de le faire. Nous vous prions instamment de tirer pleinement profit de l'occasion qui vous est offerte.

Respectueusement soumispar
l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer

Le président national,
J. Earl White

PIÈCE 10

PIÈCE N° 10

Une des obligations du mandat de M. Noel A. Hall est la suivante: «... Le commissaire doit nommer un groupe d'actuaires compétents et indépendants pour le conseiller à propos de la rubrique 4 et du coût de toutes conclusions qu'il tire ou de toutes recommandations qu'il formule ... » Page 2.

Pour éviter d'autres retards, il n'a pas nommé de groupe d'actuaires compétents et indépendants pour le conseiller. Voir la dernière phrase de la page 131 et le premier paragraphe de la page 130.

La citation qui suit figure à l'avant-dernier paragraphe de la page 46.

«... D'après mon mandat, j'ai été autorisé à engager, le cas échéant, des actuaires et d'autres personnes pour m'aider dans mon enquête. A cet égard, j'ai recouru aux services de *Paterson, Cook Limited*, consultants pour ce qui est des indemnités et des avantages sociaux actuaires consultants dans la ville de Vancouver. En leur qualité d'actuaires auprès de la Commission, ils ont travaillé en étroite collaboration avec le service des régimes de pension de retraite et de bien-être du Canadien National ainsi qu'avec le bureau de Montréal de *William M. Mercer Limited*, actuaire auprès du C.N. Par ailleurs, leurs études étaient fondées sur les données qu'ont fournies le Canadien Pacifique et ses actuaires consultants, *Towers, Perrin, Forster et Crosby*, à propos des membres et de l'actif. Pour cette énorme tâche qui nécessite beaucoup de temps et d'efforts, mes actuaires ont bénéficié de l'aide fort précieuse du C.N., du C.P. et de leurs actuaires consultants respectifs ...»

Paterson, Cook Limited a travaillé en étroite collaboration avec le C.N., le C.P. et les deux firmes d'actuaires susmentionnées dont les services ont été retenus par le C.N. et le C.P.

Je reprends la citation de M. Hall: «... Pour cette énorme tâche qui nécessite beaucoup de temps et d'efforts, mes actuaires ont bénéficié de l'aide fort précieuse du C.N., du C.P. et de leurs actuaires consultants respectifs ...»

La firme Paterson, Cook Limited est l'actuaire de la *British Columbia Railway Company*. La B.C.R. est indépendante

C.P.R. Nevertheless, it must have been a little bit like old home week helping to prepare Dr. Hall's Report. In fairness to Dr. Hall it must be said that he did not state or claim that Paterson, Cook Limited were independent actuaries. They are, but preferably actuaries associated with any railway should not have been retained by Dr. Hall for this report.

EXHIBIT 11
February 14, 1976

Dr. Noel A. Hall
Commissioner of Inquiry
into Railway Pension Plans
University of British Columbia
Vancouver, B.C. V6T 1W5

Re: Industrial Peace in the Railway Industry

Dear Doctor Hall:

After your report on Railway Pension Plans has been delivered to the Minister of Labour, and hopefully after appropriate action has been taken in respect to it, industrial peace in the railway industry will continue to be adversely affected.

So-called "compulsory unionism" has been willingly supported by the railway industry for twenty years. It is the life blood of the parasitic certified bargaining agents, all eighteen of whom support this undemocratic form of representation on the railways. The labour unions of former times (*more than twenty years ago*) have degenerated into job trusts. These job trusts are a modern development in our industrial society. They have reduced workers from their rightful position of free men to the status of industrial serfs. (*Labour bosses determine their wages, working conditions, dues payments and their pensions without reference to the workers. The Canada Labour Code authorizes such treatment. Workers have one right denied to serfs—they may resign. They are modern day serfs.*) This totalitarian type sickness will be the cause of continued industrial strife in the railway industry.

Only an Industrial Commission of Inquiry with wide terms of reference including rates of pay, working conditions, away-from-home living conditions and all phases of the bargaining representation of the employees, including the element of compulsion, all of which warrant intensive investigation, could result in the removal of the industrial cancer which has afflicted our modern society. The cancer is "compulsory unionism" which has resulted in the railway industry "union leaders" becoming labour bosses with proprietary rights to sell the services of the modern day industrial serfs who are their stock in trade.

Let us hope that the day is not too far distant when such a Commission of Inquiry will be appointed.

Respectfully submitted by
CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES PENSION ASSOCIATION

J. Earl White

National President

du C.N. et du C.P. Cependant, elle a aidé M. Hall a rédiger son rapport. En toute justice, à l'égard de ce dernier, il faut dire qu'il n'a pas déclaré ou affirmé que *Paterson, Cook Limited* était une firme indépendante d'actuaires. Elle l'est, mais M. Hall n'aurait pas dû pour ce rapport recourir à une firme d'actuaires travaillant pour une compagnie de chemins de fer.

Pièce 11
Le 14 février 1976

M. Noel A. Hall
Commissaire chargé d'étudier les régimes
de pension des sociétés ferroviaires
Université de la Colombie-Britannique
Vancouver (C.-B.) V6T 1W5

Objet: La paix industrielle dans l'industrie des chemins de fer

Monsieur,

Après que votre rapport sur les régimes de pension des sociétés ferroviaires eut été transmis au ministre du Travail et, espérons-le, après qu'on eut pris les mesures nécessaires à cet égard, la paix industrielle au sein de l'industrie des chemins de fer continuera à être menacée.

L'industrie des chemins de fer appuie depuis vingt ans le prétendu «syndicalisme obligatoire». C'est la raison d'être même des dix-huit agents négociateurs parasitaires accrédités, qui tous appuient cette forme anti-démocratique de représentation dans le secteur des chemins de fer. Les anciens syndicats des travailleurs (d'il y a a vingt ans) ont dégénéré en cartels d'emploi. Ces derniers sont une invention de notre société industrielle. Ils ont réduit les travailleurs, qui étaient des hommes libres, à la condition de serfs industriels. (Les patrons syndicaux déterminent leur salaire, leurs conditions de travail, les versements à effectuer et leur retraite sans tenir compte des travailleurs. Le Code canadien du travail permet ce traitement. Les travailleurs ont un droit que n'ont pas les serfs: ils peuvent quitter leur emploi. Ce sont les serfs des temps modernes). Cette maladie du genre totalitaire sera la cause de la lutte industrielle permanente dans l'industrie des chemins de fer.

Seule une commission industrielle d'enquête, chargée, entre autres, d'étudier les taux de paie, les conditions de travail, les conditions de vie dans l'éloignement, ainsi que toutes les étapes de la représentation des employés au cours des négociations, y compris la pression, raisons qui justifient la tenue d'une enquête approfondie, pourrait extirper le cancer industriel qui inflige notre société moderne. Le cancer c'est le «syndicalisme obligatoire» qui a transformé les «dirigeants syndicalistes» de l'industrie des chemins de fer en patrons du travail possédant des droits de propriété sur les serfs indsutriels des temps modernes qui constituent leur fonds de commerce.

Espérons que cette commission d'enquête sera nommée très bientôt.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président national de l'Association canadienne
des employés pensionnés des chemins de fer,
J. Earl White

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

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

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

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Insurance, Pension Benefits Division:

Mr. G. W. Poznanski, Director.

From the Canadian Railways Employees' Pension Association:

Mr. J. Earl White, National President.

From the Canadian Trucking Association:

Mr. A. K. MacLaren, Executive Director.

Du Département des Assurances, Division des normes des prestations de pension:

M. G. W. Poznanski, directeur.

De l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer:

M. J. Earl White, président national.

De l'Association canadienne du camionnage:

M. A. K. MacLaren, directeur administratif.

CANADA

Third Session
Thirtieth Parliament, 1977-78

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable GEORGE I. SMITH

INDEX

OF PROCEEDINGS

(Issues Nos. 1 to 14 inclusively)

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable GEORGE I. SMITH

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(Fascicules nos 1 à 14 inclusivement)

26603—1

Prepared
by the
Reference Branch,
LIBRARY OF PARLIAMENT

Préparé
par le
Service de référence,
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

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

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

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

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

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on Transport and Communications

3rd Session, 30th Parliament, 1977-78

INDEX

(Issues 1 to 14 inclusively)

SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications

3e Session, 30e Législature, 1977-78

INDEX

(Fasc. 1 à 14 inclusivement)

Appendices

6A—Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, statement 6A:1
6B—International Convention For Safe Containers (CSC) 6A:2-4
8A—Quebec Yacht Club, telegram 8:4; 8A:1-2
14A—Supplementary documentation on depreciation 14A:1-6
14B—Canadian Railways Employees' Pension Association, correspondence 14A:13-40

Witnesses

—Bandeen, R. A., President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways Company
—Birtz, G., Legal Adviser, Dept. Fisheries and Environment
—Cameron, Peter, Director, International Relations, Transport Canada
—Campbell, Faye E., Legislative Counsel, Dept. Justice
—Carton, Joseph, Director, Legal Services, Dept. Fisheries and Environment
—Charron, Jean L., Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Canada
—Cooper, G. M., Vice-President and Secretary, Canadian National Railways Company
—Des Bois, L. Cameron, Q.C., Secretary of Company, Air Canada
—Hall, Jack, Acting Director, Small Crafts Harbours Branch, Fisheries and Environment Dept.
—Israll, J. P., Director, Scheduling, Air Canada
—Lang, Hon. Otto E., Minister Transport Canada
—LeBlanc, Hon. Roméo, Minister, Fisheries and Environment Dept.
—Lyon, James T., Acting General Counsel for Finance Dept. and Treasury Board; formerly Assistant Deputy Minister, Policy and Liaison, Transport Canada
—MacGougan, Ralph, Assistant Deputy Minister, Finance, Transport Canada
—MacLaren, A. K., Executive Director, Canadian Trucking Association
—Martineau, Louis, Chief, Law Translation Service, Justice Dept.
—Michaud, Paul-André, Quebec Yacht Club
—O'Connor, Charles E., Barrister, Legal firm of Gowling and Henderson
—Poznanski, G. W., Director, Pension Benefits Division, Department of Insurance
—Radburn, E. A., Director, Estimates Division, Treasury Board
—Rose, Clifford A., Senior Advisor, International Relations, Transport Canada
—Shaffer, B., Legislation Section, Justice Dept.
—Spicer, J. H., Corporate Vice-President, Canadian National Railways Company
—Taylor, Claude I., President and Chief Executive Officer, Air Canada
—White, J. Earl, National President, Canadian Railways Employees' Pension Association

For pagination, *see* Index by alphabetical order

Appendices

6A—Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, déclaration 6A:1
6B—Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), procès-verbal de rectification 6A:2-4
8A—Yacht Club de Québec, télégramme 8:4; 8A:1-2
14A—Documentation supplémentaire sur dépréciation 14:7-12
14B—Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer, correspondance 14A:13-40

Témoins

—Bandeen, M. R. A., président, directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada
—Birtz, M. G., conseiller juridique, min. Pêches et Environnement
—Cameron, M. Peter, directeur, Relations internationales, Transports Canada
—Campbell, Mlle Faye, Direction législation, min. Justice
—Carton, M. Joseph, directeur, contentieux, min. Pêches et Environnement
—Charron, M. Jean L., sous-ministre adjoint, coordination, Transports Canada
—Cooper, M. G. M., vice-président et secrétaire général, Chemins de fer nationaux du canada
—Des Bois, M. L. Cameron, c.r., secrétaire général, Société Air Canada
parlementaire
—Hall, M. Jack, directeur suppléant, direction des ports pour petites embarcations, min. Pêches et Environnement
—Israll, M. J. P., directeur, horaires, Air Canada
—Lang, hon. Otto E., ministre Transports Canada
—LeBlanc, hon. Roméo, Ministre, Pêches et Environnement
—Lyon, M. James T., avocat-conseil général du min. Finances et Conseil du Trésor; ancien sous-ministre adjoint, Politique et liaison, Transports Canada
—MacGougan, M. Ralph, sous-ministre adjoint, Finances, Transports Canada
—MacLaren, M. A. K., directeur administratif, Association canadienne du camionnage
—Martineau, M. Louis, chef, Service traduction des lois, min. Justice
—Michaud, M. Paul-André, Yacht club de Québec
—O'Connor, M. Charles E., avocat, Cabinet Gowling et Henderson
—Poznanski, M. G. W., directeur, Division normes des prestations de pension, Département des assurances
— Radburn, M. E. A., directeur, division des prévisions budgétaires, Conseil du Trésor
—Rose, M. Clifford A., conseiller principal, Relations internationales, Transports Canada
—Shaffer, M. B., section Législation, min. Justice
—Spicer, M. J. H., vice-président, affaires générales, Chemins de fer nationaux du Canada
—Taylor, M. Claude I., président-directeur général, Société Air Canada
—White, M. J. Earl, président national, Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer

Pour pagination *voir* Index par ordre alphabétique

Appendices

6A—Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, déclaration 6A:1

6B—Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), procès-verbal de rectification 6A:2-4

8A—Yacht Club de Québec, télégramme 8/4; 8A:1-2

14A—Documentation supplémentaire sur dépréciation 14:7-12

14B—Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer, correspondance 14A:13-40

Témoins

—Bauchen, M. R. A., président, directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada

—Birt, M. G., conseiller juridique, min. Pêches et Environnement

—Cameron, M. Peter, directeur, Relations internationales, Transports Canada

—Campbell, Mme Faye, Direction législation, min. Justice

—Carton, M. Joseph, directeur, contentieux, min. Pêches et Environnement

—Charron, M. Jean L., sous-ministre adjoint, coordination, Transports Canada

—Cooper, M. C. M., vice-président et secrétaire général, Chemins de fer nationaux du canada

—Des Rois, M. L. Cameron, c.r., secrétaire général, Société Air Canada

—Hall, M. Jack, directeur suppléant, direction des [illegible] pour petites embarcations, min. Pêches et Environnement

—Istail, M. J. F., directeur, horaires, Air Canada

—Lang, hon. Otto E., ministre Transports Canada

—LeBlanc, hon. Roméo, Ministre, Pêches et Environnement

—Lyon, M. James T., avocat-conseil général du min. Finances et Conseil du Trésor; ancien sous-ministre adjoint, Politique et liaison, Transports Canada

—MacGougan, M. Ralph, sous-ministre adjoint, Finances, Transports Canada

—Maclaren, M. A. K., directeur administratif, Association canadienne du camionnage

—Martineau, M. Louis, chef, Service traduction des lois, min. Justice

—Michaud, M. Paul-André, Yacht club de Québec

—O'Connor, M. Charles E., avocat, Cabinet Gowling et Henderson

—Pennachi, M. G.-W., directeur, Division normes de prestations de pension, Département des assurances

—Pinkburn, M. E. A., directeur, division des prévisions budgétaires, Conseil du Trésor

—Rose, M. Clifford A., conseiller principal, Relations internationales, Transports Canada

—Shaffer, M. B., section Législation, min. Justice

—Spicer, M. J. H., vice-président, affaires générales, Chemins de fer nationaux du Canada

—Taylor, M. Claude L., président-directeur général, Société Air Canada

—Tobin, M. J. Earl, président national, Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer

Pour pagination *voir* Index par ordre alphabétique