Canada. Parliament.
House of Commons. Standing
Committee on Transport and
Communications.
Minutes of proceedings
and evidence.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Thursday, November 16, 1978

Monday, March 5, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 1

Le jeudi 16 novembre 1978

Le lundi 5 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Organization and Main Estimates 1979-80 under POST OFFICE

CONCERNANT:

Organisation et budget principal 1979-1980 sous la rubrique POSTES

APPEARING:

The Honourable J. Gilles Lamontagne
Postmaster General

COMPARAÎT:

L'honorable J. Gilles Lamontagne,
Ministre des Postes

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la
trentième législature, 1978-1979

26949—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Caouette (*Villeneuve*)
Clarke (*Vancouver Quadra*)
Collenette
Corbin
Darling
Dinsdale
Goodale
Halliday
Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle (*Saint-Henri*)
Masniuk
McKenzie
Milne
Orlikow
Portelance
Roy (*Laval*)
Whiteway
Wood—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

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

On Tuesday, October 10, 1978:

Mr. Forrestall replaced Mr. Hargrave;

Mr. Towers replaced Mr. McKenzie;

Mr. Cadieu replaced Mr. Beatty.

On Tuesday, November 13, 1978:

Mr. Lumley replaced Mr. Béchard;

Mr. Corbin replaced Mr. Collenette;

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

Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Goodale;

Mr. Ostiguy replaced Mr. Lapointe;

Mr. Wood replaced Mr. McIsaac;

Mr. Portelance replaced Mr. McRae.

On Wednesday, November 14, 1978:

Mr. Lajoie replaced Mr. Ostiguy;

Mr. Goodale replaced Mr. Stewart (*Cochrane*).

On Thursday, November 16, 1978:

Mr. Orlikow replaced Mr. Benjamin;

Mr. Oberle replaced Mr. Crosbie (*St. John's West*);

Mr. Caron replaced Mr. Lajoie;

Mr. McRae replaced Mr. Loiselle (*Saint-Henri*);

Mr. Lapointe replaced Mr. Lumley;

Mr. Guay (*Lévis*) replaced Mr. Roy (*Laval*);

Mr. Collenette replaced Mr. Caron;

Mr. McKenzie replaced Mr. Towers;

Mr. Murta replaced Mr. Cadieu;

Mr. Wise replaced Mr. Forestall;

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

Le mardi 10 octobre 1978:

M. Forrestall remplace M. Hargrave;

M. Towers remplace M. McKenzie;

M. Cadieu remplace M. Beatty.

Le mardi 13 novembre 1978:

M. Lumley remplace M. Béchard;

M. Corbin remplace M. Collenette;

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

M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Goodale;

M. Ostiguy remplace M. Lapointe;

M. Wood remplace M. McIsaac;

M. Portelance remplace M. McRae.

Le mercredi 14 novembre 1978:

M. Lajoie remplace M. Ostiguy;

M. Goodale remplace M. Stewart (*Cochrane*).

Le jeudi 16 novembre 1978:

M. Orlikow remplace M. Benjamin;

M. Oberle remplace M. Crosbie (*Saint-Jean-Ouest*);

M. Caron remplace M. Lajoie;

M. McRae remplace M. Loiselle (*Saint-Henri*):

M. Lapointe remplace M. Lumley;

M. Guay (*Lévis*) remplace M. Roy (*Laval*);

M. Collenette remplace M. Caron;

M. McKenzie remplace M. Towers;

M. Murta remplace M. Cadieu;

M. Wise remplace M. Forrestall;

Mr. Masniuk replaced Mr. Neil;

Mr. Forrestall replaced Mr. Wise.

On Friday, November 17, 1978:

Mr. Caouette (*Villeneuve*) replaced Mr. Dionne (*Kamouraska*);

Mr. Lajoie replaced Mr. Collenette;

Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Lapointe;

Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Guay (*Lévis*).

On Monday, March 5, 1979:

Mr. Darling replaced Mr. Mazankowski;

Mr. Whiteway replaced Mr. McCain;

Mr. Dindsdale replaced Mr. Oberle;

Mr. Halliday replaced Mr. Forrestall;

Mr. Clarke (*Vancouver Quadra*) replaced Mr. Murta;

Mr. Rodriguez replaced Mr. Orlikow;

Mr. Collenette replaced Mr. Condon;

Mr. Milne replaced Mr. Lajoie;

Mr. Orlikow replaced Mr. Rodriguez.

M. Masniuk remplace M. Neil;

M. Forrestall remplace M. Wise.

Le vendredi 17 novembre 1978:

M. Caouette (*Villeneuve*) remplace M. Dionne (*Kamouraska*);

M. Lajoie remplace M. Collenette;

M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Lapointe;

M. Roy (*Laval*) remplace M. Guay (*Lévis*).

Le lundi 5 mars 1979:

M. Darling remplace M. Mazankowski;

M. Whiteway remplace M. McCain;

M. Dinsdale remplace M. Oberle;

M. Halliday remplace M. Forrestall;

M. Clarke (*Vancouver Quadra*) remplace M. Murta;

M. Rodriguez remplace M. Orlikow;

M. Collenette remplace M. Condon;

M. Milne remplace M. Lajoie;

M. Orlikow remplace M. Rodriguez.

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

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

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

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

ORDERS OF REFERENCE

Wednesday, November 8, 1978

ORDERED,—That Votes 10a, L63a, 85a, 101a and 102a, for the fiscal year ending March 31, 1979, relating to the Department of Transport, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

Friday, February 23, 1979

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

ATTEST:

ORDRES DE RENVOI

Le mercredi 8 novembre 1978

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 10a, L63a, 85a, 101a et 102a, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Le vendredi 23 février 1979

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

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 16, 1978
(1)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:16 o'clock a.m. this day, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Corbin, Collenette, Forrestall, Goodale, Guay (*Lévis*), Harquail, Lapointe, Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Murta, Oberle, Orlikow, Portelance, Wise and Wood.

Other Members present: Messrs. Béchard, Caron, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Lajoie, Landers, Marceau, Parent, and Trudel.

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

Mr. Condon, seconded by Mr. Mazankowski, moved,—That Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint Paul*), do take the Chair of the Committee as Chairman.

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

The Chairman took the Chair.

On motion of Mr. Collenette, Mr. McRae was elected Vice-Chairman of the Committee.

On motion of Mr. Harquail, it was agreed,—That the Chairman, the Vice-Chairman and six other members appointed by the Chairman after the usual consultation with the Whips of the different parties, do compose the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

On motion of Mr. Guay (*Lévis*), it was agreed,—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

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

At 11:22 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, MARCH 5, 1979
(2)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:08 o'clock p.m. this day, the Chairman Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clarke (*Vancouver Quadra*), Collenette, Darling, Dinsdale, Halliday, Milne, Portelance, Orlikow and Roy (*Laval*).

Other Members present: Messrs. Nielsen and Towers.

Appearing: The Honourable J. Gilles Lamontagne, Postmaster General.

Witnesses: From the Post Office Department: Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General, Mr. J. E. Uberig,

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 16 NOVEMBRE 1978
(1)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications tient aujourd'hui à 11 h 16 sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Corbin, Collenette, Forrestall, Goodale, Guay (*Lévis*), Harquail, Lapointe, Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Murta, Oberle, Orlikow, Portelance, Wise et Wood.

Autres députés présents: MM. Béchard, Caron, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Lajoie, Landers, Marceau, Parent et Trudel.

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

M. Condon, appuyé par M. Mazankowski, propose que M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) soit nommé président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président prend place au fauteuil.

Sur motion de M. Collenette, M. McRae est élu vice-président du Comité.

Sur motion de M. Harquail, il est convenu,—Que le président, le vice-président et six autres membres nommés par le président après les consultations habituelles avec les whips des différents partis forment le sous-comité du programme et de la procédure.

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

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

A 11 h 22, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 5 MARS 1979
(2)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 20 h 08 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du comité présents: MM. Campbell, (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clarke (*Vancouver Quadra*), Collenette, Darling, Dinsdale, Halliday, Milne, Portelance, Orlikow et Roy (*Laval*).

Autres députés présents: MM. Nielsen et Towers.

Comparaît: L'honorable J. Gilles Lamontagne, ministre des Postes.

Témoins: Du ministère des Postes: M. J. C. Corkery, sous-ministre; M. J. E. Uberig, sous-ministre adjoint des Postes,

Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration and Mr. L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General, Marketing.

The Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, being read as follows:

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

By unanimous consent, the Chairman called Votes 1 and 5 under POST OFFICE.

The Minister made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 10:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Finances et Administration; et M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des Postes, Commercialisation.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du vendredi 23 février 1979:

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

Du consentement unanime, le président met en délibération les articles 1 et 5 sous la rubrique POSTES.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 22 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)
Thursday, November 16, 1978

• 1116

[*Texte*]

The Clerk: Order. Hon. members, I see a quorum. Your first item of business this morning is to elect a chairman of this Committee. I am ready to receive motions to that effect.

Mr. Condon: Madam Clerk, I would be very proud to put the name of John Campbell as chairman of the Transport Committee.

Mr. Mazankowski: I second that.

The Clerk: Any other motions? It has been moved by Mr. Condon, seconded by Mr. Mazankowski that Mr. Campbell do take the Chair of this Committee as Chairman.

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you very much for your renewed confidence. I hope that we continue the deliberations in this Committee on a friendly and flexible way as we have done in the past.

Could I have a motion to elect a vice-chairman? Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, it is my pleasure to nominate Mr. Paul McRae of Fort William to the position of Vice-Chairman.

Mr. McKenzie: I will second that motion.

Motion agreed to.

The Chairman: Do you have a couple of words you would like to say to the Committee, Mr. McRae?

Mr. McRae: Do I have a chance to say it? I just say "thank you".

The Chairman: We just have to move traditionally to the appointment of a subcommittee which is our steering committee. May I have a motion that the Chairman, Vice-Chairman and six other members appointed by the Chairman, after the usual consultations with the whips of the different parties, do compose the Sub-committee on agenda and procedure?

Mr. Harquail: I so move.

Motion agreed to.

• 1120

The Chairman: Now, the number of copies to be printed of the *Minutes of Proceedings and Evidence*. Can I have a mover of the motion that the Committee have 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence printed.

Mr. Guay: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: During the second and third sessions of the 30th Parliament, we heard evidence without a quorum being present provided that at least five members were present and at least two parties represented. May I have a mover of the motion that the Chairman be authorized to hold meetings to

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)
Le jeudi 16 novembre 1978

[*Traduction*]

La greffière: A l'ordre. Honorables députés, je constate que nous avons le quorum. Le premier article à l'ordre du jour ce matin est l'élection du président de ce comité. Je suis disposée à recevoir les motions à cet effet.

M. Condon: Madame la greffière, c'est pour moi un honneur de proposer M. John Campbell comme président du comité des transports.

M. Mazankowski: Je l'appuie.

La greffière: D'autres motions? Monsieur Condon, appuyé par M. Mazankowski, propose que M. Campbell accepte la présidence de ce comité.

La motion est adoptée.

Le président: Merci infiniment de cette nouvelle marque de confiance. J'espère que les délibérations de ce comité se poursuivront dans l'esprit conciliant et amical qui a toujours régné dans le passé.

Quelqu'un voudrait-il maintenant proposer une motion pour l'élection du vice-président? Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, j'ai l'honneur de proposer M. Paul McRae de Fort William au poste de vice-président.

M. McKenzie: J'appuie cette motion.

La motion est adoptée.

Le président: Auriez-vous quelques mots à dire au Comité, monsieur McRae?

M. McRae: Cette possibilité m'est-elle offerte? Je dirai simplement «Merci»!

Le président: Comme d'habitude, nous passons maintenant à la nomination des membres du sous-comité qui sera notre comité directeur. Quelqu'un voudrait-il présenter une motion portant que le président, le vice-président et six autres membres nommés par le président après les consultations habituelles avec les whips des divers partis, composent le sous-comité sur l'ordre du jour et la procédure.

M. Harquail: Je le propose.

La motion est adoptée.

Le président: Passons maintenant au nombre d'exemplaires des *Procès-verbaux et témoignages* du Comité. Quelqu'un voudrait-il proposer une motion portant que le Comité autorise la publication de 1,000 exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages?

M. Guay: Je le propose.

La motion est adoptée.

Le président: Au cours de la deuxième et de la troisième session de la 30e législature, nous avons entendu des témoignages en l'absence d'un quorum, pourvu qu'au moins cinq membres étaient présents, dont les représentants d'au moins deux partis. Quelqu'un voudrait-il présenter une motion à l'effet que

[*Text*]

receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least five members are present and at least two parties are represented?

Mr. Wise: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: The only other business we have is that the Supplementary Estimates (A) have been referred to the Committee for consideration. I will call a steering committee meeting to discuss our scheduling for reviewing the estimates.

I do not believe there is any other business but are there any questions? No? Then thank you, gentlemen. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

Monday, March 5, 1979

• 2008

The Chairman: Order, please. We do have a sufficient quorum to hear evidence. The reference before us is Votes 1 and 5 relating to the Post Office; Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125, and 130, relating to Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980.

We have two votes relating to the Post Office this evening, namely Votes 1 and 5. We will receive questioning on those two votes. Is it agreed that we call both Votes 1 and 5? Agreed.

POST OFFICE

Budgetary

Vote 1—Post Office—Operating expenditures, contributions and authority to spend revenue received during the year for financial and miscellaneous services—$1,226,721,000

Vote 5—Post Office—Capital expenditures—$14,621,000

Your Transport Committee had a brief subcommittee meeting last week, and for the members' information, I would just put on the record the schedule of meetings proposed: Tuesday, March 6, at 8.00 p.m., and Thursday, March 8, at 9.30 a.m., we will have Vote 1 under Transport; Monday, March 12, at 8.00 p.m., Votes 1 and 5—Post Office. The Minister has not officially confirmed he will be here, but we hope he will be here. We have Thursday, March 15, at 3.30 p.m. and Friday, March 16 at 9.30 a.m., Votes 60, 65 and 75, Air Transportation; Tuesday, March 20 at 8 p.m. and Thursday, March 22, at 9.30 a.m., Votes 10 and 15, Marine Transportation; Monday, March 26 at 8 p.m. and Tuesday, March 27 at 11 a.m., Votes 80, 85 and 90, Surface Transportation; Thursday, March 29 at 3.30 p.m., Vote 105, which will be VIA Rail.

• 2010

I will also ask, as in previous years, that . . . I have a list, received from the one party, but usually how it is done is that I receive names. I have received Mr. Dinsdale's name, but I will accept those to be on the list as long as they refer through the

[*Translation*]

le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre les témoignages et à en autoriser la publication en l'absence d'un quorum, à la condition qu'au moins cinq membres soient présents, dont les représentants d'au moins deux partis?

M. Wise: Je le propose.

La motion est adoptée.

Le président: Selon le dernier article de l'ordre du jour, le budget supplémentaire (A) a été renvoyé au Comité pour étude. Je vais convoquer une réunion du comité directeur pour discuter de l'horaire des réunions où nous ferons cette étude.

Je ne crois pas qu'il y ait d'autres articles à l'ordre du jour. Y a-t-il des questions? Non? Alors merci, messieurs. La séance est levée.

Le lundi 5 mars 1979

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum pour entendre les témoignages. Notre ordre de renvoi concerne les crédits 1 et 5, sous la rubrique ministère des Postes; les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 et 130, sous la rubrique Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Nous devons étudier ce soir deux crédits ayant trait au ministère des Postes, les crédits 1 et 5. Nous pourrons poser des questions au sujet de ces deux crédits. Êtes-vous d'accord pour mettre en délibération les crédits 1 et 5? D'accord.

POSTES

Budgétaire

Crédit 1er—Postes—Dépenses de fonctionnement, contributions et autorisation de dépenser les recettes de l'année pour des services financiers et autres—$1,226,721,000

Crédit 5—Postes—Dépenses en capital—$14,621,000

Le sous-comité du Comité des transports a tenu une courte réunion la semaine dernière et, pour la gouverne des membres du Comité, je lirai pour le compte rendu la liste des réunions proposées: le mardi 6 mars, à 20 heures, et le jeudi 8 mars, à 9 h 30, crédit 1, sous la rubrique Transports; le lundi 12 mars, à 20 heures, crédits 1 et 5—Postes. Le ministre n'a pas répondu officiellement à notre convocation, mais nous espérons qu'il sera ici. Nous étudierons le jeudi 15 mars, à 15 h 30, le vendredi 16 mars, à 9 h 30, les crédits 60, 65 et 75, transports aériens; le mardi 20 mars, à 20 heures, et le jeudi 22 mars, à 9 h 30, les crédits 10 et 15, transports par eau; le lundi 26 mars, à 20 heures, et le mardi 27 mars, à 11 heures, les crédits 80, 85 et 90, transports de surface; le mardi 29 mars, à 15 h 30, le crédit 105, qui a trait à VIA Rail.

Comme par les années précédentes, j'ai reçu une liste d'un parti, mais d'habitude, je reçois des noms. J'ai le nom de M. Dinsdale, et j'accepterai les noms de ceux qui veulent être

[*Texte*]

Chair, rather than handing out a list. It just works out a little bit better.

M. Portelance: Monsieur le président; vous n'avez pas de copies de ce que vous venez de lire?

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Je demandais si vous aviez des copies de l'ordre du jour que vous avez suggéré?

Le président: De l'ordre du jour? Pas ce soir. Nous en avons des copies, mais la liste des membres a changé; il ne nous sert à rien d'envoyer cela à des députés qui ne sont présentement pas membres du comité. Alors, aussitôt que nous aurons notre liste de membres, nous vous ferons parvenir le document à chacun de vos bureaux.

M. Roy: Très bien.

Le président: Il y a juste une autre chose pour l'information des membres du Comité. On avait invité l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et M. Normandeau. Malheureusement, il sera à l'extérieur du pays. Il sera remplacé, je crois, par M. Lavigne, le président du Comité de Jacques-Cartier. Il sera ici et il répondra aux questions à la place de M. Normandeau. I would also like to . . .

Mr. Roy: I have not heard all the list, Mr. Chairman, and I could not be on the steering committee, but did you mentioned that Air Canada would appear on this committee?

The Chairman: No, Mr. Roy, Air Canada is not scheduled to appear. As you know, Air Canada and CN Rail, because of amendments to bills that were presented before this Committee, annual reports are referred automatically to the Committee. As soon as their reports are completed, they will be referred to us.

Mr. Roy: Thank you.

The Chairman: The subcommittee preferred to deal with other departments that were not automatically referred here.

I would like at this moment to welcome the Minister, the Hon. Gilles Lamontagne, Postmaster General, who is appearing before us this evening. Along with the Minister this evening I have Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General and Mr. J. E. Uberig, Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration. I understand that the Minister has an opening statement for us this evening which will be circulated once he completes the statement. Mr. Minister.

Hon. J. Gilles Lamontagne (Postmaster General): Thank you very much, Mr. Chairman.

Il me fait plaisir d'être avec vous tous pour présenter les prévisions budgétaires de l'année 1979-1980 des Postes Canada.

Avant de commencer, peut-être, à dire quelques mots en français ou en anglais, il me fera plaisir tout de même de vous présenter quelques personnes qui sont ici et qui pourront nous aider à mieux décortiquer, en fin de compte, les problèmes des Postes s'il y a lieu.

Vous avez ici M. MacDonald, qui est le sous-ministre adjoint des postes, services opérationnels; M. Rapley, le sous-ministre adjoint des postes, affaires collectives; M. Sperling, le

[*Traduction*]

inscrits sur la liste, s'ils le demandent au président, plutôt que de vous remettre une liste. Cela fonctionne mieux ainsi.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, do you have any copies of what you just read?

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: I was asking if you had copies of the agenda you just read?

The Chairman: Of the agenda? Not tonight. We will have copies, but the list of members has changed; there is no use sending that list to members who are not members of the Committee right now. As soon as we get the list of members, we will send a copy to each of your offices.

Mr. Roy: All right.

The Chairman: I have something to add for the information of the Committee. We had invited the St. Lawrence Seaway Authority, as well as Mr. Normandeau to appear. Unfortunately, he will be out of the country. I think that he will be replaced by Mr. Lavigne, Chairman of the Jacques-Cartier Committee. He will be here to answer our questions in place of Mr. Normandeau. J'aimerais également . . .

M. Roy: Je n'ai pas entendu toute la liste, monsieur le président, et je n'ai pas pu me rendre au comité directeur. Avez-vous dit qu'Air Canada comparaîtrait devant le Comité?

Le président: Non, monsieur Roy, Air Canada ne doit pas comparaître. Comme vous le savez, Air Canada et le CN soumettent automatiquement des rapports annuels au Comité en vertu d'amendements apportés à des projets de loi dont le Comité a déjà été saisi. Dès que leurs rapports seront terminés, ils nous seront envoyés.

M. Roy: Merci.

Le président: Le sous-comité a préféré étudier d'autres ministères dont les rapports ne nous sont pas soumis automatiquement.

Je veux maintenant souhaiter la bienvenue au ministre, l'honorable Gilles Lamontagne, ministre des Postes, qui comparaît devant le Comité ce soir. Il est accompagné de M. J. C. Corkery, sous-ministre, et de M. J. E. Uberig, sous-ministre adjoint, Finances et administration. Je crois que le ministre a une déclaration préliminaire à faire et qu'elle sera distribuée lorsqu'il aura terminé. Monsieur le ministre.

L'hon. Gilles Lamontage (ministre des Postes): Merci beaucoup, monsieur le président.

I am glad to be here to present to you the Post Office estimates for the year 1979-80.

Before saying a few words in French as well as in English, I am happy to introduce some of the officials here who will be able to help us analyse the problems besetting the Post Office, if any.

We have Mr. MacDonald, Assistant Deputy Postmaster General, Operational Services; Mr. Rapley, Assistant Deputy Postmaster General, Corporate Affairs; Mr. Sperling, Assist-

[*Text*]

sous-ministre adjoint des postes, commercialisation; M. Metzgor, qui est gestionnaire au service d'information extérieure; M. Reid, qui est le questionnaire des budgets et MM. Newman, Despins et Lafrance, de mon bureau, qui sont ici aussi et qui pourront aider.

Alors, monsieur le président, merci beaucoup de me donner l'occasion de dire quelques mots avant de répondre aux questions des membres du Comité, s'il y a lieu.

I am glad to appear and give you the estimates requested for the Post Office for the year. If you remember, the year 1978-79 has in many respects been a trying year for Canada Post. I will try in my comments to be as realistic as possible, considering it is not a place to dream. That is true, Mr. Dinsdale. We had labour problems this year. The government found it necessary to pass some highly controversial legislation on our behalf, with Bill C-8, which was, I think, appropriate in the circumstances. Restraint, combined with unusual growth in some communities, left many customers unhappy with the level of service we provided to them. Competition threatened our future position in the marketplace.

• 2015

Having said all that, why then do I face this task with any degree of confidence anyway? It is because since I was here last, I have seen evidence that the pendulum is swinging. This past year has done much to make us aware of the problems we face and of the positive future in store for the Post Office.

1978-79 has been a year of stabilization and even of gain. I would like to take a few minutes to tell you about some of the significant and positive developments of the past year. First, I would like to talk about labour relations because that is where Canada Post is most vulnerable. Il est vrai que nous avons connu des grèves de la part de nos deux plus importants syndicats, et je ne puis concevoir de relations plus mauvaises que celles que nous avons eues avec le syndicat des postiers, entre autres. Toutefois, grâce à des efforts de toute part, de nouvelles initiatives et de la bonne volonté, la direction, la plupart des dirigeants syndicaux et les employés des Postes à tous les niveaux, ont pu franchir le seuil d'une ère nouvelle dans le domaine des relations ouvrières.

Through the intergroup process, managers and the leaders of four of our five major unions are learning to explore their relationships and to solve problems together. Through sustained efforts in internal communications, again often in conjunction with the unions, we talk to each other and share information. Through the adoption of modern labour relations practices, we have taken an important step to improve the implementation and administration of our collective agreements.

Comme vous le savez, dans le domaine des relations de travail, nous avons beaucoup appris d'un passé souvent difficile. Il nous reste à résoudre des différends avec nos postiers, mais soyez assurés que nous y parviendrons, considérant que

[*Translation*]

ant Deputy Postmaster General, Marketing; Mr. Metzgor, Manager of the External Information Service; Mr. Reid, Budgets Manager; and Messrs. Newman, Despins and Lafrance, of my office, are also present and could help us.

Mr. Chairman, I thank you for this opportunity to say a few words before answering the questions the members of the Committee may have.

Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour vous faire part des prévisions budgétaires des Postes canadiennes. A maints égards, l'année 1978-1979 a été très difficile pour les Postes canadiennes. J'essaierai d'être aussi réaliste que possible dans mes commentaires, puisque ce n'est pas le moment de rêver. C'est vrai, monsieur Dinsdale. Nous avons eu à faire face à des problèmes ouvriers cette année. Le gouvernement s'est vu dans l'obligation d'adopter une loi très controversée, le projet de loi C-8, qui était approprié dans les circonstances, selon moi. Des restrictions, alliées à une croissance inhabituelle de certaines municipalités, ont fait en sorte que plusieurs clients n'étaient pas satisfaits du service postal qu'on leur dispensait. La concurrence menace notre avenir sur le marché.

Ceci dit, comment se fait-il que je m'acquitte avec confiance de la tâche qui m'incombe? C'est que depuis la dernière fois que je vous ai rencontrés, je possède des preuves que la tendance est en train de se renverser. Au cours de la dernière année, nous avons été en mesure de nous rendre compte de l'ampleur des problèmes auxquels nous faisons face et d'envisager d'une façon positive l'avenir des Postes canadiennes.

L'année 1978-1979 en aura été une de stabilité, voire de progrès. Permettez-moi de prendre quelques minutes de votre temps pour vous faire part de certaines des réalisations importantes et encourageantes de l'année dernière. J'aimerais tout d'abord aborder les questions ouvrières, puisque c'est à ce chapitre que les Postes canadiennes sont les plus vulnérables. It is true that we had strikes by both our major unions and I cannot imagine how relations with the Canadian Union of Postal Workers could get worse. However, by virtue of effort, innovation and basic goodwill, managers, most union executives and postal employees, at all levels, have opened the door to a new era in labour relations.

Par le biais du processus d'intergroupe, des cadres des Postes et les dirigeants de quatre de nos cinq syndicats les plus importants apprennent à examiner leurs relations et à résoudre ensemble les problèmes. Grâce à des efforts soutenus dans le domaine des communications internes, encore une fois souvent de concert avec les syndicats, nous échangeons des propos et partageons l'information. Grâce à la mise en œuvre de pratiques modernes en relations de travail, nous avons fait un pas important en vue d'améliorer la mise en application et l'administration de nos conventions collectives.

So you see, in labour relations we have learned much from our often bitter past. We have yet to resolve our differences with our inside postal workers, but we will resolve them. Canada Post is striving to become a leader in labour relations.

[*Texte*]

les Postes canadiennes font tout en leur pouvoir pour être à l'avant-garde dans le domaine des relations de travail.

The second area I would like to comment on is the deficit. In the fiscal year 1972-73, it stood at $90 million. Every year it rose until in the year 1976-77 it reached $578 million. But in the fiscal year 1977-78, as you remember last year, the deficit dropped by $19.5 million. Because the postal service is an instrument of public communications policy, it is questionable that we will eliminate the deficit entirely in the short term. It is my belief, however, that we will reach the stage where subsidies will be limited to amounts needed to support public policy.

Speaking of public policy, I should mention the agreement reached between the Post Office Department and the Department of the Secretary of State with regard to postal subsidies affecting Canadian periodicals and publications. This agreement provides that the Secretary of State will advise on postal rates for these categories. This agreement will have the effect of contributing $136 million to the plus side of the postal ledger for 1979-80.

As a third area, I would say something positive about Canada Post's person-year requirements, restraint on public service of the Post Office. In the Main Estimates tabled by the President of Treasury Board, Canada Post was not identified as a significant contributor to increased government expenditures. Instead, we have been a major contributor to reduced person-years, reduced in the public service. In fact, the person-years budget for the fiscal year 1979-80 is set at 1,850 person-years below the budget for 1978-79.

We mention here "person-years" because it is a new expression instead of "man-years". We are asked to use that expression so that some people might not be . . .

Mr. Dinsdale: Ladies prefer that.

Mr. Lamontagne: Well, anyway I think it is better than "man-year" because in the Post Office we have many ladies and we are very glad to have them. "Person" means both—in French, too.

Although the approved budgets for the past two years contained provision for some growth in person-years, action was taken to stave off that growth so that we entered 1978-79 without the full approved complement.

• 2020

These savings have been achieved by curtailing administrative growth, improving our processing practices and taking advantage of our mechanization. This has been done, and our plans still count on it being done, through attrition, without postal employees losing their jobs.

[*Traduction*]

En second lieu, j'aimerais commenter la question du déficit. Pour l'année 1972-1973, il s'élevait à 90 millions de dollars. Par la suite, il a grimpé chaque année pour atteindre, en 1976-1977, 578 millions de dollars. Toutefois, au cours de l'année 1977-1978, le déficit a baissé de 19.5 millions de dollars. Puisque le service postal constitue un instrument de politique de communication publique, on peut se demander si nous parviendrons à éliminer complètement le déficit dans un avenir rapproché. Je crois toutefois que nous en arriverons au point où les subventions seront limitées aux montants nécessaires pour satisfaire aux exigences de la politique de communication publique.

A propos de cette politique, je dois mentionner l'accord conclu entre les Postes canadiennes et le Secrétariat d'État sur les subventions postales à l'égard des publications et périodiques canadiens. Cette entente prévoit que le Secrétariat d'État nous conseillera en matière de tarifs postaux. Cette entente apportera une contribution de 136 millions de dollars à nos revenus pour l'année financière 1979-1980.

En troisième lieu, permettez-moi de dire quelque chose de positif quant au besoin d'années-personnes des Postes canadiennes. Dans les prévisions budgétaires déposées par le président du Conseil du Trésor, il n'est pas fait mention que les Postes canadiennes aient contribué d'une façon importante à l'accroissement des dépenses gouvernementales. Au contraire, nous sommes l'un des principaux ministères ayant contribué à faire réduire le nombre d'années-personnes. En fait, le nombre d'années-personnes prévu pour l'année financière 1979-1980 a été établi à 1,850 de moins que celui du budget de 1978-1979.

Nous parlons d'«années-personnes» parce que c'est une nouvelle expression remplaçant «années-hommes». On nous demande d'utiliser cette expression afin que certaines personnes ne soient pas . . .

M. Dinsdale: Les dames préfèrent cela.

M. Lamontagne: Ma foi, je crois que c'est préférable à «années-hommes», étant donné que nous avons beaucoup de dames qui travaillent aux Postes, et nous sommes très heureux de les avoir. Le mot «personnes» signifie les deux, même en français.

Bien que les budgets approuvés pour les deux dernières années prévoyaient un certain accroissement du nombre d'années-personnes, des mesures ont été prises en vue de juguler cette hausse de façon à ce que nous entreprenions l'année 1978-1979 sans l'augmentation totale d'années-personnes approuvée.

Nous y sommes parvenus en contenant la croissance au niveau de l'administration, en améliorant nos pratiques de traitement et en tirant profit de la mécanisation. Ces résultats ont été atteints par élimination naturelle, c'est-à-dire sans qu'aucun employé des Postes ne perde son emploi, et nos plans ne prévoient aucun changement dans cette façon de procéder.

[*Text*]

Le quatrième point que j'aimerais aborder est celui du service. J'ai commencé récemment à recevoir un nombre croissant de lettres exprimant la satisfaction de nos usagers à l'égard de notre service et nous remerciant et remerciant certains de nos employés pour la qualité de leur travail. Ce changement subit m'a incité à examiner les chiffres concernant le service pour le mois de janvier 1979. Je constate que 93 p. 100 du courrier local (soit 40 p. 100 de tout le courrier) est distribué dans les 24 heures qui suivent sa mise à la poste. Par ailleurs, 98 p. 100 du courrier est distribué dans les 48 heures et dans 8 des 22 établissements postaux qui ont fait partie de ce relevé, 100 p. 100 du courrier est livré dans les 48 heures suivant la mise à la poste. J'aimerais tout de même faire remarquer que ce 40 p. 100 du courrier local veut dire 2 milliards de lettres. Si vous prenez, par exemple, l'estimation de 98 à 100 p. 100, cela veut dire que seulement 2 p. 100 de lettres sont perdues ou en retard; tout de même en un an, pour ce qui est du courrier privé, au-delà de 40 millions de lettres, pour des raisons connues ou inconnues, ne peuvent parvenir à leurs destinataires en moins de 24 ou 48 heures. Ce qui veut dire que bien souvent, les critiques que nous avons sont dues à ce retard, mais tout de même, cela ne compte que pour 2 p. 100 de la totalité.

There are many reasons for these results but I think the increased use of the postal code is among the most significant. Code usage has passed the 78 per cent mark with 87 per cent being noted in government departments.

It has becomes, as you all know, popular to consider our competitors, the private couriers, as the alternative to Canada Post. I do not think that any organization that has only profit as its prime objective can take the place of Canada Post. This country requires a national communications system providing essential postal services to all 23 million Canadians wherever they are, and this at a universally acceptable price.

Although I have only touched the highlights, you can see that I have good reason to be confident. Let there be no mistake, however, that Canada Post is still fighting for survival.

Now I would like to address the financial matters which concern us here.

To meet our objective for 1979-80, you are asked to appropriate $1,353,930,000 for budgetary expenditures. This figure includes $14,621,000 for capital expenditures. I would like to remind you that, last year, our capital expenditure was around the $23 million mark. This year we have cut it down to $14 million.

During the coming year, Canada Post expects to generate $1,175,000,000 in revenues. Of this amount we will apply about $188 million against expenses and the rest will be credited to the Consolidated Revenue Fund. The department's cost, including capital for 1979-80, are expected to be $1,696,000,000.

[*Translation*]

The fourth area I would like to address is service. Of late, I have begun to receive an increasing number of letters expressing satisfaction with our service and thanking some of our employees for a job well done. This change in my mail interested me enough to examine the service figures for the month of January 1979. I found that 93 per cent of local mail (this represents 40 per cent of all mail) is being delivered within one day of mailing. Ninety-eight per cent is delivered the second day and in eight of the 22 reporting plants included in the survey, 100 per cent second day delivery is achieved. I would like to point out that 40 per cent of the local mail means 2 billion letters. For example if you take the estimated 98 per cent, it does not only mean that 2 per cent of letters are lost or delayed; but for a year, for the private mail, 40 million letters for reason known or unknown, cannot get to destination in less than 24 or 48 hours. Which means that very often the criticism that we have heard are caused by this delay, but on the other hand, it is only 2 per cent of the whole.

De tels résultats s'expliquent de différentes façons; toutefois, à mon avis, l'utilisation accrue du code postal y est certainement pour quelque chose. En effet, le nombre d'envois codés a atteint 78 p. 100. Précisons que 87 p. 100 du courrier émanant des ministères est codé.

On fait souvent allusion, de nos jours, à nos concurrents, les messageries privées, en tant que solution de rechange aux Postes canadiennes. Je ne crois pas qu'un organisme dont l'objectif premier est de faire des bénéfices puisse remplacer les Postes canadiennes. Notre pays a besoin d'un système national de communication qui dispense des services postaux essentiels à 23 millions de Canadiens où qu'ils soient, à un coût acceptable pour la population.

Il est vrai que je n'ai abordé jusqu'ici que les points saillants. Vous êtes toutefois en mesure de vous rendre compte que j'ai toutes les raisons du monde d'être confiant. Au reste, qu'il n'y ait aucun malentendu entre nous; les Postes canadiennes se livrent à une lutte acharnée pour leur survivance.

J'aimerais maintenant aborder les questions financières qui nous préoccupent.

Afin de nous permettre d'atteindre nos objectifs pour l'année 1979-1980, nous vous demandons d'approuver la somme de $1,353,930,000 pour les dépenses budgétaires. Ce total inclut $14,621,000 pour les dépenses d'immobilisation. J'aimerais vous rappeler que pour l'an dernier, nos dépenses en capital étaient de l'ordre de 23 millions de dollars. Cette année, nous les avons ramenées à 14 millions.

Au cours de la prochaine année, les Postes canadiennes prévoient toucher des revenus de $1,175,000,000. De ce montant, environ $188,000,000 serviront à couvrir les dépenses, et le solde sera crédité au Fonds du revenu consolidé. Les dépenses du ministère, y compris celles qui visent les immobilisations, s'élèveront, prévoit-on, à $1,696,000,000 en 1979-1980.

[*Texte*]

Les dépenses du ministère, y compris celles qui visent les immobilisations, s'élèveront, prévoit-on, à $1,696,000 en 1979-1980.

Finally, the operating deficit for the fiscal year 1979-80 is forecast at $370,866,000, after identifying the effect of the agreement with the Secretary of State. Also, in order not to mislead members, I wish to point out that the revenues shown in the Blue Book are based on the 14-cents basic letter rate, in accordance with Treasury Board practices, rather than the 17-cents rate which will take effect from April 1, 1979.

Mr. Chairman and honourable members, I thank you very much for having listened to me on these comments. Et j'espère que nous pourrons ensemble discuter de ces prévisions et arriver, en fin de compte, à une décision qui donnera aux Canadiens le service des postes que nous voulons bien leur donner.

• 2025

Monsieur le président, je suis prêt à répondre aux questions, s'il y a lieu.

Le président: Merci, monsieur le ministre. For those new members, we have established that the first round of questioning is 10 minutes, the second round is 5 minutes, and we usually adjourn at 10.00 p.m. I have on the list, just so that everybody will be well aware, Mr. Dinsdale, Mr. Roy, Mr. Darling, Mr. Milne, Mr. Orlikow and Mr. Collenette. We will start off with Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Thank you, Mr. Chairman. I am pleased that the Minister made an introductory statement tonight in connection with his estimates and also pleased with his use of the phrase "a realistic appraisal" because up until this point we have been pretty well dependent on the official report of the Post Office department for the last fiscal year 1977-78 and this I think was more of a propanda effort than it was an official report. I say this because it contained phrases like this, Mr. Chairman:

> smooth labour management relations in the fiscal year ended March 31st helped reduce the deficit to $559 million the Post Office said in the 1978-79 Annual Report which was tabled yesterday in the House of Commons.

That was October 20th of last year, and it was just at the time, of course, that the labour management situation had suffered an absolute confrontation because we were in the midst of that unhappy period where the Canadian Union of Postal Workers was defying legislation that had ordered them back to work.

Because of the restraint of time, I think I will outline several problems. I will not be able to get them answered because 10 minutes hardly gets you started on all the problems of the Post Office, so I will outline a few problem areas and we will finally get at them.

As a result of that absolute breakdown in labour management relations, Mr. Justice Tremblay was appointed and, on

[*Traduction*]

The department's costs, including capital for 1979-80, are expected to be one billion 696 million dollars.

Enfin, le déficit d'exploitation pour l'année financière 1979-1980, atteindra, prévoit-on, $370,866,000; cette somme tient compte des résultats de l'entente conclue avec le Secrétariat d'État. En outre, de façon à ne pas induire les députés en erreur, je tiens à souligner que les revenus indiqués dans le Livre bleu sont fondés sur le tarif de base de la première classe, c'est-à-dire 14c., et ce, conformément aux pratiques du Conseil du trésor, plutôt que sur le tarif de 17 c., lequel entrera en vigueur le 1er avril 1979.

Monsieur le président, je désire remercier les députés de leur attention. I hope we will be able to discuss the budgets together and arrive at a decision so as to provide Canadians with a first-class postal service.

Mr. Chairman, I am now open to questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Je signale à l'attention des nouveaux membres du Comité que vous disposez de dix minutes lors du premier tour et de cinq minutes pendant le deuxième et que la séance est généralement levée à 22 heures. J'ai déjà sur ma liste les noms suivants: MM. Dinsdale, Roy, Darling, Milne, Orlikow et Collenette. La parole est à M. Dinsdale.

M. Dinsdale: Merci, monsieur le président. Je félicite le ministre d'avoir, dans sa déclaration d'ouverture, parlé des prévisions budgétaires et aussi d'avoir utilisé la phrase «évaluation réaliste», car jusqu'à présent, nous avons dû nous baser sur le rapport officiel du ministère des Postes pour l'année financière 1977-1978, rapport que je qualifierais plutôt de propagande. En effet, ce rapport contenait des phrases comme la suivante:

> De bonnes relations de travail durant l'année financière se terminant le 31 mars ont permis de ramener le déficit du ministère des Postes à 559 millions de dollars; ceci, d'après le rapport annuel pour 1978-1979, déposé hier à la Chambre des communes.

Ceci remonte au 20 octobre dernier, ce qui coïncide justement avec une crise grave dans les relations de travail, le syndicat des postiers refusant de se soumettre à la loi lui ordonnant de reprendre le travail.

Vu le peu de temps dont nous disposons, je vais me borner à évoquer certains des problèmes du ministère des Postes.

Pour sortir de cette crise dans les relations de travail, le juge Tremblay fut chargé de rédiger un rapport dans les trois mois,

[*Text*]

the basis of mediation arbitration, was going to bring in a report within three months that would settle those difficult situations. Now we have it as a recorded fact from the mediator arbitrator, Mr. Tremblay, that he has just about reached the end of his tether. In three months of negotiations only 30 minor points were agreed upon with the mediation procedure and CUPW itself has said that the government might as well proceed to arbritation because there is not going to be anything else resolved by the med-arb procedure. I think this is the major difficulty of the Post Office and as long as it persists we are not going to begin the long road back to restoring the efficiency and the reliability that once was the earmark of the Canadian postal service.

Now since that time, too, the Post Office department has introduced the Crown corporation idea as the solution to all the problems, and I could ask a lot of questions on that tonight were there time and some of my colleagues will be pursuing the subject in greater detail, but the very fact that a two-tier system is going to be retained, of course, confounds and compounds and confuses the situation because you never have any accountability. Whether the Postmaster General, his deputy and his secretary would be responsible, or the new corporation would be responsible would be anybody's guess. As Harry Truman says "The buck has got to stop somewhere", and there is no place where it is going to stop under this administrative monstrosity. I could ask questions, were there time, as to what part of the personnel, the person-years, as the new phrase is, will go the Secretariat and what part, what percentage will go to the Crown corporation, and will there by any over-all reduction for example.

• 2030

The amazing thing of the report, as I read it, was that most of the problems of the Post Office were blamed on the media and the misinterpretation of the media. But here I would like to say something constructive in this regard because in any of the post offices that I have visited across the country, and we have in discharging our responsibilities visited the major postal plants across the country, the media is never allowed to accompany us in order to sort out the facts. In each case, it is true, and I can give specific instances if somebody wants to ask about them, the media is not allowed to come in with us because the statement is made that it would be a disturbing influence on the tranquillity of the Post Office department.

Now, let me just ask a few specific questions on issues that the Postmaster has dealt with in his realistic statement. He talks about the deficit having been decreased. According to the blue book it showed a decrease from $559.2 million in 1977-78 to $499 million in 1978-79, and $370.9 million in 1979-80. In other words it would appear that the deficit has decreased by 26 per cent last year and is down 34 per cent from two years ago. But it seems to me, and maybe we can get a response on this, this is a misleading presentation because a large part of the deficit, $136 million, has not disappeared at all, but has simply been transferred to the Secretary of State arts and culture program. Now if this figure is added to the Post Office deficit, we see that the deficit will be higher this year than last

[*Translation*]

afin de régler la situation. Or, d'après M. Tremblay lui-même, il a pratiquement épuisé toutes les possibilités. En effet, en dépit de trois mois de négociations, 30 points d'importance mineure seulement ont fait l'objet d'un accord, et le syndicat a reconnu lui-même que le gouvernement pourrait tout aussi bien recourir à l'arbitrage, les possibilités de conciliation ayant été épuisées. Tant que cette situation persistera au ministère des Postes, il sera impossible de rétablir l'efficacité et la fiabilité qui, par le passé, caractérisaient le service postal canadien.

Entre temps, on a proposé de transformer le ministère des Postes en société de la Couronne, ce qui devrait, soi-disant, résoudre tous les problèmes. J'aurais beaucoup de questions à poser à ce sujet; qu'il me suffise de dire que le fait de garder un système double ne va qu'aggraver les choses, vu qu'il n'y aura pas moyen de déterminer les responsabilités. En effet, il n'y aura pas moyen de déterminer si c'est le ministre des Postes, son sous-ministre, son secrétaire, ou bien la nouvelle société de la Couronne elle-même, qui sont responsables. Or, il est essentiel de déterminer les responsabilités, ce qui ne sera pas possible dans le cas de ce monstre administratif. J'aimerais savoir, notamment, combien d'années-personnes seront attribuées au secrétariat et combien à la société de la Couronne et, également, s'il y aura une réduction du nombre global d'années-personnes.

D'après le rapport, la plupart des difficultés du ministère des Postes seraient imputables aux médias. Or, je tiens à préciser à cet égard que lors de nos visites dans les principaux bureaux de poste du pays, les représentants des médias n'ont pas été autorisés à nous accompagner. Les représentants des médias se sont vu interdire l'accès des bureaux de poste, soi-disant parce que cela perturberait l'atmosphère.

Je voudrais maintenant, si vous le permettez, poser quelques questions concernant la déclaration du ministre des Postes. D'après le Livre bleu, le déficit de 559.2 millions en 1977-1978 est passé à 499 millions en 1978-1979 et à 370.9 millions en 1979-1980. Ce qui représente une diminution de 26 p. 100 l'an dernier et une réduction de 34 p. 100 par rapport au déficit d'il y a deux ans. Or, à mon avis, ceci n'est pas conforme à la réalité, une grosse part du déficit, notamment 136 millions, ayant été transférée au programme des arts et de la culture du Secrétariat d'État. En ajoutant ce montant au déficit du ministère des Postes, le déficit de cette année dépasse celui de l'an dernier, atteignant 506.9 millions, ce qui représente une augmentation de 1.5 p. 100 par rapport à l'an dernier. Com-

[*Texte*]

year. In reality the deficit this year would be $506.9 million, which is up 1.5 per cent over last year. And, of course, that leads to the question: why has the deficit continued to increase despite the cut in manpower, the increase in postal rates and the promised expenditure reductions?

Another major area of concern is the question of productivity. It is interesting that on February 26 of this year, the President of the Treasury Board tabled the Comptroller General's annual report on program performance measurement in the public service. The report contained 46 examples of attempts by various government departments to measure their efficiency. There is not a single example from the Post Office. The only recent example of Post Office efficiency appears in the Privy Council Office report on converting the Post Office into a Crown corporation. That report states:

> "Despite massive expenditures and modernization and mechanization, Post Office efficiency has decreased by almost 8 per cent in the past five years."

That was an interdepartmental study, as the Postmaster General knows, and seems to be an accurate appraisal of the situation. I am wondering whether the Post Office has really undertaken any producitivity studies of its own, and why there are no examples of Post Office productivity studies in the program performance measurement that was tabled by the President of the Treasury Board, and what the Post Office is going about the apparent decline in productivity which has occurred in the past five years.

Perhaps, Mr. Chairman, I would pause there and allow some response to some of the points I have made.

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, I think I can answer some of these question by some remarks. The first point that the honourable member just raised was about the smooth relations in labour. I would say that when we have all these labour—management problems, as you and many other people have mentioned, I think there is a plus side on that question of problems with the postal employees, especially the CUPW syndicate, because you have to realize that out of 60,000 or 63,000 employees we are managing to sign contracts in a peaceful manner with most of the other employees. We have just signed a contract with APOC. We have signed with LCUC after a day or two of maybe disagreeable incidents, but with most of the other employees of the Post Office we manage to have good relations and try to foresee that it is not disrupting the postal service. So, as far as our labour relations are concerned, I think we can say the Post Office is doing a tremendous job despite the fact that we have one area in which we have some difficulty, let us be realistic about it, but as I said in my opening statement, we are working very hard at it. I cannot take for granted what Judge Tremblay will decide, but we are up to binding arbitration and whenever the arbitration is laid on and his report is handed down, we will have to abide by it. That is all we can do and let us hope that we then will have a few months or a couple of years of peace.

As far as the deficit is concerned, I think last year the projected deficit for 1978-79 was in the area of $585 million and we managed to cut it down. In order not mislead anybody, we had to raise rates and we used all the means at our disposal

[*Traduction*]

ment se fait-il que le déficit continue à augmenter en dépit de la réduction de la main-d'œuvre, de l'augmentation du tarif postal et des réductions de dépenses.

J'en arrive maintenant à la question de la productivité. Le 26 février dernier, le président du Conseil du Trésor a déposé le rapport annuel du contrôleur général concernant la mesure de l'efficacité des programmes au sein de la Fonction publique. Ce rapport cite 46 exemples de calculs d'efficacité effectués par différents ministères, à l'exception toutefois du ministère des Postes. Le seul exemple récent de calculs d'efficacité pour le ministère des Postes figure dans le rapport du Conseil privé relativement à la transformation du ministère en une société de la Couronne. Ce rapport dit ce qui suit:

> Malgré les dépenses énormes consenties pour la modernisation et la mécanisation, l'efficacité du ministère des Postes a enregistré une baisse de près de 8 p. 100 pour les cinq années écoulées.

Cette étude interministérielle semble bien traduire la réalité. Je me demande si le ministère des Postes a entrepris une étude de sa productivité, et j'aimerais savoir pourquoi le rapport déposé par le président du Conseil du Trésor ne contient pas d'études de productivité du ministère des Postes; j'aimerais aussi savoir ce que le ministre compte faire face à la chute de productivité enregistrée au cours des cinq dernières années.

Je vais m'arrêter, monsieur le président, pour permettre à nos témoins de répondre à mes questions.

M. Lamontagne: Monsieur le président, je pense pouvoir répondre à certaines de ces questions par quelques observations. L'honorable député a d'abord soulevé la question de l'harmonie des relations de travail. Bien que nous ayons tous ces problèmes patronaux-syndicaux, comme vous et d'autres personnes l'avez mentionné, les problèmes relatifs aux postiers, notamment ceux du Syndicat des postiers du Canada, ont certains aspects positifs. En effet, vous devez vous rendre compte que nous comptons 60,000, ou 63,000 employés, et que nous réussissons, sans accroc, à signer des conventions collectives avec la plupart des autres employés. Nous venons de signer une convention avec l'AOPC. Nous avons signé une convention avec l'UFC après une ou deux journées d'événements désagréables. Bref, avec la plupart des autres employés du ministère des Postes, nous réussissons à avoir de bonnes relations de travail et à faire en sorte que le service postal ne souffre pas. Je pense donc qu'en matière de relations de travail, le ministère des Postes s'acquitte très bien de sa tâche, bien qu'il ait quelques difficultés, il nous faut le reconnaître, dans un certain domaine. Toutefois, comme je l'ai dit dans mon exposé préliminaire, nous déployons des efforts considérables en vue de corriger cela. Je ne sais pas encore ce que décidera le juge Tremblay, mais nous en sommes à l'étape de l'arbitrage exécutoire et nous devrons nous conformer à la décision arbitrale aussitôt qu'elle sera rendue. C'est tout ce que nous pouvons faire. Espérons que nous aurons ensuite quelques mois ou même quelques années de paix.

Pour ce qui est du déficit, je pense que le déficit prévu pour 1978-1979 se chiffrait à environ 585 millions de dollars, et nous avons réussi à le réduire. Afin de n'induire personne en erreur, je signale que nous avons dû augmenter les tarifs

[*Text*]

to try, as I have said often in the House, to give a better share between the taxpayers and the postal users. In that way we handed down this year a deficit of $370 million. I think it was quite an accomplishment and despite the fact, as you said, that we raised rates and we are using some agreement with the Secretary of State so that he can take up some of the subsidies we were paying to some publications, you have to realize one thing, we are not different from the others and salaries increased, and costs of materials and all that are going up in the same way as in any other operation, even in a private enterprise. So, I think despite all that with a very, I would say, normal increase in the rates of the tariffs which are still, as I said and I mention again, the lowest of the industrial countries, we have managed to cut our man-years or person years, as we say now, we are trying to get a better and effective management, trying to save whenever we can, and we managed to get our deficit down to a reasonable level, I would say, at the moment considering where we started.

As far as your last question about productivity study and measurement is concerned, I would ask Mr. Corkery, the Deputy Postmaster General, to tell you everything we are trying to do to get better productivity and better measurement of the work we are doing at the Post Office. If you do not mind, I will ask Mr. Corkery, the Deputy Postmaster General, to say a few words on that.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. J. C. Corkery (Deputy Postmaster General): Mr. Chairman, I think Mr. Dinsdale is referring to an example report that comes out from the Treasury Board that is designed to define across the various departments samples or types of approaches taken by different departments, if that is the report I think you are referring to. So let me come back to answer your specific question, do we measure productivity? Yes, of course we do, every which way we know how. We are measuring, for example, inside workers where we take a look at the total productivity which is basically pieces per hour inside the plant and we will look at parcels delivered on a fleet. We will look at points of call covered or pieces of mail covered per letter carrier across the country. In just about every one of our areas we will have some indices that will tell us what the productivity is and how it is trending from plant to plant or from one part of the year to the other. Those reports are not in that report but we have been using this for a number of years.

• 2040

Mr. Dinsdale: Do you have any examples of increased productivity?

The Chairman: Order, please. Have you completed your statement? Thank you, Mr. Dinsdale.

Monsieur Roy.

M. Roy: Merci, monsieur le président. Je vais poursuivre sur le sujet abordé par celui qui m'a précédé, soit les normes de

[*Translation*]

postaux et que nous nous sommes servis de tous les moyens à notre disposition, comme je l'ai souvent dit à la Chambre, pour satisfaire tant les contribuables que les utilisateurs du service postal. C'est ainsi que cette année, le déficit se chiffre à 370 millions. A mon sens, cela constitue une belle réalisation. Comme vous l'avez dit, nous avons augmenté les tarifs et nous avons conclu une entente avec le Secrétariat d'État pour qu'il se charge de verser certaines des subventions que nous versions à certaines publications. Toutefois, vous devez vous rendre compte que nous ne sommes pas différents des autres organismes et que les traitements, le prix des fournitures, et le reste, ont augmenté pour nous comme pour toute autre entreprise, y compris celles du secteur privé. Je le répète, malgré leur hausse, les tarifs postaux en vigueur au Canada sont encore les plus bas de l'ensemble des pays industrialisés. Nous avons quand même réussi à réduire nos années-hommes, ou nos années-personnes, comme nous disons maintenant; nous tâchons de parvenir à une gestion meilleure et plus efficace. Dans la mesure du possible, nous essayons de faire des économies et nous avons réussi à ramener notre déficit à un niveau raisonnable, compte tenu du niveau où nous avions commencé.

Pour ce qui est de votre dernière question, quant à l'étude et à la mesure de la productivité, je vais demander à M. Corkery, sous-ministre des Postes, de vous faire part de tout ce que nous essayons de faire pour améliorer la productivité et mieux évaluer le travail que nous accomplissons au ministère des Postes. Je lui cède donc la parole.

Le président: Monsieur Corkery.

M. J. C. Corkery (sous-ministre des Postes): Monsieur le président, je pense que M. Dinsdale traite d'un rapport émis, à titre d'exemple, par le Conseil du trésor et conçu pour fournir des exemples d'approches adoptées par divers ministères. Il s'agit bien de ce rapport, n'est-ce pas? Dans ce cas, permettez-moi de revenir à votre question précise. Mesurons-nous la productivité? Oui, bien sûr, de toutes les manières que nous connaissons. Nous mesurons la productivité des postiers dans les bureaux de tri en tenant compte de la productivité totale, c'est-à-dire, essentiellement le nombre d'objets postaux traités par heure à l'intérieur du bureau, et de la productivité d'un bureau de la poste navale. Nous tiendrons compte du nombre de points de remise couverts et du nombre d'objets livrés par chaque facteur à travers le pays. Dans presque toutes les régions, il y aura des indices qui permettront de mesurer la productivité, de comparer les bureaux et de dégager des tendances. Les conclusions de ces études ne sont pas comprises dans le raport, mais nous utilisons cette méthode depuis un certain nombre d'années.

M. Dinsdale: Pouvez-vous citer des exemples de domaines où la productivité a augmenté?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Avez-vous terminé? Merci, monsieur Dinsdale.

Mr. Roy.

Mr. Roy: Thank you, Mr. Chairman. I would like to deal with the same subject as the previous questioner, that is

[*Texte*]

productivité. Vous avez témoigné beaucoup d'espérance, d'enthousiasme vis-à-vis du futur. Je pense bien qu'on partage cette joie-là et je pense, aussi, que tous les Canadiens vont vous appuyer, monsieur le ministre, en ce qui concerne les objectifs que vous poursuivez actuellement.

A la page 3, vous dites que le déficit de 1972-1973 était de l'ordre de 90 millions de dollars et qu'il a grimpé en 1976-1977 à 578 millions de dollars. Et au cours de cette année, vous auriez baissé le déficit de 19.5 millions de dollars. Vous parlez d'un déficit de 370 millions de dollars. C'est un déficit opérationnel. Est-ce que c'est en parallèle avec les chiffres qu'on vient de mentionner?

M. Lamontagne: Oui, et en plus de cela, j'aimerais vous mentionner, monsieur Roy, que les 370 millions de dollars ne prennent pas en considération l'augmentation de tarif du 1er avril qui va donner 160 millions de dollars de revenu et qui va baisser d'autant le déficit. Donc, à la fin de l'année 1979-1980, on aura probablement un déficit de 210 millions de dollars ou à peu près. Alors, comme je vous l'ai dit, d'après les directives du Conseil du Trésor, il faut se servir uniquement du tarif actuel et non pas du tarif qui sera en vigueur le 1er avril. Vous pouvez même enlever des 370 millions de dollars les 160 millions de dollars de revenu qui nous seront donnés par l'augmentation de 14c. à 17c. qui sera en vigueur le 1er avril. Donc, en fin de compte, le déficit a baissé énormément malgré, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, l'augmentation des coûts parce qu'il faut se rendre compte de la magnitude de l'opération des postes. Nous avons 60,000 employés, et les augmentations de salaire de ces employés-là, comme dans toute autre entreprise, sont régulièrement de 5, 6, 7 et 8 p. 100. Nous avons la plus grande flotte de camions au Canada qui consomme au-delà, je pense, de 4 millions de gallons d'essence par année. Là aussi, l'augmentation des coûts se fait sentir, les réparations et le reste. Alors, malgré tout cela, nous arrivons à la fin de l'année à un déficit de 210 ou 220 millions de dollars si vous prenez en considération l'augmentation des tarifs du 1er avril. C'est tout de même une réalisation assez intéressante.

M. Roy: Merci, monsieur le ministre.

Au chapitre de la productivité, à la page 5, vous dites, par exemple:

> Je constate que 93 p. 100 du courrier local (soit 40 p. 100 de tout le courrier) est distribué dans les 24 heures qui suivent sa mise à la poste. Par ailleurs, 98 p. 100 du courrier est distribué dans les 48 heures.

Est-ce qu'on peut faire des comparaisons en ce qui concerne le délai pour livrer le courrier ou encore le nombre de pièces entre les Postes canadiennes et les postes d'autres pays?

M. Lamontagne: Je pense, monsieur Roy, qu'on pourrait sans crainte comparer le service des postes canadiennes à celui de la France ou à celui de l'Angleterre qui sont deux pays importants. Je peux vous fournir si vous voulez un article qui a paru dernièrement dans la revue *Express* de Paris et dont le titre était «Qui veut tuer les postes françaises?» Cet article faisait état de tout une série de déficiences des postes françaises qui étaient certainement plus graves que les nôtres. Il y a eu aussi au niveau des postes anglaises des problèmes majeurs et dernièrement, là aussi, on a publié des articles dans

[*Traduction*]

productivity. You are very hopeful and enthusiastic about the future. I think that we all share your optimism and that all Canadians would support you, Mr. Minister, in your efforts to attain your current objective.

On page 3, you say that there was a $90 million deficit in 1972-73, which climbed to $578 million in 1976-77. This year's deficit is said to have been reduced by $19.5 million. You mention a deficit of $370 million. This is an operating deficit. Is this over and above the figures which you have just mentioned?

Mr. Lamontagne: Yes, and I would also like to mention, Mr. Roy, that the $370 million do not take into account the rate increase scheduled for April 1, which will bring in $160 million in revenue and reduce the deficit by that amount. So, at the end of 1979-80, we will probably have a deficit of approximately $210 million. As I said, Treasury Board guidelines specify that we have to use the current rate and not the one that will come into effect on April 1. You can go as far as deducting the $160 million that will result from the increase from 14 cents to 17 cents from the $370 million deficit. In the final analysis, the deficit has been significantly reduced despite increased costs, since we must take into account the magnitude of our postal operations. We now have 60,000 employees who, like employees in any business, will be expecting regular increases of 5, 6, 7 and 8 per cent. We have the biggest trucking fleet in Canada, which consumes more than 4 million gallons of gasoline each year. Here again there have been cost increases, for repairs and the like. In spite of all that, we end up with a deficit of $210 or $220 million, if you take into account the April 1 rate increase. This is quite an important accomplishment.

Mr. Roy: Thank you, Mr. Minister.

With regard to productivity, you make the following statement on page 5:

> I have found that 93 per cent of local mail (this represents 40 per cent of all mail) is being delivered within one day of mailing. Ninety-eight per cent is delivered the second day.

Would it be possible to compare the time it takes to deliver mail in Canada to the time it takes in other countries?

Mr. Lamontagne: I would not hesitate, Mr. Roy, to compare the Canadian postal service to the system in France or in England, which are two important countries. If you like, I could give you a copy of an article which appeared recently in the magazine *Express* from Paris, which was entitled, "Who is trying to kill the French postal system?" The article described a series of deficiencies in the French postal system which were certainly more serious than any of ours. The English postal system has also been having major problems and articles were recently published in the English press reviewing the major

[*Text*]

certains journaux anglais qui nous donnaient les déficiences majeures du système postal anglais. On a aussi publié un livre il y a un an ou deux aux États-Unis, livre qui s'intitulait: *The Great Mess of the United States Post Office.*

• 2045

Je pense que, sans vouloir critiquer les services des autres pays, nous avons un service qui peut se comparer à n'importe quel autre. On joue beaucoup avec ces statistiques, avec ces histoires d'horreur ou ces histoires fantaisistes sur la question du courrier qui arrive en retard, qui n'est pas régulier et ainsi de suite. C'est vrai qu'il y en a, mais comme je vous l'ai dit dans mon exposé du début, si 2 p. 100 du courrier de première classe, des lettres locales, se perd ou est en retard, sur 2 milliards de lettres qui circulent, cela représente 40 millions de lettres. Et là aussi, souvent, les gens nous demandent pourquoi le courrier n'est pas régulièrement à temps. Je vais vous donner seulement trois exemples, très bref. Aujourd'hui, dans le compte rendu de la journée que j'ai reçu des postes. On mentionne, entre autres, que des gens du district de Winnipeg vont nous écrire pour nous dire qu'ils n'ont pas reçu le *National Geographic Magazine.* J'ai un télex ici qui me dit:

> Copy this time for Manitoba district were lost in the United States railways system.

Cela veut dire qu'ils vont dire que c'est notre faute, encore. Vous avez en plus de cela, par exemple, à Winnipeg:

> 12 street letterboxes were broken into Saturday night-Sunday morning in East Kildonan and North Kildonan areas of Winnipeg. Some damaged mail and undamaged mail recovered.

Là encore, je ne sais combien de centaines de lettres n'arriveront pas à destination. Et comme dernier exemple, à Dorval, on a volé un sac de courrier contenant pour $332,000 de chèques de voyage. Donc, il y a peut-être 5,000 personnes qui vont nous écrire, qui vont nous appeler, qui vont nous dire: «C'est à cause du service postal canadien si je n'ai pas reçu tel ou tel article». J'ai ici un registre de la semaine du 12 janvier 1979 pour tout le Canada. Il n'y a pas un endroit au Canada, dans les villes de 30,000 habitants et plus, où la livraison a été inférieure à 92 p. 100. Il y a plusieurs endroits où la livraison a été de 100 p. 100. Cela veut dire que tout le courrier de cette semaine-là a été livré à temps, en 48 heures, dans toutes les maisons.

M. Roy: Merci. Pour revenir à l'étude du budget, à l'article de la commercialisation, monsieur le ministre, on mentionne des dépenses de l'ordre de $145,542,000 en 1977-1978 et il y a une différence de 7 millions de dollars entre les prévisions de 1978-1979 et les prévisions de 1979-1980. Il s'agit d'une diminution.

M. Lamontagne: Oui.

M. Roy: La commercialisation, c'est le programme de vente au comptoir, la philatélie, le programme de commercialisation, l'étude du marché et ainsi de suite. Est-ce qu'il y a des raisons spéciales pour diminuer le budget de la commercialisation étant donné son importance actuelle?

[*Translation*]

weaknesses of that country's postal system. A book was also published a year or two ago in the United States entitled: *The Great Mess of the United States Post Office.*

Without wanting to criticize other postal systems, I think that our service compares favourably to that of any other country. People play with statistics and with the horror stories and far-fetched tales we hear about mail that arrives late, irregular deliveries and so forth. It is true that these things happen, but as I said in my opening statement, if only 2 per cent of local first-class mail is lost or late, 2 per cent of the 2 billion letters in circulation, this means 40 million letters. People also ask why mail is not systematically delivered on time. I will give you three brief examples. In the summary of today's activities which I received from the Post Office, it is mentioned that residents of the Winnipeg area are going to write to us because they did not receive their *National Geographic Magazine.* I received the following telex:

> Les numéros pour le district du Manitoba ont été perdus par les chemins de fer américains.

This means that once again, it was not our fault. There was another incident in Winnipeg:

> Tôt dimanche matin, douze boîtes aux lettres de la région de East Kildonan et de North Kildonan, à Winnipeg, ont été dévalisées. On a retrouvé une partie du courrier, dont certains articles étaient endommagés.

Once again, hundreds of letters will not reach their destination. The last incident happened at Dorval, where a bag of mail containing $332,000 worth of travellers cheques was stolen. This means that another 5,000 people will write to us or call us to say that, because of the Canadian postal service, they did not get such and such a piece of mail. I have with me a country-wide register for the week of January 12, 1979. In not one Canadian city of 30,000 inhabitants or more was the delivery rate less than 92 per cent. In several centres it was 100 per cent. That means that all the mail for that week was delivered on time, within 48 hours, to all households.

Mr. Roy: Thank you. To get back to the estimates, Mr. Minister, you have under Marketing expenditures of $145.542 million in 1977-78 and a difference of $7 million between estimates for 1978-79 and 1979-80. This is a reduction.

Mr. Lamontagne: Yes.

Mr. Roy: Marketing includes the over-the-counter philatelic sales program, the marketing program, market studies, etc. Is there any special reason for reducing the marketing budget, given its importance?

[*Texte*]

Je vous donne aussi l'exemple des services aux philatélistes. Je pense que l'article de la commercialisation comprend le service au comptoir pour les philatélistes. Alors, est-ce que les Postes continuent à prendre de l'expansion au niveau de ces services-là ou si cela reflète un manque d'intérêt de la part des Canadiens ou de la part des autorités du ministère à ce sujet?

M. Lamontagne: Je pense que c'est le contraire, monsieur Roy. Au niveau du service philatélique, il y a une augmentation continuelle, un intérêt continuel. Notre réputation internationale est de plus en plus bonne. Nous avons ouvert, par exemple, la Maison des postes à Montréal il y a à peine un an et ce fut un succès formidable. On a vendu là pour plus d'un million de dollars durant l'année, ce qui ne s'est jamais vu dans une maison des postes ou dans un bureau philatélique. L'an dernier, je pense, si ma mémoire est bonne, que nous avons eu un profit supplémentaire de plus de 10 millions de dollars, seulement dans le domaine de la philatélie. Je pense que dans ce domaine nous avons en ce moment un succès sans pareil. D'ailleurs, les lettres que nous écrivent les vrais philatélistes en sont la preuve. Ces gens qui s'y connaissent énormément ne nous servent que des compliments, pratiquement, sur la façon dont fonctionne cette direction de la philatélie. Je pense donc que tous les philatélistes qui nous entendent aujourd'hui peuvent être rassurés, car nous tenons à notre réputation: elle est excellente.

• 2050

M. Roy: Vous avez, je pense, reçu beaucoup de demandes du fait de l'intérêt manifesté par les clubs des Lions à l'occasion de leur réunion qui se tiendra à Montréal au cours de l'été. J'ai d'ailleurs reçu beaucoup de représentations à ce sujet. Quel est le programme du Ministère pour répondre à l'enthousiasme de tous ces clubs à travers le pays? Quelle est la décision du Ministère au sujet de cette demande?

M. Lamontagne: Vous savez d'abord que le choix des timbres qui doivent être émis comme timbres commémoratifs relève d'un comité d'esthétique qui prend en considération toutes les demandes que nous avons, les analyse et finalement fait des suggestions au Ministre. Nous recevons, chaque mois peut-être, une dizaine de demandes pour toutes sortes de raisons qui sont aussi valables les unes que les autres. Les Lions nous ont demandé d'avoir un timbre à l'occasion de leur congrès international à Montréal, en septembre 1979 je pense. Le comité de l'esthétique a examiné cette demande; moi-même je lui ai demandé d'y attacher une importance exceptionnelle considérant, enfin, la valeur de la philosophie des Lions qui travaillent énormément pour toutes sortes de causes valables grâce au bénévolat. C'est pour leur 62e congrès international à Montréal. La réponse que nous avons fait est celle-ci: «Écoutez, s'il s'agissait d'un anniversaire, 50, 75 ou 100e anniversaire, peut-être que nous pourrions en fin de compte émettre un timbre commémoratif, spécifique aux Lions. Considérant que ce n'est pas une marque dans la vie des Lions, comme 75, est-ce qu'à chaque fois qu'il va y avoir un congrès international, que ce soit pour les Lions, les Rotary Clubs, les Optimistes, enfin toutes sortes de clubs dont les activités sociales sont valables, on va devoir émettre un timbre?» Nous

[*Traduction*]

I would also like to take the example of philatelic services. I believe that marketing includes over-the-counter service to philatelists. Will the Post Office continue to expand this service or does this reduction reflect a lack of interest on the part of Canadians or officials?

Mr. Lamontagne: On the contrary, Mr. Roy. There is a sustained increase and interest in philatelic services. Our international reputation is steadily improving. For example, a little over a year ago, we opened Post Office House in Montreal and it was a tremendous success. Sales reached $1 million during that year, which is unprecedented for a philatelic outlet. If I remember correctly, last year we made a surplus profit of $10 million, in philately alone. In the field of stamp collecting we have had an unparalleled success. The letters we have received from real stamp collectors is proof of this. These are the people who know a great deal about stamp collecting and they compliment us on the way our stamp collecting branch works. For this reason, stamp collectors may be assured of continuing good service, since we intend keeping our excellent reputation.

Mr. Roy: I think you have received repeated requests from the Lions Club, which are to have their international convention in Montreal this summer. I myself have received a number of representations in this regard. Has the enthusiasm of the Lions Club resulted in any decisions being taken by your department?

Mr. Lamontagne: As you know, the choice of stamps to be issued as commemorative stamps is made by a design committee which studies in detail all the requests we receive and then makes recommendations to the Minister. Every month we receive perhaps 10 equally valid requests to issue stamps. The Lions Club have asked us to issue a special stamp to commemorate their international convention which is to take place in Montreal in September of this year, I believe. The design committee has studied their request and I myself asked the committee to give it special attention, because of the great amount of nonprofit work done by the Lions Club. The stamp would commemorate their sixty-second international convention. Our reasoning is as follows: Were it the fiftieth, the seventy-fifth or the one hundredth anniversary of the Lions Club, we could perhaps issue a commemorative stamp. But since it is not a landmark in the history of the Lions Club, like the seventy-fifth anniversary, we prefer to wait for such a special occasion. Otherwise, we would be expected to issue stamps for every international get-together, whether it be for the Lions Club, the Rotary Clubs, the Optimists, and other kinds of organizations doing equally valid work. However, to show the importance we attach to this event, both at the international level and also for Quebec, since the convention is

[*Text*]

préférons réserver cela pour des occasions absolument spéciales. Cependant, pour démontrer notre intérêt à cet égard et en fin de compte prouver que nous considérons cet événement comme important sur le plan international et sur le plan québécois puisque le congrès se tient chez-nous, nous tenons à honorer la demande des Lions. C'est pourquoi, lors de leur congrès, nous allons leur attribuer ce que l'on appelle un «premier jour d'émission». Ainsi il y aura émission d'un timbre le jour de l'ouverture du congrès des Lions. Et cette année c'est une coïncidence, ce sera une première, considérant que nous allons mettre en vente une feuille complète des dix drapeaux des provinces et territoires canadiens. C'est la première fois que cela se fait au Canada, et je pense que ça va certainement démontrer notre intérêt à tous les membres des Lions qui verront que nous apprécions énormément le fait qu'ils tiennent leur congrès à Montréal.

Le président: Merci, monsieur Roy. Mr. Darling.

Mr. Darling: Thank you very much.

Mr. Lamontagne, I am delighted to hear my colleague, Mr. Roy, bring up the Lion stamp. I was going to mention it casually but he has gone into it in some detail. I am speaking as a Lion for the 1.25 million Lions across the world—I will admit that they are not all going to be in Montreal, but there are going to be in excess of 50,000. As I pointed out to you rather forcefully, Mr. Lamontagne, at times, I felt that with all due respect to this brilliant artistic and whatever you call that committee, who are almost like a super committee that will not even consider anything other than their decision. You as the Postmaster General are still the boss, and with pressure not only from the Lions itself but from many members of Parliament on all sides of the House, we were hoping you could use a rubber hose on them and do a little better than the first-day coverage envelopes. I am aware of this other stamp, these provincial stamps that are coming up, and I suppose a piece of stale crust is better than no loaf at all; but at least I can assure you that they are still very, very disappointed that this very important international convention in Montreal, which is June 20 to June 26, is not going to have a commemorative stamp. It is too bad we could not lop off a couple of years and call it the sixtieth again. Then I guess it would pass your committee's very strict rules.

• 2055

Mr. Chairman, to the Postmaster General or his officials, I am interested in that super factory. It is a little place down in Dixie some place, Eglington Avenue and Dixie Road, called the Gateway Facility. I am wondering how that factory is turning out its parcels and all, and I am wondering if there are provisions being made to reduce those slides. I am talking about the slides and also the drop from the slides. I had the privilege of seeing them in action, along with other members of Parliament, I believe December 10 or December 11. You were doing a reasonable business that day. I am aware of the amount of damage that is being done, and let me repeat again, Mr. Postmaster General, I am aware that all the damage is not the fault of Post Office equipment, handling or Post Office employees; that there is a great deal of fault on the part of

[*Translation*]

taking place in our province, we have decided to accede to their request. This is why we shall be publishing a first day issue to mark the event. We shall also be issuing a stamp to mark the opening day of the Lions Convention. As it happens, we shall for the first time be putting on sale that day a complete group of stamps presenting the 10 flags of the Canadian provinces and Territories. It is the first time we have done so in Canada, and I think the issue of these stamps will show the members of the Lions Club how much we appreciate the fact that they have chosen Montreal in which to hold their convention.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Monsieur Darling.

M. Darling: Merci beaucoup.

Monsieur Lamontagne, je suis heureux d'entendre mon collègue, M. Roy, parler du timbre qui va commémorer le congrès des Lions. J'allais en parler en passant, mais il en a parlé en détail. Je parle en tant que Lion et de la part des 1.25 million de Lions partout dans le monde. Évidemment, ils ne vont pas tous venir à Montréal, mais il y en aura plus de 50,000. Vous avez parlé de ce brillant comité d'esthétique, si c'est ainsi qu'on l'appelle, qui agit un peu comme un supercomité qui rend une décision sans tenir compte de ce que pensent les autres. En tant que ministre des Postes, vous êtes toujours le chef. Nous espérions cependant vous voir exercer certaines pressions pour qu'on fasse plus qu'autoriser un premier jour d'émission d'un timbre, compte tenu des demandes des clubs Lions et de beaucoup de députés fédéraux de tous les partis. Je suis au courant de l'émission de l'autre série de timbres ayant comme motif les drapeaux des provinces, et je suppose qu'une croûte de pain rassi vaut mieux que rien. Je puis néanmoins vous assurer qu'ils sont toujours très désappointés que leur Congrès international, qui aura lieu à Montréal du 20 au 26 juin, ne sera pas commémoré par un timbre spécial. Il est dommage qu'on n'ait pas pu laisser tomber 1 ou 2 ans et parler du 60ième congrès. A ce moment-là, je suppose que l'événement serait considéré plus spécial selon les règles très strictes de votre comité.

Monsieur le président, je voudrais que le ministre des Postes ou ses fonctionnaires me parlent davantage de leur super usine postale. Il s'agit de l'installation Gateway qui se trouve quelque part au Sud au coin de l'avenue Eglington et la rue Dixie. Je me demande comment cette installation fait pour trier des colis. Je me demande également si on prend des mesures afin de réduire la longueur des glissoires ainsi que la hauteur des chutes. J'ai eu le privilège de les voir moi-même, avec d'autres députés, le 10 ou le 11 décembre, ce qu'il me semble. Vous étiez très occupé ce jour-là. Je suis au courant des dégâts qu'on fait subir aux colis, et je sais également que tous ces dégâts ne sont pas causés par le matériel ou par les employés du bureau de poste. Une bonne partie du blâme revient aux expéditeurs. Je pourrais employer certains qualificatifs pour les décrire,

[*Texte*]

senders. I could use some adjectives for some of them but maybe I had better not. In other words, very badly wrapped parcels, and it serves them damned well right that they fall apart. I suppose some of them, if you looked at them, would, but there are a lot of very well wrapped parcels and you wonder how in the name of heaven they get torn apart and butchered.

What are the plans on that, Mr. Postmaster General, and also on the equipment that is there?

Mr. Lamontagne: First of all, I would like to say something related to your first question. We do not refuse the visiting of plants to anybody. I think newsmen are welcome whenever they advise us they want come and I think up to now we have been very, very flexible. But it is like any other plant, General Motors or any other; anybody cannot just walk in any day of the week and say, "There are 50 of us." It also depends why they want to see the plant. There is always a reason. As far as I am concerned we never refuse anybody, but at certain times and with certain people . . .

Mr. Dinsdale: When the opposition are touring the plant.

The Chairman: Order, please.

Mr. Lamontagne: It might be for political purposes and that is secondary to us.

Mr. Darling: I did not ask that question, so do not charge me with that.

The Chairman: Go ahead, sir. You were rudely interrupted.

Mr. Lamontagne: As far as the Lions, I have to admit, Mr. Darling, that you are one of the many people who pressed me to have a stamp, and if we cannot give it to you it is not because we would not like to. As I say here, we have written to the principle organizers of this convention, Mr. Séguin, Mr. Tartre and Mr. George. Actually, we talked with them, and I say with you that they are disappointed; but I think they accept, in a good Lion spirit, the decision of the Post Office. They will have what we call a special commemorative cover and I think that will stress the importance we give to the numerous people who give a very good service to the community when they can.

As for parcel damage, you read, like me, those horror stories in the media. If you will allow me, the deputy minister can tell you what we are doing. I know there has been somebody hired especially to look into the design and correct these things right away. Maybe Mr. Corkery, the Deputy Minister, would have something to add to that. Technically he is more aware of what is going on than I.

• 2100

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, obviously he has been there very recently. Mr. Darling is familiar with slides and drops which are of concern when you have a conveyor system.

[*Traduction*]

mais il vaut mieux pas. En d'autres termes, beaucoup de colis sont très mal emballés, et ce n'est que juste qu'ils tombent en morceaux. On a qu'à regarder certains colis pour que l'emballage se défasse. Néanmoins, beaucoup de colis sont bien emballés et on se demande bien comment ils sont déchirés et massacrés.

Monsieur le ministre des Postes, quelles mesures entendez-vous prendre afin de modifier le matériel dont je viens de parler?

M. Lamontagne: Tout d'abord, je voudrais donner une réponse à votre première question. Nous ne refusons à personne le droit de visiter nos installations. Les journalistes sont les bienvenus lorsqu'ils nous avertissent de leur venue et jusqu'ici, je pense que nous avons été très accueillants. Mais c'est une installation, tout comme une usine de General Motors. On ne peut pas se présenter à la porte n'importe quand et nous dire, «Nous sommes 50». Tout dépend de la raison de la visite aussi. En ce qui me concerne, nous ne refusons jamais personne, mais à certaines époques et dans certains cas . . .

M. Dinsdale: Comme lorsque l'Opposition visite l'installation.

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

M. Lamontagne: Il se peut que la visite ait un motif politique, ce qui est d'une importance secondaire pour nous.

M. Darling: Vous ne pouvez pas m'accuser d'avoir posé cette question.

Le président: Allez-y, monsieur. On vous a interrompu de façon fort impolie.

M. Lamontagne: En ce qui concerne les *Lions*, je dois avouer, monsieur Darling, que bien des gens m'ont comme vous demandé d'émettre un timbre, et si nous n'avons pas accepté votre demande, ce n'est pas parce que nous ne le voulons pas. Comme je vous l'ai déjà dit, nous avons envoyé des lettres à MM. Séguin, Tartre et George, les organisateurs principaux de ce congrès. A vrai dire, nous avons parlé avec ces messieurs et ils sont désappointés, il est vrai. Mais je pense qu'ils acceptent comme de bons Lions la décision du bureau de poste. Nous allons émettre un premier jour d'émission commémoratif, ce qui va souligner l'importance que nous accordons à ceux qui rendent d'aussi bons services à la communauté.

En ce qui concerne les colis endommagés, je lis, comme vous, ces histoires d'horreur racontées par les média. Si vous le permettez, le sous-ministre va vous dire ce que nous faisons. Je sais que quelqu'un a été embauché spécialement pour étudier la conception et apporter les corrections nécessaires. Peut-être que M. Corkery, le sous-ministre, voudra ajouter quelque chose. Il connaît mieux ces questions techniques que moi.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Monsieur le président, il a manifestement visité cet endroit très récemment. M. Darling connaît les glissoires et les chutes qui posent des problèmes dans tout convoyeur.

[*Text*]

We are really giving at it in three or four ways. The plant was designed so that the maximum free-fall drop was 18 inches, and that is coming through the air, a straight drop. Lots of slides are up to 10 feet. A slide, basically, is a controlled slide down to a chute.

There are spots where there is a free-fall drop in excess of that and where they have exceeded the design. That is what the Minister was talking about. We have gone back to the manufacturers to take a look at where those are in error and what we have to do to modify it. We have left some of the design beyond where we would like it to be.

The process normally used is to identify the spots where you have damage being produced and then you work on them. You go after sharp corners—that type of thing—first, then you start looking at the slides. If you have a problem of different weights going down a slide, you look for techniques, and there are techniques for slowing it down. You put in rubber drops and there are various techniques for slowing it.

If you have a fall that is in excess, you put a cushion underneath so that it does not come down on a hard surface. It cushions the blow.

We have a couple of machines that we are not satisfied with at all. The machines are adding to the damage possibility and we have taken them out of service till we can find how to modify them. That is about where we are at this stage.

Mr. Darling: What about the big tractor trailers? They are just tilted right up and some of them come down there hell bent for election.

Mr. Corkery: We would consider that a controlled slide.

Mr. Darling: Boy!

Mr. Corkery: Yes, that is right.

Mr. Darling: Mind you, on the day we were there . . .

Mr. Corkery: There is no free fall, it is a . . .

Mr. Darling: Mr. Corkery, on the day we were there it was aggravated by ice. Here was the top of one of these transports, loaded with ice, and when the truck went up, down came the ice on top of it and into all the parcels.

Mr. Corkery: Oh, that is no good. That is bad.

Mr. Darling: There is something else, when you are emptying mail bags. Mail bags are usually all strung up as they come along, and the heavy parcels are probably at the bottom of those mail bags. Therefore, they come bouncing down on the light stuff—they come down on a belt, I will admit.

Mr. Corkery: The particular piece of machine I was referring to that opens the bags is one we have taken out of service. We have to find a way to slow down the fall coming out of the bag. That is right.

Mr. Darling: There is one other thing. I think you have 45 pounds maximum?

Mr. Corkery: Thirty-five, sir.

Mr. Darling: Oh, is it 35 now? I had heard it was 55 at one time and down to 45.

[*Translation*]

Nous examinons la question de trois ou quatre points de vue. Cette installation a été conçue pour que la chute libre maximum soit de 18 pouces, il s'agit d'une chute en droite ligne à l'air libre. De nombreuses glissoires ont plus de 10 pieds. Les glissoires sont moins abrutes que les chutes.

En certains endroits, la chute libre dépasse cette distance et les prévisions. C'est ce que le ministre a signalé. Nous avons demandé aux fabricants de chercher les erreurs et de les corriger. Mais certaines installations ont encore des chutes trop grandes.

Habituellement, on identifie les endroits où les colis sont endommagés et on essaie de les corriger. On commence par arrondir les coins trop aigus, puis on examine les glissoires elles-mêmes. Si des colis de différents poids sont envoyés dans la descente, on cherche les moyens de ralentir la chute, comme des pastilles de caoutchouc.

Si la chute est trop rapide, on met un coussin sous le colis pour qu'il n'entre pas en contact avec une surface dure. Cela atténue le choc.

Il y a une ou deux machines dont nous ne sommes pas du tout satisfaits. Elles accroissent les possibilités de bris et nous les avons retirées en attendant de pouvoir les modifier. Voilà où nous en sommes pour le moment.

M. Darling: Et les grosses remorques motorisées qu'on bascule?

M. Corkery: Nous considérons ça comme une descente contrôlée.

M. Darling: Eh bien!

M. Corkery: Oui, c'est exact.

M. Darling: Remarquez bien, le jour où nous sommes allés . . .

M. Corkery: Il n'y a pas là de chute libre, c'est . . .

M. Darling: Monsieur Corkery, le jour où nous étions là, il y avait un problème de glace. Il y avait de la glace sur le haut de l'un de ces camions, et lorsqu'il a basculé, la glace a glissé sur les colis.

M. Corkery: Ah, c'est très mauvais.

M. Darling: Il y a un autre problème lorsque vous videz les sacs postaux. Ces sacs sont habituellement ficelés lorsqu'ils arrivent et les colis lourds sont sans doute au fond. Par conséquent, ils retombent sur les colis plus légers lorsqu'on met ces sacs dans les glissoires.

M. Corkery: L'une des machines que nous avons retirées est celle qui ouvre les sacs. Nous devont trouver un moyen de ralentir la chute des colis contenus dans le sac. C'est exact.

M. Darling: Il y a encore une chose. Je crois que le maximum est de 45 livres.

M. Corkery: Trente-cinq, monsieur.

M. Darling: C'est 35 maintenant? J'ai entendu dire que c'était 55 auparavant et que maintenant c'est 45.

[*Texte*]

Mr. Corkery: Parcels, fourth class, are 35 maximum.

Mr. Darling: Is there anything that is heavier in weight then?

Mr. Corkery: No, there should not be. If it is a very small parcel it would get by if we did not spot it, but we do not take parcels over 35 pounds.

Mr. Darling: I am also wondering, Mr. Postmaster General, or you, Mr. Corkery, if you should not have said, well, all right, we are in the mail business; we are not in the freight business. Might it be just as well if you came down to 20 pounds? You are not going to make too much on 35-pound parcels. Suppose you cut it down again. You could cut a lot of the damage and probably cut a lot of claims. The money you would lose in those over-weight ones would be more than made up in other ways. Have you given some thought to that at all?

Mr. Lamontagne: I think I can say that we are checking. There is a firm that has been studying these incidents with us. Fodor Engineering Limited is looking into all these matters.

You know, when somebody says it drops from 10 feet, this is above the height of this room. I visit most of the plants and I have not seen any drop that high.

Mr. Darling: No, I have not either.

Mr. Lamontagne: I think this is exaggerated. But it is not exaggerated fo say that when they dump these big trucks that, because of the weight of the parcels, some might be crushed. But that is something we have to look into.

Mr. Darling: Now you also mentioned, Postmaster General, that you are going to gain $160 million with your extra charges, but have you thought anything about the business you are going to lose? I am wondering what your comments are on the Scarborough Public Utilities Commission who decided that rather than have their hydro bills go out and be delivered six or seven days later and not get their money in, they would go to a private courier who delivered them the next day and saved them, hard cash, $3,000 a month. I would assume that Her Majesty has the right to deliver first-class mails. I brought this up in the House to you. I am wondering what your comments are, or yours, Mr. Corkery, because this could happen in a hundred places.

• 2105

Mr. Lamontagne: I have said often, and I will let Mr. Corkery make his remarks after my own, that as far as a private courier like that is concerned, and the public utility in Scarborough using private couriers instead of the post office, we know lots of hydro people around this country who use the post office. I know the Quebec one does and I think they are quite satisfied with the service we have given them. I think they should investigate actually what the real costs are and what really they are gaining by having that done by a private carrier, considering that they will probably to pay a higher deficit if they do not use the post office, because our volume will drop if everybody starts doing that. I do not think it is the way to anchor their own organization, which is a Canadian organization.

[*Traduction*]

M. Corkery: Les colis de 4e classe pèsent au maximum 35 livres.

M. Darling: Y a-t-il des colis plus lourds?

M. Corkery: Non, non pas normalement. Les colis très petits pourraient passer inaperçus, mais nous ne prenons pas les colis de plus de 35 livres.

M. Darling: Monsieur le ministre, ou M. Corkery, je me demande si vous n'auriez pas dû dire: Très bien, nous nous occupons des postes, et pas d'une entreprise de fret. Ne serait-il pas préférable de réduire ce chiffre à 20 livres? Les colis de 35 livres ne sont pas très rentables. Si vous réduisiez le poids maximum, cela réduirait de beaucoup les bris et le nombre de plaintes. L'argent que vous perdriez, vous le regagneriez facilement d'autres façons. Avez-vous pensé à cela?

M. Lamontagne: Nous y pensons. Une société, la Floor Engineering Limited, étudie cette question pour nous.

Quand on parle d'une chute de 10 pieds, il s'agit à peu près de la hauteur de la pièce où nous sommes. J'ai visité la plupart des installations et je n'ai jamais vu de chute aussi haute.

M. Darling: Moi non plus.

M. Lamontagne: Je crois que c'est une exagération. Cependant, il n'est pas exagéré de dire que certains des colis peuvent être écrasés lorsqu'on vide les camions. Mais c'est une question que nous devons examiner.

M. Darling: Monsieur le ministre, vous avez également dit que vous économiserez 160 millions de dollars sur les frais supplémentaires, mais avez-vous pensé aux affaires que vous allez perdre? Que pensez-vous de la décision de la Commission des services publics de Scarborough, qui plutôt que d'envoyer ses factures d'électricité par la poste, qui ne les livre que six ou sept jours plus tard, et de ne pas recevoir les paiements, a décidé de faire affaire avec un livreur privé qui assure un service d'un jour, ce qui permet à la commission d'économiser $3,000 par mois en espèces. Il me semblait que seule Sa Majesté a le droit de faire la livraison du courrier de première classe. Je vous ai posé cette question à la Chambre. J'aimerais connaître votre opinion ou celle de M. Corkery, car cela pourrait se produire à 100 endroits différents.

M. Lamontagne: M. Corkery pourra vous dire ce qu'il en pense après moi, mais si les services publics de Scarborough font appel à des transporteurs privés plutôt qu'aux postes, nous connaissons de nombreuses entreprises hydroélectriques du pays qui ont recours à nos services. Par exemple, c'est le cas de l'Hydro-Québec, qui est très satisfaite des services que nous lui offrons. Ils devraient chercher à savoir ce que cela leur coûte réellement et ce qu'ils gagnent en ayant recours aux services d'un transporteur privé, étant donné qu'ils devront probablement payer un déficit plus élevé s'ils n'utilisent pas les services des postes, car notre volume sera réduit si tout le monde fait la même chose. Je ne crois pas que ce soit la bonne façon d'assœir leur propre organisme, qui est un organisme canadien sur des bases solides.

[*Text*]

Private couriers in many areas have, I would say, an inflated reputation. Since I have been the Postmaster General I have been checking a lot on the private courier's business. Very often, again, people say it is because of the post office. Lately I was at a board of directors meeting somewhere, with somebody I know. They teased the people, because they knew that he knew me, and the documents had not arrived. They said, "Well, again, the post office is wrong." But the documents were send by private courier.

I am not ready to say, Mr. Darling, that private couriers automatically can give a better service than we can give. Perhaps Mr. Corkery can add something to that.

Mr. Corkery: I do not have any more to add to it, sir.

Mr. Darling: Yes, but is it legal or is it not?

The Chairman: Order, please.

Mr. Darling: I am sorry, I do not think it is legal.

Mr. Lamontagne: As far as that is concerned, Mr. Darling, we will be investigating with our legal advisers the suitability of suing of not. I think my way of looking of things is to thy to convince these peopoe that we can give as effective, efficient service as anybody else. Why get into legal problems which will last I do not know how long and in the end there will be three lawyers, one saying we are right, an other one saying we are wrong and the other one saying he does not know. So I think it is much better to settle the matter between ourselves and try to convince them that we can give . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Darling. Mr. Milne.

Mr. Milne: Thank you, Mr. Chairman. First I would like to make just a brief comment on the statement by Mr. Dinsdale, if I may. He was contending that the press were not allowed into the plants. I would only comment on Gateway which is on lthe border of my constituency. Indeed, the local press in my riding have toured that plant a number of times. They have written feature articles about it. We have had organizations complain about problems in it and management have invited those organizations to come down and tour it at their convenience. The disappointment, frankly, has been that those organizations have never taken up that operation. In spite of the fact that they complained about the service, they never wanted to devote enough of their time to go down and tour it.

I just wanted to ask, through you, Mr. Chairman, a question of the Deputy Minister. In the Minister's statement he comments that 93 per cent of local mail is delivered within one day, 98 per cent in two. Is that fairly comparable for Gateway? I monitored it pretty closely during all the . . .

Mr. Lamontagne: I could not tell you for Gateway. We have weekly, or every two weeks, stastistics. We have here Toronto SC, Toronto South Central. LPPE, is that Gateway? Well, it is day plus one, 94 per cent, 94 and 96.

Mr. Milne: Ninety-four, ninety-six, in what time period?

Mr. Lamontagne: In the period we are checking.

Mr. Milne: One to two days is what you are . . .

[*Translation*]

Dans de nombreux domaines, les transporteurs privés ont une réputation surfaite. Depuis mon entrée en fonction, j'ai fait une petite enquête sur eux. Beaucoup de gens disent que c'est la faute des postes. J'assistais récemment à une réunion d'un conseil d'administration dont je connais l'un des membres. On l'avait taquiné parce qu'on savait qu'il me connaissait, et que certains documents n'étaient pas arrivés. Il disait: Encore une fois, c'est la faute des postes. Mais ces documents avaient été envoyés par transporteur privé.

Je ne suis pas prêt à dire, monsieur Darling, que les transporteurs privés fournissent nécessairement un service meilleur que le nôtre. Peut-être que M. Corkery voudra ajouter quelque chose.

M. Corkery: Je n'ai rien à ajouter, monsieur.

M. Darling: Oui, mais est-ce légal ou non?

Le président: A l'ordre.

M. Darling: Je ne crois pas que ce soit légal.

M. Lamontagne: Monsieur Darling, nos conseillers juridiques font enquête pour voir s'il y a lieu de faire des poursuites. Pour ma part, je crois qu'il faut essayer de convaincre ces personnes que nous fournissons un service aussi efficace que quiconque. Pourquoi s'engager dans des procédures juridiques qui peuvent durer longtemps, pour se faire dire à la fin par un avocat que nous avons raison, par un autre que nous avons tort et par un autre encore qu'il ne sait pas. Je crois qu'il est de beaucoup préférable de régler cette question entre nous et d'essayer de convaincre ces gens que nous pouvons offrir . . .

Le président: Merci, monsieur Darling. Monsieur Milnes.

M. Milne: Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord répondre brièvement à la déclaration de M. Dinsdale, si vous me le permettez. Il soutient que les journalistes n'ont pas été autorisés à visiter les installations. Je voudrais parler seulement de Gateway, qui se trouve à la limite de ma circonscription. En fait, les journalistes de ma circonscription ont visité cette installation plusieurs fois. Ils ont écrit des articles à ce sujet. Certains organismes se sont plaints de certains problèmes et la direction les a invités à venir visiter l'installation quand ils le voudraient. Ce qui est décevant, pour être franc, c'est que ces organismes n'ont jamais répondu à cette invitation. Ils se sont plaints du service, mais ils n'ont jamais pris le temps d'aller visiter l'installation.

J'aimerais poser une question au sous-ministre, par votre intermédiaire, monsieur le président. Le ministre dit, dans sa déclaration, que 93 p. 100 du courrier local est livré en un jour, et 98 p. 100 en deux. Cela est-il la même chose, dans le cas de Gateway? J'ai fait un contrôle assez strict pendant tout . . .

M. Lamontagne: Je ne peux pas vous dire pour Gateway. Nous avons des statistiques hebdomadaires ou bi-hebdomadaires. Nous avons ici l'établissement centre-sud de Toronto, l'établissement de traitement des lettres, est ce Gateway le centre principal d'acheminement? C'est un jour plus un, 94 p. 100, 94 et 96.

M. Milne: 94, 96, pendant quelle période?

M. Lamontagne: La période que nous avons vérifiée.

M. Milne: C'est donc un ou deux jours . . .

[*Texte*]

Mr. Lamontagne: Maybe the Deputy Minister would try to explain to you how we check these things.

Mr. Milne: I understand the process, I am just wondering about the results.

Mr. Lamontagne: Yes, 96, 94; 94 one day, 96 two days.

• 2110

Mr. Milne: An observation of mine would be that mail coming from outside the Toronto area or mail originating with the major mailers in Toronto probably is handled 94, 96 per cent in that period of time. The majority of the complaints are about mail originating, for instance, in Bramalea which is going to Brampton, or mail originating in Brampton going to Brampton. Nearly all the complaints I get are about very local mail that really is only going a very few blocks, but of course by the procedure, and I understand and support that, it has to go to the plant and come back out again. That is where the major delay seems to be, and the major area of complaints.

I just make that as representation that you have a look at the procedures under which local mail is picked up, delivered to the plant, resorted and comes back out.

When we were talking about the deficit and so on, it is an opinion of mine that in the Toronto area it is hard for me to see the Post Office sort of sit back and let the couriers have full whack at the profitable Toronto-Montreal, Toronto-Windsor, Toronto-Ottawa business. Not very many of them want to take on Moosonee or some of those places. I often wonder why the Post Office is not more aggressive in the courier field itself. It seems to me we are in both the mail and the message-handing business. I would hope that under the proposed Crown corporation that would be one of the advantages of going into the corporation; that in fact one of the objectives to enter the courier business would be to protect the revenue base of areas that in no way could pay their own way.

Mr. Lamontagne: I think at the moment the Post Office is open to all kinds of new ventures. I know we hear a lot of horror stories but I think there are a lot of success stories in the Post Office. I talked previously about Priority Post, for example; I talked about Telepost and I talked about CANNES, which is a new system we just put in. It is something that sooner or later can be comparable to FACSCAN if we really get beyond what we have now.

Let us take Priority Post, for example, which is, at the moment, the most successful operation we have. It is a contract with some of our customers to deliver their mail. At the moment I think our experience is not far from 100 per cent delivery on time and according to our contracts and all that, which people do not talk about. People ask why it was so secret. I was reading this morning in *Le Devoir*, I think, about FACSCAN, and they said exactly the same thing as I said in the House; that they did not talk about it before because they wanted to experiment, to make sure it works and make sure they were making money. Well, we had the same attitude with

[*Traduction*]

M. Lamontagne: Le sous-ministre pourrait peut-être expliquer comment nous établissons ces statistiques.

M. Milne: Je comprends comment vous le faites, je me pose seulement des questions sur le résultat.

M. Lamontagne: Oui, 96, 94; 94 p. 100 en un jour, 96 p. 100 en deux jours.

M. Milne: Je dirais que le courrier qui vient de l'extérieur de Toronto ou des principaux expéditeurs à Toronto est probablement traité à 94 et 96 p. 100 pendant cette période. La majorité des plaintes visent le courrier venant, par exemple, de Bramalea à destination de Brampton, ou le courrier venant de Brampton pour se rendre à Brampton. Presque toutes les plaintes que je reçois se rapportent à du courrier local qui, en fait, ne voyage que sur une distance de quelques pâtés de maisons et qui doit suivre naturellement la procédure normale qui est de se rendre d'abord à l'installation postale pour en ressortir. Je comprends cette procédure. Je suis d'accord de ce côté. Mais c'est de là que viennent les retards principaux.

Il faut donc tenir compte de cette procédure qui consiste à ramasser le courrier local, à l'amener à l'installation postale, à le retrier et le renvoyer.

Lorsque nous parlons de déficit, etc., j'ai du mal à concevoir que le ministère des Postes, dans la région de Toronto, ne fasse rien et laisse les transporteurs de courrier profiter au maximum de ces routes si profitables de Toronto-Montréal, Toronto-Windsor, Toronto-Ottawa. Il n'y a pas tellement de ces entreprises de courrier qui veulent s'occuper de Moosonee ou de certains de ces endroits. Je me demande pourquoi le ministère des Postes ne se montre pas plus dynamique dans ce domaine et il me semble que notre domaine, c'est à la fois celui du courrier et du transport des messages. J'espère que la transformation du ministère des Postes en société de la Couronne permettra de s'occuper de ces affaires de transport de courrier, de messages, afin de subventionner le secteur où il est impossible d'obtenir les recettes nécessaires.

M. Lamontagne: Je crois que, actuellement, le ministère des Postes est prêt à examiner toutes sortes d'entreprises. Je sais qu'on raconte toutes sortes d'histoires extrêmement fâcheuses au sujet des Postes, mais je crois que nous avons eu aussi nos succès. J'ai mentionné précédemment l'exemple de la poste prioritaire, de la téléposte; j'ai parlé aussi d'un nouveau système utilisé dénommé le CANNES. Dans ce dernier cas, nous allons un peu plus loin, le système pourrait se comparer à celui du FACSCAN.

Parlons donc maintenant de la poste prioritaire: pour l'instant c'est l'opération qui réussit le mieux, c'est-à-dire que nous passons contrat avec certains de nos clients pour nous occuper de la distribution de leur courrier. Pour l'instant, je crois que nous avons réussi à 100 p. 100 à respecter les délais de livraison. Les gens parlent peu de ces réussites, mais ils nous ont demandé pourquoi nous gardions l'opération si secrète. Je lisais ce matin dans *Le Devoir*, je pense, que les responsables de l'opération FACSCAN avaient dit exactement les mêmes paroles que j'avais dites à la Chambre, c'est-à-dire qu'ils n'avaient pas voulu en parler car il s'agissait tout d'abord

[*Text*]

Piority Post. We did not talk about it at once. Treasury Board said to keep it quiet for a while and experiment with it, and see that it is successful and self-sustaining financially; that you do not go and get more taxpayers' money with that system. Now that we have proved it, I think the thing will change and we will go ahead with that.

It is the same thing with all the other systems we are trying, with Telepost and CANNES and all these things. We are trying to keep up to date with our competitors, and we will not let them claim the most profitable part of the business and sit down and do nothing. Do not forget that they do not have the same problems as far as Labour management is concerned. I do not know if our employees would get the same pay as some of these courrier employees would get. Probably they would not be very happy; we have to pay a higher salary. They probably pay the minimum wage to these people, and they probably do not have pensions for courier employees. They do not have the advantages we have to give, so I do not think it is fair competition. However, we are in the market and I can tell you we have everything it takes in management, in our employees and our equipment to compete if we decide to work together.

Mr. Milne: Again, I do not know whether I am asking a question or just making a representation, but it seems to me the public are sometimes critical, and rightly so sometimes—probably not rightly so—but a lot of that focuses on the union work side of it. I agree with the statement the Postmaster made in the House that there is a small group of militant people that has neither the support of its coworkers nor its labour unions and so on. But I really hope that in the over-all management of the Post Office—and I guess I am directing this to the Deputy Minister in his role as chief administrator, particularly at Gateway—you take an equally critical role of management as of labour. I am not really siding with labour when I make this, but it just seems to me that one of the things that needs to be developed is a real good esprit de corps of human dynamics and team management, this kind of thing, and most of all I honestly think, from people I have talked to, that the unions would co-operate with a tough attitude from management on militants. I really think the public expect that.

• 2115

I really think the person who is doing a good job in the Post Office expects management to do that when they see a co-worker either creating damage or work stoppage or doing work against the best interests of the Post Office because it does not do his morale any good to go to the Legion and have a beer at night and listen to complaints about the Post Office. Most of these people are pretty proud people and, in my opinion, do a very good job.

All of this kind of thing goes against them, being able to be proud workers of Canada Post. So I hope in your management philosophy you are taking a fairly aggressive line in making

[*Translation*]

d'une expérience, de s'assurer que l'opération fonctionnait et qu'on faisait des recettes. Dans le cas de l'opération: «postes prioritaires», nous n'avons pas parlé tout de suite et le Conseil du Trésor nous a demandé de garder le silence pendant un certain temps sur cette expérience, afin de voir si elle pourrait s'autofinancer et ne pas coûter quoi que ce soit aux contribuables. Maintenant que l'opération a réussi, la politique va changer et nous irons de l'avant.

Il en va de même pour les autres systèmes que nous mettons à l'essai, soit le téléposte et CANNES et autres choses semblables. Nous nous efforçons d'être compétitifs et nous ne voulons pas rester à rien faire puisque nos concurrents s'assurent la partie la plus rentable de l'affaire. Il faut avoir présent à l'esprit que ces concurrents sont mieux placés sur le marché du travail, et je ne sais pas si nos employés obtiendraient le même salaire s'ils travaillaient pour ces entreprises. Nous devons donc fournir un traitement plus élevé alors que ces entreprises peuvent payer le salaire minimum, et il est probable que ces entreprises ne fournissent pas non plus de pensions à leurs employés. Je crois donc que la concurrence ne se fait pas sur un pied d'égalité. Toutefois, nous nous sommes lancés dans ces affaires et je puis vous assurer que si nous travaillons tous ensemble, nous serons en mesure d'être compétitifs car nous disposons de la gestion, des employés et du matériel nécessaire pour être concurrentiels.

M. Milne: A nouveau, je ne sais pas si je vais poser une question ou simplement faire une observation: le public semble critiquer, quelquefois à juste titre, quelquefois probablement que ce n'est pas justifié, le côté syndical de l'affaire. Je suis d'accord avec la déclaration faite à la Chambre par le ministre des Postes pour dire qu'il y a un petit groupe de militants qui créent des ennuis et qui n'a ni le soutien des collègues de travail ni celui des syndicats, etc. J'espère que dans votre gestion d'ensemble du ministère des Postes, et je suppose que j'adresse cette question au sous-ministre à titre d'administrateur en chef, particulièrement à Gateway, vous vous montrez aussi critique de la gestion que des employés. En disant ceci, je ne prends pas partie pour les employés mais il me semble que ce qu'il faudrait établir, c'est un excellent climat des relations humaines et de gestion d'équipe; d'après la majorité des gens à qui j'ai parlé, on considère que les syndicats collaboreraient à la condition que la gestion montre une attitude très ferme dans le cas des militants. Je crois que le public espère aussi cela.

Je pense que la personne qui fait du bon travail au ministère des Postes s'attend à ce que la direction prenne une attitude extrêmement ferme lorsqu'elle constate qu'un co-travailleur fait des dommages ou crée des arrêts de travail ou travaille à l'encontre de l'intérêt du ministère des Postes car son moral ne sera pas meilleur s'il se rend le soir à la Légion pour boire une bière et entendre des plaintes au sujet du ministère. La plupart de ces gens sont extrêmement fiers et à mon avis font du très bon travail.

Donc tout ce qui nuit au ministère nuit aussi à ses employés et j'espère que votre gestion prendra pour attitude d'être extrêmement ferme avec les militants. Il faut que vous arriviez

[*Texte*]

sure that you are tough on militants, that you really manage to develop an esprit de corps and the pride that should be there and really take a tough line. Even the most militant or I should say even the labour unions will not support their present activities.

Mr. Lamontagne: I can assure you just briefly that everything is done by the management at the moment to employ only the employees who are efficient, who are trying to give an honest day's work. But as you know, at the same time as being, as you say, firm and tough—whatever expression you used—we have to fair and go through the proper procedures about adjudication and grievances which is very laborious and very complicated but I can assure you none of our managers is interested in having an overly militant worker with him and trying to disrupt this service.

The Chairman: Mr. Orlikow

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, in his statement today the Minister says, talking about the mail, and I quote:

> I found that 93 per cent of local mail, this represents 40 per cent of all mail being delivered within one day of mailing, 98 per cent is delivered the second day and in 8 of the 22 reporting plants included inthe survey, 100 per cent second day delivery is achieved.

Talking in his statement today just about local mail, in answer to a question I asked him last Thursday, March 1—in my question I said;

> . . . mail between cities in Canada is now regularly taking four to five days to reach its destination . . .

The Minister replied:

> . . . it is completely false. From 95 per cent to 97 per cent of the mail is delivered within one or two days across Canada.

That is what the Minister said last Thursday.

Mr. Chairman, I thought I should try to find out what was really happening, and I thought the easiest way was to collect some mail that came to some of the members of Parliament, including myself. So last Friday, which was March 2, my office collected the first class mail which came to the following members: Mr. Broadbent, Mr. Douglas, Mr. Knowles and myself.

There were 66 letters that came that day. We checked the date that they were stamped in the city in which they originated and the date they were stamped here. Four of the 66 letters took eight days to get here, 8 of the letters took seven days to get here; 10 of the letters took six days to get here; 19 of the letters took four days; and 4 of the letters took three days. In other words, 51 out of 66, that is 77 per cent, took more than the two days the Minister talked about. Six of the letters came in two days; seven of the letters came in one day . . .

An hon. Member: From the United States?

[*Traduction*]

à développer au sein du ministère un esprit de corps qui, concurremment avec cette fierté des employés et cette fermeté de la gestion, devrait aboutir à ce que même les syndicats ne soutiennent pas les activités de ces militants trop zélés.

M. Lamontagne: Je puis vous assurer que la direction fait actuellement tout son possible pour engager que des employés qui se montrent efficaces, qui fournissent une honnête journée de travail. Mais comme vous le savez, tout en étant, comme vous le dites, très fermes—quelle que soit l'expression utilisée—nous devons nous montrer justes et suivre les procédures d'arbitrage et de griefs qui sont extrêmement laborieuses et très compliquées. Je puis vous assurer cependant que nos directeurs ne veulent pas avoir chez eux de travailleurs trop militants qui cherchent à interrompre le service.

Le président: Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Monsieur le président, M. le ministre dans sa déclaration nous a dit aujourd'hui au sujet du courrier et je cite:

> Je constate que 93 p. 100 du courrier local (soit 40 p. 100 de tout le courrier) est distribué dans les 24 heures qui suivent sa mise à la poste. Par ailleurs, 98 p. 100 du courrier est distribué dans les quarante-huit heures, et dans huit des 22 établissements postaux qui ont fait partie de ce relevé, 100 p. 100 du courrier est livré dans les 48 heures suivant la mise à la poste.

Mais, pour cette question de courrier local uniquement, en réponse à une question que j'avais posée jeudi dernier le 1er mars où je disais:

> . . . le courrier interurbain met régulièrement quatre ou cinq jours pour arriver à destination . . .

Le ministre a répondu:

> . . . c'est complètement faux. Partout au Canada, on livre de 95 à 97 p. 100 du courrier en moins de deux jours.

Voilà ce que le ministre a déclaré jeudi dernier.

Monsieur le président, j'ai cru bon de voir ce qui se passait réellement et la façon la plus simple c'était de recevoir du courrier venant de certains députés, y compris moi-même. Donc, jeudi dernier, soit le 2 mars, mon bureau a réuni des lettres envoyées par poste première classe et venant des députés suivants: M. Broadbent, M. Douglas, M. Knowles et moi-même.

J'ai récolté 66 lettres cette journée et vérifié la date d'oblitération du timbre dans la ville d'où elles venaient et la date d'oblitération des timbres apposées ici. Quatre des 66 lettres avaient mis huit jours à me parvenir; huit des lettres, sept jours; 10 des lettres avaient mis six jours; 19 des lettres, quatre jours et 4 des lettres avaient pris trois jours. En d'autres termes, 51 lettres sur 66, soit 70 p. 100 du courrier, avaient pris plus que ces deux jours indiqués par le ministre. Six de ces lettres me sont parvenues en deux jours; et sept sont parvenues le même jour . . .

Une voix: Des États-Unis?

[*Text*]

Mr. Orlikow: All in Canada, and they are right here, Mr. Chairman. The Minister and his officials can check this. And two were delivered the same day. That was internal mail here in the building.

• 2120

We checked the mail today—and, of course, there was a week end—and there were 70 letters which came to the four offices. And this is the record of the 70 letters: one took 10 days; seven took 7 days; 19 took 6 days; 18 took 5 days; and 10 took 4 days. In other words, 55 out of the 70—that is, 79 per cent—took longer than 2 days. Twelve were delivered the next day, which means 3 days, but there was a week end; and 3 were delivered the same day. So 79 per cent, Mr. Chairman, took longer than 2 days. Fourteen of the letters were not postmarked, so we did not include those.

Mr. Chairman, we did not select the letters; we did not take out the bad ones. I told my staff to take them all, and there is the record. I would be curious how the Minister or the Deputy could explain that. I would be very happy to give him the envelopes. They can check it at their leisure.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lamontagne: We will take your word for it, but I think I would like to stress the fact that when I mentioned figures of 93 or 95, I meant local mail. Maybe I did not say it the first time, but I corrected it today in the House and here, saying that when we talk about these figures, for one day or for 48 hours, it is obviously local mail. I do not think you can expect a letter coming from Yukon to St. John's, Newfoundland, to take one day or two days. I do not think anybody can do it, even physically. But as far as the rest of the mail is concerned, I would like the Deputy to explain why some letters take more than others. I hope you will receive them all and there are none missing and you will receive your mail anyway in a reasonable time.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, just one more thing before the Deputy Minister gives some kind of explanation. I recognize that letters from isolated communities may take time, but we are talking here about letters which come from Victoria, Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, Toronto, where there are airplanes flying a number of times a day. So I find it hard to compare these results with what the Minister said.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, that is a difficult question to answer without looking at these envelopes, really. But the test we use is basically between the 22 plants. What we do is seed some 14,000 letters every week into those 22 plants and then exchange the mail and take a reading statistically of what that does. That is where the numbers the Minister is using come from. So basically, when we are talking 97, or whatever the number is, we are looking specifically at the mail which has been seeded in that plant and which appears in a letter box

[*Translation*]

M. Orlikow: Non, toutes venaient du Canada et elles sont toutes ici, monsieur le président. Le ministre et ses collaborateurs peuvent vérifier. Deux de ces lettres m'ont été remises le même jour et il s'agissait de courrier interne, envoyées dans cet édifice même.

Nous avons vérifié le courrier aujourd'hui, et il y a bien sûr eu une fin de semaine, et les quatre bureaux ont reçu 70 lettres. Voici le détail: l'une a pris dix jours; sept ont pris sept jours; 19, six jours; 18, cinq jours; et 10, quatre jours. Autrement dit, 55 des 70 lettres, soit 79 p. 100, ont pris plus de deux jours. Douze ont été livrées le jour suivant, ce qui veut dire trois jours, avec la fin de semaine; et trois furent livrées le même jour. Donc, monsieur le président, 79 p. 100 des lettres ont mis plus de deux jours à arriver. Quatorze des lettres n'avaient pas le cachet de la poste, nous ne les avons donc pas comptées.

Monsieur le président, nous ne les avons pas choisies ces lettres: nous n'avons pas pris les exemples qui nous arrangeaient. J'ai demandé à mon personnel de tout prendre et voilà ce que nous avons trouvé. Je serais curieux d'entendre le ministre ou son sous-ministre nous expliquer cela. Je leur fournirai d'ailleurs les enveloppes avec le plus grand plaisir. Ils pourront vérifier à loisir.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lamontagne: Nous nous contenterons de votre parole mais je veux insister sur le fait que lorsque j'ai parlé de 93 ou 95, il s'agissait du courrier local. Peut-être n'ai-je pas précisé la première fois, mais je l'ai corrigé aujourd'hui à la chambre et ici en disant bien que ces chiffres portant sur 24 ou 28 heures touchaient évidemment le courrier local. Je ne pense pas que l'on puisse s'attendre qu'une lettre aille du Yukon à St-Jean, Terre-Neuve en un jour ou deux. C'est impossible, même physiquement. Mais pour le reste du courrier, j'aimerais que le sous-ministre explique pourquoi certaines lettres prennent plus de temps que d'autres. J'espère que vous les recevrez toutes de toute façon dans des délais raisonnables.

M. Orlikow: Monsieur le président, encore un détail avant que le sous-ministre ne nous explique la chose. Je comprends bien que les lettres qui viennent de lieux isolés mettent plus longtemps, mais il s'agit là de lettres venant de Victoria, Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, Toronto, d'où partent plusieurs avions par jour. Je ne comprends donc pas du tout comment l'on peut comparer ces résultats avec ce que nous a dit le ministre.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Monsieur le président, c'est une question difficile si l'on n'a pas les enveloppes en question. En général notre test porte sur 22 centres. Nous envoyons 14,000 lettres chaque semaine dans ces 22 centres puis échangeons le courrier et étudions statistiquement ce qui se passe. C'est de là que viennent les chiffres qu'utilise le ministre. Donc, essentiellement, lorsque nous parlons de 97, ou d'un chiffre semblable, il s'agit précisément du courrier mis à la poste dans ce centre et récolté dans une boîte à lettres à l'une des stations postales de

[*Texte*]

somewhere in one of the postal stations in that city. For example, Winnipeg would be running about—Winnipeg is next day at 94; one day late, it comes right up to 100. That is one of our high-performing plants. Now, if I start looking across the rest of the country, basically coming into Ottawa, which is what we were talking about, the Ottawa standard from the major 22 cities is a two-day standard. That means if I mail it at 5.00 o'clock tonight, the next day plus one would be standard, but we are talking about plus one on top of that would be up in this 94 per cent bracket. If I back up to a smaller city, because that is all just into the big cities, then some of our numbers—let me give you a couple of examples. coming in from St. John's, Newfoundland, into Ottawa, 56 per cent of that mail, according to our testing in the week we tested here, would have come in that two-day standard into Ottawa; 56 per cent would be delivered. Ninety-two per cent of it would have been delivered one day late, and the added 8 per cent is two, three or four; it comes in from there on.

That is about the pattern we see across the whole country. It is very difficult for me to be able to explain it unless I look at what you have for "week ends" and whether—because we are talking about delivery days here. I would love to have the samples . . .

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, he can have the samples. I am not saying they are an exact representative group, but the first three I looked at—here is Montreal, February 22, delivered on March 2. Here is one from Sydney, Nova Scotia, February 22, delivered on March 2. Here is another one from Montreal, February 22, delivered on March 2, and so on. I will be very happy, Mr. Chairman, to give these envelopes to the Minister.

• 2125

I would like to come back to another question which I have raised with the Minister several times and that is the question of door-to-door delivery in suburban areas which are not getting it. I got some information today. I am told that there are 35,000 homes in Edmonton, in the urban area, which are not getting door-to-door delivery. I am told that there are 18,000 homes in Calgary that are not getting door-to-door delivery. I am told that in my own city of Winnipeg, we are lucky; we are only short 17 letter carriers. I do not have the figures for the other cities, but I wonder whether the Minister could supply us, not necessarily today, but at the next meeting, with the number of homes, let us say, in the 15 largest cities, which are in the urban area and which are not getting door-to-door delivery, and how long those people have been waiting, because some of my people, Mr. Chairman, and I am sure I am not alone, have been waiting three and four years.

Mr. Lamontagne: I could put my own city, Quebec City, too. Lots of Quebeckers have been waiting for door-to-door delivery for the last two or two years and a half since our government has put some restraints on the spending in the Post Office, trying to hold down the expenses. It was a good policy in a way so that we can slow down our deficit and try to cut whenever we could. However, I think because people do not have door-to-door delivery, that does not mean they do not have mail service. They have general service; they have group

[*Traduction*]

la ville. Par exemple, pour Winnipeg, c'est le lendemain à 94 p. 100; le jour suivant, c'est 100 p. 100. C'est un des centres où nous obtenons les meilleurs résultats. Bien sûr, si l'on considère le reste du pays, pour arriver à Ottawa, puisque c'est ce dont il est question maintenant, en général à partir des 22 plus grandes villes, il faut compter deux jours. Cela signifie que si je mets une lettre à la boîte à 17 h 00 ce soir, je peux compter qu'elle arrive après-demain; mais quand on parle de 94 p. 100, il faut compter un jour de plus. Si nous passons à une ville plus petite, car cela ne touche que les grandes villes, certains des chiffres changent et je vais vous donner quelques exemples. De St-Jean, Terre-Neuve, à Ottawa, 56 p. 100 du courrier, d'après les tests que nous avons effectués cette semaine, serait arrivé en deux jours; 56 p. 100 serait donc livré. Là-dessus 92 p.100 serait livré un jour en retard, et les huit autres p. 100 deux, trois ou quatre jours plus tard.

C'est à peu près ainsi que cela se passe dans l'ensemble du pays. Il m'est très difficile de vous expliquer cela sauf si j'examine ce que vous considérez comme «fin de semaine» et si, car il s'agit ici de jours de livraison . . . Enfin j'aimerais avoir les échantillons . . .

M. Orlikow: Monsieur le président, je peux les fournir. Je ne dis pas que ce soit un exemple-type, mais les trois premières lettres que j'ai vues venaient de Montréal, le 22 février, livrées le 2 mars. En voici une de Sydney, Nouvelle-Écosse, datée du 22 février et livrée le 2 mars. Encore une de Montréal, 22 février, livrée le 2 mars etc. Je donnerai volontiers ces enveloppes au ministre.

Mais j'aimerais revenir à une autre question que j'ai déjà abordée plusieurs fois avec le ministre, à savoir la livraison à domicile dans les banlieues. J'ai ici quelques renseignements. J'apprends en effet que dans la région urbaine d'Edmonton, 35,000 résidences ne bénéficient pas d'une distribution à domicile. De même pour 18,000 foyers à Calgary. Dans ma propre ville de Winnipeg, nous avons de la chance, il ne manque que 17 facteurs. Je n'ai pas les chiffres pour les autres villes, mais le ministre pourrait peut-être nous indiquer, pas nécessairement aujourd'hui, mais peut-être lors de la prochaine réunion, combien de résidences, par exemple, dans les 15 plus grandes villes, ne reçoivent pas leur courrier à domicile et depuis combien de temps ces gens attendent car, monsieur le président, j'en connais, et je suis sûr que je ne sais pas le seul, qui attendent depuis 3 et 4 ans.

M. Lamontagne: Je pourrais ajouter ma propre ville de Québec. Nombre des habitants de Québec attendent la distribution à domicile depuis 2 ans ou 2 ans et demi, depuis que le gouvernement a limité les dépenses des postes. C'est dans un certain sens une bonne politique puisque cela permet de ralentir notre déficit et nous essayons de diminuer partout où c'est possible. Toutefois, je pense que ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de distribution à domicile que le service n'existe pas. Il y a

[*Text*]

office service; general delivery; they have other ways of having their mail.

You said, 105,000 people do not have door-to-door delivery.

Mr. Orlikow: I said . . .

Mr. Lamontagne: I think we have the exact number of people, I would say, in most of the cities across Canada who would have door-to-door delivery tomorrow if we let go, as far as the expenses are concerned and person-years. I think that amounts to many hundreds of thousands of people.

Mr. Orlikow: Could we have a breakdown, not tonight, but could we have . . .

Mr. Lamontagne: We could bring you what we would expect to give as a door-to-door delivery, if we would let go, as far as the budget restraint and the person-years is concerned. I can say something, though: practically every year across Canada about, I would say, 105,000 people have door-to-door delivery through what we call fill-ins. If they are in the middle of an area which already has door-to-door delivery, because of development within that area, they get this door-to-door delivery. So some people are getting it inside these areas. But I gave examples the other day in the House, of Calgary, Saskatoon, Toronto—cities with very fast-growing suburban areas. We cannot supply the letter carriers, or we cannot supply the money. We cannot supply the person-years at the moment. If money comes in, that is, if the government has more money and the government decides to open up on these budget restraints, then we will give these people what they want. I think it is a question of policy; it is a question of being responsible government, as I said. We have to cut somewhere; they asked us to cut it and they asked us to delay this service so that we can cut down our deficits as far as the government is concerned. It is not because we like it. I have had many complaints and letters and telephone calls as I could have on that. My own colleagues from the Toronto area and from many areas are after me every day to try to get this door-to-door delivery, but I have to tell them the same thing as I tell you: if we give it to one area, in my way of looking at it, we have to give it to every area across Canada. I am not going to make a special case for Toronto or for any other place. If we decide to give it, we will give it across Canada.

• 2130

The Chairman: Thank you, Mr. Orlikow.

Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. I have a few questions for the Minister. On page 5 of his brief, he talked about competitors to Canada Post, and I think Mr. Darling mentioned the Scarborough utilities, but I would like to bring up the matter of UPS and its application which I think is before the Ontario Highway Transport Board. I am concerned about this whole question of the monopoly position of the Post Office and the fact that a lot of the Post Office's profitable areas of operations are being lost to or potentially could be lost to private couriers. Perhaps, Mr. Chairman, the Minister would be good enough to tell us why the Post Office is so

[*Translation*]

un service général. Il y a un service groupé; la poste restante, il y a d'autres façons de recevoir le courrier.

Vous avez dit que 150,000 personnes ne recevaient pas leur courrier à domicile.

M. Orlikow: J'ai dit . . .

M. Lamontagne: Je crois avoir ici les chiffres exacts pour la plupart des villes du Canada où l'on pourrait avoir une distribution à domicile si l'on ne s'inquiétait pas des frais que cela représente et des années-personnes. Je crois que cela représente bien des centaines de milliers de personnes.

M. Orlikow: Pourriez-vous nous fournir la ventilation, sinon ce soir, du moins . . .

M. Lamontagne: Nous pourrions vous dire les services à domicile qu'il nous serait possible d'offrir si nous n'avions plus de restrictions budgétaires. Toutefois, je puis vous dire que pratiquement chaque année environ 105,000 Canadiens se voient distribuer leur courrier à domicile grâce au système de continuité. S'ils se trouvent au milieu d'un secteur de distribution à domicile, ils peuvent en bénéficier eux aussi. Si donc on construit dans un secteur semblable, les nouveaux résidents se voient distribuer le courrier à domicile. Mais j'ai, l'autre jour à la Chambre, donné des exemples à Calgary, Saskatoon, Toronto où les banlieues se développent très rapidement. Nous ne pouvons ajouter suffisamment de facteurs ni débourser ce qu'il faudrait pour la distribution à domicile. Si l'argent rentre, si le gouvernement peut élargir notre budget, nous pourrons fournir ces services. Je crois qu'il s'agit d'une question de priorité; le gouvernement doit assumer ses responsabilités. Il lui a fallu opérer des restrictions budgétaires; il nous a demandé de le faire dans notre propre secteur et de retarder ainsi ce service pour diminuer nos déficits. Ce n'est pas que cela nous plaise. J'ai vraiment reçu le maximum de plaintes, de lettres et de coups de téléphone à ce sujet. Même mes collègues de la région de Toronto et d'ailleurs essaient tous les jours de me convaincre d'avoir ce service de livraison à domicile, mais je dois leur répondre la même chose qu'à vous, à savoir que si je le fais pour une région, il faudra que je le fasse partout au Canada. Or, je n'ai pas l'intention de faire de Toronto un cas spécial. Si nous décidons d'assurer ce service, nous le ferons d'un bout à l'autre du Canada.

Le président: Merci, monsieur Orlikow.

Monsieur Collenette.

M. Collenette: Merci, monsieur le président. J'ai plusieurs questions à poser au ministre. A la page 5 de votre mémoire, vous parlez des concurrents des postes canadiennes; M. Darling a abordé la solution utilisée par les services d'utilité publique de Scarborough, mais, moi, j'aimerais revenir au cas de l'UPS, qu'examine actuellement «Ontario Highway Transport Board». Je me préoccupe de cette situation de monopole qu'occupe le ministère des Postes et du fait qu'un grand nombre de régions rentables pour ce ministère sont peu à peu desservies par des services de messageries privées. J'aimerais

[*Texte*]

adamant in its objections to United Parcel Services' application.

Mr. Lamontagne: Well, Mr. Collenette, I could give you many reasons. First of all, I think that Ontario is pretty well served in so far as the small parcel delivery market without getting UPS in the picture. I think that is on the same principle as preventing foreign companies from coming and buying out or controlling the Canadian market. This company, as you know, is an American company and I think that we have enough of our own people earning a living and giving good services in so far as the private couriers are concerned. I think to exemplify what I am saying maybe I can quote from the program which appeared on TV the other day on the *Fifth Estate*, and I quote because I would not like to say it myself:

> Most Canadians have never heard of UPS as it operates primarily in the United States. But it is the largest trucking operation in the world. It employs 100,000 people, more teamsters than any other company in America. It operates 50,000 vehicles and its total sales for 1978 is over $2.5 billion all from parcel deliveries. Not everyone however is impressed.

There were three unidentified speakers on the program, and I quote from the program because I do not want to say it myself. One says:

> United Parcel is like a steamroller. Slowly and surely they flatten competitions.

The second one says:

> They will do whatever they have to do, whether it is political, legal or illegal.

And the third one says:

> They make their own rules. They are a giant. They are a cannibalistic firm.

Well I think after you have heard for one-half an hour about what kind of competition you will be into if you let them take over the market in Ontario and the rest of Canada, then you can imagine what will happen to the private couriers, the Canadian private couriers. You might remember, when we went to court to prevent the Ontario Highway Transport Board from giving them a licence, even CUPW was with us. Yes, they came up and testified against UPS. CNR, CPR went there. Most of the people involved in this business were on our side asking the Ontario government not to give a licence because they know that these people are the kind of competitors we do not need. I do not say we want to stop them but it is a kind of competition we do not need. We have enough Canadian firms earning their living, employing Canadians and who are making money.

Another point, UPS is losing money at the moment in Canada, and they are ready to lose money until they take control of the market. I think we have to be very, very cautious

[*Traduction*]

que le ministre nous explique pourquoi le ministère des Postes s'oppose tellement à la demande de «United Parcel Services».

M. Lamontagne: Monsieur Collenette, je pourrais invoquer un grand nombre de raisons. Tout d'abord, j'estime que les services de livraison des petits paquets desservent suffisamment l'Ontario sans être obligés d'avoir recours à l'UPS. C'est d'ailleurs le même principe qui consiste à empêcher des sociétés étrangères de venir acheter des sociétés canadiennes ou de contrôler le marché canadien. Comme vous le savez, la société en question est américaine, et j'estime que nous avons suffisamment de bons services de messageries privées canadiennes sans avoir recours à cette société. A titre d'exemple, j'aimerais vous citer un extrait de l'émission «Fifth Estate» de la semaine dernière, à la télévision:

> La plupart des Canadiens n'ont jamais entendu parler de UPS étant donné que cette société fonctionne essentiellement aux États-Unis. Il s'agit toutefois du service routier le plus important au monde. Il empoie 100,000 personnes, soit plus de routiers que n'importe quelle autre société des États-Unis. Ce service utilise 50,000 véhicules et le volume total de ses ventes, pour 1978, a dépassé 2.5 milliards de dollars en ce qui concerne les livraisons de paquets. Toutefois, cela n'impressionne pas tout le monde.

Trois témoins anonymes ont pris la parole au cours de cette émission et je cite ce que l'un d'entre eux a dit:

> La société United Parcel est comme un rouleau compresseur. Lentement, mais sûrement, elle écrase tous les concurrents.

Le deuxième a dit:

> Pour cette société, tous les moyens sont bons, qu'ils soient politiques, légaux ou illégaux.

Et le troisième a ajouté:

> Cette société établit ses propres règlements; c'est un véritable géant, un véritable cannibale.

Une fois qu'on vous a expliqué, pendant une demi-heure, le genre de concurrence que ce genre de société exercerait en Ontario et dans le reste du Canada, vous pouvez facilement imaginer ce qu'il adviendrait des services de messageries privées canadiens. N'oubliez pas, que, lorsque nous sommes allés devant un tribunal, pour empêcher l'«Ontario Highway Transport Board» d'accorder un permis à cette société, même le syndicat des postiers était avec nous et a témoigné contre UPS. Il y avait même le CN et le CP. La plupart des intervenants se sont rangés de notre côté pour demander au gouvernement ontarien de ne pas octroyer de permis à cette société, car tous savaient très bien qu'ils n'avaient pas besoin de ce genre de concurrence. Je ne dis pas que nous voulons entraver les activités de cette société, mais c'est simplement un type de concurrence que nous ne voulons pas chez nous. Il y a suffisamement de sociétés canadiennes qui assurent ce service en employant des Canadiens sans avoir recours à cette société américaine.

Je voudrais également vous signaler que la société UPS est actuellement déficitaire au Canada, mais qu'elle est prête à y faire des pertes tant qu'elle n'aura pas pris le contrôle du

[*Text*]

about what we do about this company. I am leaving the people who would testify in the court on things like that to decide what they want to do about that, because I am not the one who is going to go there, but, as I say, lots of publicity was made about the first hearings and even our Deputy Postmaster went to testify at those hearings. I think it would be a bad thing to allow such a company to operate in Canada.

• 2135

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. My next question deals with a recent statement that was made by Mr. McGarry, the Letter Carriers Union of Canada President. I think he made a speech in Edmonton. He said that the managerial population in the Post Office has increased 500 per cent since 1968. Now we get some of these questions routinely in the House of Commons, or you do, routinely from the opposition. I suppose it is their place to score political points. When you have the President of a responsible union within the Post Office saying this, how do you respond? Is his claim true? If it is true then why has it happened in the last 10 years and what is being done to improve the situation?

Mr. Lamontagne: Well, you know, you can always play whatever you want any way you want with statistics. Mr. McGarry said that since 1968 to 1978 management has grown to 500 per cent and employees have a rate of growth of only 50 per cent. I can tell you one thing, Mr. McGarry would be very glad of that because his own union, the Letter Carriers' Union of Canada, has grown from 1970 when it was 11,700, to 17,700 in 1975 and in 1978 to over 18,000 letter carriers, so I do not know why he is criticizing the growth in the staff or in the employees of the Post Office when his own union went so high. As far as the management is concerned, I think his figures are out of fantasy in a way that he is taking a 10-year lapse. First of all, 10 years ago there was no staff relations branch because collective bargaining came about in 1968 with the establishment of the PSRB, so this staff relations branch was not existing. There was no marketing director because we had no competition at the time. The philatelic service was just at the beginning. There was no quality insurance branch. There was no coding and mechanization branch, because it was not existing. Also there was no safety and health welfare branch, which we had to do because of our numerous employees. There was no translation and official languages branch because there was no question of bilingualism. Most of our transportation was done by a private enterprise. You remember, the famous Lapalme business which was under private enterprise. It is all now under the Post Office so they need management. There were no regional managers at the time in 1968. There were no regions then. All these facts—it could be that it is 500 per cent. I do not think it is but I asked in the House today that he substantiate his figures. Let him prove in a way that it is in that way. It is very confusing when you talk about management. What is management? Is it support staff? Is it administration? Is it strictly management? What does he mean by 500 per cent? I think he should come up with the figures and come up with explanations, but as far

[*Translation*]

marché. Il nous faut donc être extrêmement prudents vis-à-vis de cette société. Certes, c'est à ceux qui iront témoigner devant les tribunaux de décider ce qu'ils veulent, mais, comme je l'ai dit tout à l'heure, les premières audiences ont fait l'objet de beaucoup de publicité et même le sous-ministre des Postes est allé témoigner. A mon avis, il serait néfaste d'autoriser cette société à fonctionner au Canada.

M. Collenette: Merci, monsieur le président. La question suivante porte sur la déclaration récente de M. McGarry, président du Syndicat canadien des facteurs. Il a en effet prononcé un discours à Edmonton où il a dit que le nombre de directeurs, au ministère des Postes, a augmenté de 500 p. 100 depuis 1968. Certes, on entend souvent ce genre de question à la Chambre des communes, surtout venant de l'Opposition, puisque son objectif est de marquer des points politiques. Toutefois, lorsque le président d'un syndicat responsable du ministère des Postes affirme cela, que répondez-vous? A-t-il raison? Si oui, pourquoi une telle chose s'est-elle produite au cours des 10 dernières années et qu'a-t-on fait pour essayer d'améliorer la situation?

M. Lamontagne: Vous savez, on peut faire dire ce qu'on veut aux statistiques. M. McGarry a déclaré que, entre 1968 et 1978, le nombre de directeurs avait augmenté de 500 p. 100 alors que celui des employés n'avait augmenté que de 50 p. 100. Laissez-moi vous dire que le syndicat de M. McGarry, le Syndicat canadien des facteurs, est passé de 11,700 en 1970, à 17,700, en 1975, et à plus de 18,000 en 1978; je ne vois donc pas pourquoi il critique l'augmentation des effectifs du ministère des Postes, alors que ceux de son propre syndicat ont considérablement augmenté. En ce qui concerne le nombre de directeurs, ces chiffres sont de la pure imagination puisqu'il choisit une période de 10 ans. Premièrement, il y a 10 ans, il n'y avait pas de direction des relations du travail étant donné que la négociation collective n'a été instaurée qu'en 1968 avec l'établissement de la Commission des relations de travail; en conséquence, cette direction n'existait pas. Par ailleurs, il n'y avait pas de directeur de la commercialisation, étant donné que nous n'avions pas de concurrence à cette époque. Le service philatélique en était à ses balbutiements et il n'y avait pas de direction de vérification à la qualité. Il n'y avait pas non plus de direction du codage et de la mécanisation puisque tout cela n'existait pas. Il n'y avait pas de direction de la sécurité et de la santé, direction que nous avons dû créer en raison de l'augmentation de nos effectifs. Il n'y avait pas non plus de service de traduction puisqu'il n'y avait pas de bilinguisme et le transport se faisait essentiellement par une entreprise privée. Vous vous souvenez sans doute de tous ces travailleurs de Lapalme qui relevaient de l'entreprise privée. Ils sont maintenant employés par le ministère des Postes et ils ont donc besoin d'une direction. En 1968, il n'y avait pas non plus de directeurs régionaux puisqu'il n'y avait pas de régions. Si l'on tient compte de tous ces faits, il est donc possible d'en arriver à une augmentation de 500 p. 100. Même si j'en doute, je lui ai demandé, en Chambre aujourd'hui, de justifier ses chiffres. Il faudrait d'abord qu'il donne des preuves car, lorsqu'on parle de

[*Texte*]

as I am concerned I do not think it is fair, and I would say it is intellectually dishonest to compare a 10-year lapse when some of our service did not even exist 10 years ago.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Clarke.

Mr. Collenette: Thank you.

Mr. Clarke: Thank you, Mr. Chairman. I wanted to ask the Minister about the comparison of the forecast expenditures. This is on page 20-4. Forecast expenditures, in the third column over left from the right in the total columns, $499,548 for 1978-79 which is showing a reduction from the 1977-78 actual figures of $559,283, and then the further estimates on 1979-80 which would show a further reduction in the loss of $120,000. Now since there is no change in revenues, that is the rate of revenue, the 17-cent rate is not reflected in these figures the Minister told us, what changes have been made to come up with these projections for the lower loss figures?

• 2140

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, if you do not mind, I will have Mr. Uberig please answer.

Mr. J. E. Uberig (Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration): Mr. Clarke, the first item I would point out is the amount of $136 million which is identified as the program costs associated with publication mailings, which appears only in the estimates of 1979-80 and is taken as an apportionment of costs, thereby reducing the deficit.

Between the years 1977-78 and 1978-79, because you asked for three years—you brought three years into the picture—there was a rate change that went from 12 cents to 14 cents, which is reflected in the revenue going from $772.950 million, receipts credited to revenue—I am about the middle of the page, sir—increased to $953.558 million. The basic rate stays constant into the main estimates year, based on the 14-cent basic letter rate. Those are the two major factors affecting that.

Each of the years has its apportionment of cost increases due to price factors and also, to a degree, volume factors offset by . . . between the forecast year 1978-79 and the estimates year 1979-80 a major factor is the decrease of 1,850 in person-years and the costs associated with that. I hope that has answered your question.

Mr. Clarke: Am I correct in assuming that the $985.014 million, Estimates 1979-80, does not include the increase in postal rates effective next month?

Mr. Uberig: That is correct, sir.

[*Traduction*]

direction, c'est une expression assez confuse. Qu'entend-on par direction? Comprenez-vous le personnel de soutien? Est-ce plutôt l'administration? Vous limitez-vous strictement à la gestion? Qu'entend-il par 500 p. 100? Il devrait donc nous fournir des chiffres avec des explications à l'appui, mais en ce qui nous concerne, j'estime que ces comparaisons ne sont pas valables et je dirais même qu'elles sont malhonnêtes puisqu'elles remontent à une époque où certains de nos services n'existaient même pas.

Le vice-président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur Clarke.

M. Collenette: Merci.

M. Clarke: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question au ministre en ce qui concerne la comparaison des dépenses prévues. Cela se trouve à la page 20-5, Dépenses prévues, dans la troisième colonne en partant de la droite; nous avons ce chiffre de $498,548 pour 1978-1979, soit une diminution par rapport aux chiffres de $559,283 pour 1977-1978; les prévisions de 1979-1980 indiquent une réduction de $120,000. Puisqu'il n'y a pas de modification dans le taux des revenus, c'est-à-dire que le taux de 17 cents n'est pas réflété dans ce chiffre, d'après le ministre, quelles modifications ont été faites pour justifier ces projections selon lesquelles la perte sera réduite?

M. Lamontagne: Monsieur le président, si vous le permettez, je demanderai à M. Uberig de répondre.

M. J. E. Uberig (Sous-ministre adjoint des Postes, Finances et Administration): Monsieur Clarke, je voudrais d'abord vous signaler le montant de 136 millions de dollars qui est décrit comme les coûts du programme associés aux envois de livres, journaux et périodiques. Ce poste figure seulement dans les prévisions budgétaires de 1979-1980 et est considéré comme une répartition des coûts, ce qui a comme effet de réduire le déficit.

Entre les années 1977-1978 et 1978-1979, puisque vous avez parlé de cette période de trois ans, le taux a été porté de 12 cents à 14 cents, ce qui se reflète dans l'augmentation du revenu qui passe de 772,950 millions de dollars à 953,558 millions de dollars en produits portés en recettes, cela se trouve au milieu de la page. Le taux de base reste constant pour l'année financière. Il s'agit du taux de 14 cents pour une lettre. Voilà deux facteurs principaux.

Pour chacune des années, il y a eu une augmentation des coûts en raison des prix et, en partie, à cause des volumes. Mais cela a été compensé par une réduction de 1,850 année-hommes entre 1978-1979 et 1979-1980. J'espère que cela répond à votre question.

M. Clarke: Ai-je raison de supposer que la prévision de 985,014 millions de dollars dans le budget de 1979-1980 ne tient pas compte de la hausse des tarifs postaux qui entreront en vigueur le mois prochain?

M. Uberig: C'est exact, monsieur.

[*Text*]

Mr. Clarke: All right. Would that indicate correctly that the estimated volume of mail to be handled will be up? Has that been the trend in the last while?

Mr. Uberig: We anticipate a slight increase, yes, sir.

Mr. Lamontagne: It is 1.8 per cent.

Mr. Uberig: I am sorry, our expectation, sir, was that on a constant 14-cent rate our volume would grow by 3.3 per cent. This would be the first-class volume. With the 17-cent rate, the increase would reduce to 1.8 per cent on first-class only.

Mr. Lamontagne: From three to one.

Mr. Clarke: Right. So even with the inroads being made by the private carriers, even with your increased rates or the number of letters that do not get mailed or the cheques that get delivered by hand or whatever, you are still expecting increased volume.

Mr. Uberig: In the first-class area, particularly, sir. We found that the first-class volumes grow fairly constantly year by year. Perhaps not large, but a constant rate.

Mr. Clarke: I do not want to take any time tonight because it is so limited, but I was comparing your annual report, sir, with the Public Accounts and I see that the Public Accounts says that the 1976-77 figures have been adjusted for comparative purposes, although they have not been adjusted in your annual report. In other words, I can see the $559 million loss in both the Public Accounts and your annual report, but in the 1976-77 figures in the Public Accounts there is some $12 million or so difference than the one shown in your annual report. I am sure there is a technical explanation and I do not think I want to get into it right now.

Mr. Lamontagne: We will take a note of that and give you the answer.

Mr. Clarke: Yes, thank you. Now what about the person-years, as we are now calling them, even though it is a terrible term?

• 2145

Mr. Lamontagne: Person-years.

Mr. Clarke: It does not look to me as though you have ever achieved your planned, no, that the planned . . . Wait a minute now; what am I trying to get at here? The planned continuing employees, 53,000, and the total man-years authorized, 60,000. That is quite a difference. Is that accounted for by overtime or what is the explanation for the difference between the continuing employees at March 31, 1980 and the man-years authorized?

The Chairman: Mr. Uberig.

Mr. Uberig: Mr. Clarke, the planned continuing employees at 53,709 are only the full-time employees. But the Post Office uses as well part-time employees and to meet peak workloads from time to time casual employees. The man-years includes the provision for all of those. It does not include a provision for

[*Translation*]

M. Clarke: Très bien. Prévoyez-vous que le volume de courrier augmentera? Cela a-t-il été la tendance depuis quelque temps?

M. Uberig: Nous anticipons une légère augmentation, monsieur.

M. Lamontagne: De 1.8 p. 100.

M. Uberig: Avec un taux constant de 14 cents, nous avions prévu que le volume augmenterait de 3.3 p. 100. Il s'agit du courrier de première classe. Avec le taux de 17 cents, l'augmentation serait réduite à 1.8 p. 100 pour le courrier de première classe.

M. Lamontagne: De trois à un.

M. Clarke: Oui. Donc, malgré les progrès accomplis par les messageries privées, malgré l'augmentation de vos tarifs et le fait que de plus en plus de chèques sont livrés par porteur vous vous attendez à un accroissement de volume.

M. Uberig: Surtout pour le courrier de première classe, monsieur. Nous avons constaté que le volume de courrier de première classe augmente régulièrement chaque année et même si la hausse n'est pas importante, elle est constante.

M. Clarke: Avec le peu de temps qui nous reste, je ne veux pas prendre trop de temps ce soir mais je comparais votre rapport annuel avec les Comptes publics. Je note que les Comptes publics indiquent que les chiffres pour 1976-1977 ont été ajustés à des fins de comparaison, bien que ce ne soit pas le cas pour le rapport annuel. Autrement dit, je trouve la perte de 559 millions de dollars dans les Comptes publics aussi bien que dans votre rapport annuel, mais on trouve une différence de 12 millions de dollars entre le chiffre qui figure dans les Comptes publics pour 1976-1977 et celui de rapport annuel. Je suis sûr qu'il y a une explication et je ne voudrais pas m'y attarder maintenant.

M. Lamontagne: Nous en prendrons note et nous vous donnerons une réponse.

M. Clarke: Merci. Et qu'en est-il des années-personnes, terme que je trouve horrible mais que nous utilisons maintenant?

M. Lamontagne: Années-personnes.

M. Clarke: Je n'ai pas l'impression que vous ayez . . . Attendez un instant, où voulais-je en venir? Entre l'effectif constant projeté qui est de 53,000 employés, et le total des années-hommes autorisés qui est de 60,000, il y a une grande différence. Est-elle due aux heures supplémentaires, ou bien qu'est-ce qui explique l'écart entre l'effecrif constant au 31 mars 1980 et le nombre d'années-hommes autorisé?

Le président: Monsieur Uberig.

M. Uberig: Monsieur Clarke, l'effectif constant projeté s'établit à 53,709 personnes, mais ne représente que les employés à temps plein. Toutefois, les Postes ont également recours au service d'employés à temps partiel ainsi que d'employés occasionnels en période de pointe. Les années-hommes

[*Texte*]

overtime; that is reflected in the government system as a $1 expenditure, not a person-year expenditure. I think I erred by saying "man-year" before. But the 53,709 is just the full time; that is the number of people on one date, March 31.

Mr. Clarke: Is not the extensive use of overtime one of the major complaints that your labour people have? If that is so, why do you not have more continuing employees instead of relying so much on overtime and casual and all that?

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: There is no question that we do not like overtime; it is an expensive way of . . . The contract itself when we get into peak-load situations forces us into an overtime situation before we can use any other method. So we are forced by contractual obligation to move into that area.

You are continually judging the balance of whether you increase your permanent staff, full-time and part-time, versus employing the overtime and employing the casuals.

We have a very peculiar situation in the Post Office in that our volumes from day to day swing violently. We will have a range of volumes of about 40 per cent plus or minus each over a week. You really need that flexibility and you really try to work with a basic staff that is about your norm or your level and then you try to find the variables in terms of casuals, part timers and overtime to cope with that swing of volumes on the other side. It is a complex problem when you keep trying to minimize your costs by working all those together within the terms of the contract.

Mr. Clarke: Do you really pay some people triple time to work on Sunday?

Mr. Corkery: In a situation where the contract calls for it, and if we have no other alternative, we could conceivably be caught in that situation. I would suspect on a legal holiday, on a day of rest, there are particular clauses of contract and I am not absolutely sure of them but that would be a situation. It is very expensive.

Mr. Clarke: That would be a maximum, I hope.

Mr. Corkery: Oh, yes, oh, yes. It is like the plague, obviously, if you cannot.

Mr. Clarke: In Vancouver when we used to have newspapers they sometimes carried stories about these triple-time Sunday ping pong games going on down there at the Post Office. Is that possible? And whose fault is it?

Mr. Corkery: I would hope not. Properly supervised, no, it is not possible. It is a situation where, yes, it could happen; you can probably point to a spot. I would be horrified that if it were going on we would expect adequate supervision to make sure that that does not go on.

You try to manage out of those situations the best you can.

Mr. Clarke: And ping pong is one of the calmer activities we have heard about out there.

[*Traduction*]

englobent tous ces employés. Ils ne couvrent pas les heures supplémentaires qui font l'objet d'un crédit de $1 et qui ne sont pas traduits en années-personnes. Je crois m'être trompé en disant: «Années-hommes» tout à l'heure. Quoi qu'il en soit, le chiffre de 53,709 ne représente que les employés à plein temps à la date du 31 mars.

M. Clarke: Le recours fréquent aux heures supplémentaires n'est-il pas un des principaux griefs des syndicats? Dans l'affirmative, comment se fait-il que vous n'ayez pas davantage d'employés permanents au lieu de recourir aussi fréquemment aux heures supplémentaires et au travail temporaire?

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Nous n'aimons pas les heures supplémentaires, cela ne fait aucundoute, c'est un moyen onéreux de. . . . En période de pointe, la convention elle-même nous oblige à recourir aux heures supplémentaires avant toute autre solution. C'est la convention qui nous y oblige.

Il faut constamment juger s'il convient d'augmenter l'effectif permanent, à temps plein et à temps partiel, plutôt que de recourir aux heures supplémentaires aux employés occasionnels.

Le cas des Postes est très particulier en ce sens que le volume de travail varie quotidiennement du tout au tout. Réparti sur une semaine, il accuse une différence de 40 p. 100 en plus ou en moins. Cette flexibility est donc nécessaire et il faut travailler avec des effectifs constants en fonction du volume normal tout en comblant les écarts par le recours aux employés occasionnels, au travail à temps partiel et aux heures supplémentaires. Le problème est complexe lorsqu'on cherche à réduire les coûts tout en répondant aux conditions établies dans la convention.

M. Clarke: Triplez-vous vraiment le salaire des gens que vous employez le dimanche?

M. Corkery: Si la convention l'exige et si nous n'avons pas d'autres solutions, la situation est concevable. Les jours jériés et de repos hebdomadaires font l'objet de clauses particulières dans les conventions; je n'en connais pas exactement les termes mais le cas est envisageable. Cela revient très cher.

M. Clarke: Ce serait le maximum, j'espère.

M. Corkery: Oh, oui. Bien sûr, c'est une plaie.

M. Clarke: Les journaux de Vancouver racontaient parfois que, dimanche, on jouait au ping-pong dans les Postes tout en se faisant verser un triple salaire. Est-ce possible? A qui en est la faute?

M. Corkery: J'espère que non. Avec une surveillance correcte, c'est impossible. Certes, cela peut se produire. Je serais horrifié d'apprendre que c'est chose courante et l'on exercerait une surveillance suffisante pour être sûr qu'il n'en soit rien.

Dans des cas semblables, on essaie de s'en tirer au mieux.

M. Clarke: Et le ping-pong est une des activités les plus calmes dont on ait entendu parler.

[*Text*]

Let me ask you about the reduction though from the authorized person-years from 62,000 to 60,000. That sounds wonderful and you are at the top of the list for departments and agencies whose person-years are decreasing in numbers but your 3 percentage points of decrease compared to Veterans Affairs 21 per cent or Statistics Canada 11 per cent seems low. How come on a percentage basis you are getting treated less severely than some of the other departments and agencies?

• 2150

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, basically the Post Office has to deliver the mail. We are not changing programs whereas some other departments are. I really do not feel competent to comment on what is happening in the other departments, but if somebody has decided to cut off a program then you can make a significant person-year shift. In our case we are basically delivering the mail, and the program has not changed, so we are working within that kind of a framework to try to look for productivity improvements in any effective ways that work.

Mr. Lamontagne: May I add something, Mr. Chairman? On the question we had a few moments ago about door-to-door delivery, people complaining that they do not get it, we would like to have the same percentage of cuts in the person-years. I think we would have to curtail the service to such an extent that I do not think it would be realistic to think about it. That is why we have to slow down the way we are now, with that very small percentage of cuts.

Mr. Clarke: May I have a short final question, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Clarke.

Mr. Clarke: Let me ask the Minister, because of this comment by Mr. Corkery about their having to deliver the mail. According to the objectives, they also have to meet their needs without incurring subsidization from the general taxation. When does the Minister assume that we will reach that stage, now that he is on the trend, he says?

Mr. Lamontagne: The way we look forward to the service we are going to give, I think if, as was mentioned at the beginning of this session, we could succeed in getting a kind of labour stability and compete more efficiently than we are at the moment, because of that through our competitors, we could in a few years probably cut down this deficit we have.

Also, I do not think it would be wrong to say that we can still afford a small increase in the rate because we still have the lowest rate in the industrial countries. England, France, everywhere around, they are much higher than we are and if we take our devaluated dollar at the moment, with the 15 per cent or 14 per cent, we are still lower than the United States, even if they are at 16 cents.

[*Translation*]

Permettez-moi de vous interroger sur la réduction des années-personnes autorisées puisqu'elles sont passées de 62,000 à 60,000. Cela paraît merveilleux et vous venez en tête de la liste des ministères et des organismes dont le nombre d'années-personnes diminue, pourtant, comparée aux 21 p. 100 des anciens combattants ou aux 11 p. 100 de Statistique Canada, votre baisse de 3 p. 100 paraît faible. Comment se fait-il qu'en termes de pourcentage la réduction soit moins draconienne que dans les autres ministères et organismes?

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Monsieur le président, le rôle fondamental du ministère des Postes est de livrer le courrier. Alors que certains autres ministères modifient les programmes, nous ne le faisons pas. Je ne me pense vraiment pas bien placé pour parler de ce qui se passe dans les autres ministères, mais je pense que la suppression d'un programme permet d'effectuer des transferts considérables d'années-personnes. Dans notre cas, nous nous occupons essentiellement de livrer le courrier, et le programme n'a pas changé. Nous nous conformons donc à cette nécessité et tâchons d'améliorer la productivité en recourant à tous les moyens qui nous semblent efficaces.

M. Lamontagne: Puis-je ajouter quelque chose, monsieur le président? Il y a quelques instants, on nous a posé une question sur la livraison de porte en porte. Certaines personnes se plaignent qu'elles ne reçoivent pas leur courrier. Nous aimerions bien avoir une réduction semblable des années-personnes. Toutefois, nous aurions alors à réduire le service au point où tout réalisme nous empêche d'y songer. C'est pourquoi nous avons ralenti au rythme actuel en adoptant un pourcentage de réduction très faible.

M. Clarke: Puis-je poser une dernière brève question, monsieur le président?

Le président: Monsieur Clarke.

M. Clarke: M. Corkery a dit que le rôle du ministère des Postes était de livrer le courrier. Permettez-moi de poser une question au Ministre à ce sujet. Si j'en crois les objectifs que le Ministère s'est fixés, il doit également satisfaire à ses besoins sans se faire subventionner par l'impôt des contribuables. Quand le Ministre suppose-t-il que nous aurons atteint cet objectif, maintenant que la tendance est amorcée, comme il l'a dit?

M. Lamontagne: Comme cela a été dit au début de cette séance, si nous réussissons à atteindre une certaine stabilité de la main-d'œuvre et à livrer une concurrence plus efficace que celle que nous livrons actuellement, nous pourrons probablement réduire, en quelques années, le déficit que nous accusons.

En outre, je pense pouvoir dire que nous pouvons encore nous permettre une petite augmentation des tarifs puisque nous avons toujours le tarif le plus faible des pays industrialisés. Les tarifs de l'Angleterre, de la France et de beaucoup d'autres pays sont beaucoup plus élevés que les nôtres. En tenant compte de la dévaluation de 14 ou de 15 p. 100 du dollar canadien par rapport au dollar américain, notre tarif est

[*Texte*]

All this taken into consideration, I think that if we operate the Post Office with stability in our labour relations and with the management we have, the facilities we have and everything we can put into force, we can acquire within the next few years a self-sufficient operation. I do not say we are going to make a profit because I do not think this is the aim, to make profits. If we can be honest about the deficit, when you look at what we give free, just for the House of Commons, it is costing money. The Transport Commission does not pay any postage rates . . . and just the subsidization of some publications, as we said, with the agreement with the Secretary of State. Then they tell the Post Office they are having a deficit in their own operation when it is due to some privileges we have to give through policies of the government or the House. Let us be fair about the Post Office. If everybody would pay for their services, maybe our deficit would be much lower.

The Chairman: Thank you, Mr. Clarke. Second round, Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: In the Post Office Department why is productivity going down? In spite of the mechanization and all the mammoth expenditures to improve the efficiency in the past five years, the productivity rate has been decreasing.

Mr. Lamontagne: I will ask Mr. Corkery to answer that. He has been there longer than I.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, to Mr. Dinsdale's question, if you look at gross productivity, and that would be pieces of mail delivered per capita, per man, per person in the total population, you would have to say, yes, the productivity is going down. And if you compare it with the U.S. situation, it is considerably lower. But that does not tell the whole story.

You really have to start carving up the enterprise and start saying, well, look at the mail processing, that is the inside-worker family, and look at the productivity of that. Surprisingly, during this period where we have been putting the machines in, and in many cases double banking, that productivity level has stayed pretty flat, it really has not deteriorated as much as I thought that it would during that kind of a period.

• 2155

What has happened that has produced the decline in productivity is really the letter carrier growth to serve the population. Even though we have the brakes on it slightly at the moment, it is still growing at a pretty heavy rate. Really, what happens is, it grows; and it grows on a basis almost of housing starts. It does not relate to the volume they have to deliver. If a letter carrier has to walk a street, he does the route regardless of the pieces of mail he carries. This is one of the factors why it is very difficult to compare the U.S. productivity and ours. I discovered the other day, to my amazement, that the number

[*Traduction*]

toujours plus bas que celui des États-Unis, même si ce dernier est de 16c.

Compte tenu de tout cela, je pense que la stabilisation des relations patronales-syndicales, l'amélioration des installations et l'adoption de toutes les mesures qu'il nous est possible de prendre pourraient nous mener à une situation d'autosuffisance du ministère des Postes. Je ne dis pas que nous allons faire des bénéfices, puisque cela n'est pas notre raison d'être. Soyons honnêtes au sujet du déficit. Songez aux services que nous fournissons gratuitement, rien que pour la Chambre des communes. Cela coûte de l'argent. La Commission canadienne des transports ne paie pas de frais postaux. En outre, il y a la subvention de certaines publications, comme nous l'avons dit, dans le cadre d'une entente avec le Secrétariat d'État. On accuse ensuite le ministère des Postes d'avoir un déficit, alors que ce déficit résulte de certains privilèges qu'il doit accorder aux termes des politiques établies par le gouvernement ou par la Chambre. Soyons justes à l'endroit du ministère des Postes. Si chaque organisme s'acquittait de ses frais postaux, notre déficit serait peut-être moindre.

Le président: Merci, monsieur Clarke. Deuxième tour, monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Pourquoi la productivité du ministère des Postes diminue-t-elle? Malgré la mécanisation, malgré les dépenses gigantesques engagées pour accroître l'efficacité des Postes au cours des cinq dernières années, le taux de productivité diminue.

M. Lamontagne: Je veux demander à M. Corkery de répondre à cela. Il est au ministère des Postes depuis plus longtemps que moi.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Monsieur le président, si l'on examine la productivité brute, c'est-à-dire le nombre d'objets postaux livrés par habitant, on doit en effet constater que la productivité diminue. En outre, par comparaison à la situation américaine, notre productivité est beaucoup plus faible. Toutefois, la situation est beaucoup plus complexe que cela.

Il faut effectuer une dissection du travail et examiner, par exemple, le traitement postal, c'est-à-dire le domaine des travailleurs internes. Examinons la productivité de ce secteur. Chose surprenant, pendant la période où nous avons installé les machines et, dans de nombreux cas, effectué les travaux en double, le niveau de productivité n'a pas beaucoup changé et ne s'est en fait pas détérioré autant que je m'y attendais.

Si la productivité a baissé, c'est, en réalité, à cause de l'augmentation du nombre de facteurs destinés à mieux servir la population. Bien que nous essayions de freiner quelque peu ce mouvement, le nombre des facteurs continue à augmenter de façon notable. En fait, de nouveaux facteurs sont engagés au fur et à mesure que des développements sont lancés. Leur nombre n'est pas proportionnel au volume de courrier à livrer. Si un facteur doit desservir une rue, il le fait quel que soit le nombre de lettres à livrer. Voilà pourquoi il est très difficile de comparer notre productivité à celle des États-Unis. Je me suis

[*Text*]

of pieces of mail delivered by a letter carrier in the United States over a year is almost twice what it is up her, just because of the character of the mail service. It makes a tremendous difference in your productivity score between the two countries. But that is really where the productivity deterioration has taken place, over a . . .

Mr. Dinsdale: Yes, well, what I was trying to get was a relationship with the mechanization, because as mechanization has increased, the productivity level has gone down. Now you switch it over the letter carriers, who have not been affected by mechanization. What about the Gateway situation? You have had all sorts of trouble there. ComDev has pulled out. Are there any penalty clauses? Does ComDev get out of its contract without penalty? The failure of the ComDev computers to function must have been enormously expensive. And how are you resolving that fiasco?

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: Basically, sir, the contract has been cancelled between ComDev and ourselves. We have the equipment, we have the process, and we are working our way through the problem. The contracting is between the Department of Supply and Services and ComDev, to which we at the moment are a contributor—not necessarily a partner, but we are a participant in the processing because it is our equipment ultimately that is there. They got financially hurt to the degree they have—really, I do not have the facts. That would be a DSS problem. Yes, they did not get out of it scot free by a long shot. We have a process that is close to working, and we have to work our way through the modifications of where we want to be on a slower basis. We got them out of there because basically service has to be the key. We wanted the parcel system flying, and that is where we are. We are now starting to make that machine work. We are starting to deliver parcels. We see significant change in the parcel-level service in the Toronto area because of it. But it will be a while before we are out of it completely.

Mr. Dinsdale: The Postmaster General remains the perpetual optimist. I am sure that is due to his Air Force background: *per ardua ad astra*, through adversity to the stars. He keeps telling us that everything is for the best in the best of possible worlds. If the mail service was doing so well, why was Assured Mail Delivery cancelled after such a huge investment, especially coloured post boxes—we were told all the time that Assured Mail was right on target, the level of efficiency and reliability was onward and upward.

Mr. Lamontagne: Times are changing.

But to come back to your first remark about my continuous optimistic views—to enter the Air Force, I think we should be optimistic all the time; and especially you, as a Conservative: you must be very optimistic.

Mr. Dinsdale: Oh, quite optimistic—based on the Post Office performance.

[*Translation*]

aperçu l'autre jour, à mon grand étonnement, que le nombre d'unités de courrier livré par un facteur aux États-Unis pendant une année était presque le double de ce qu'il est ici à cause de l'organisation du service postal. Cela fait une énorme différence de productivité entre les deux pays. C'est donc à cela qu'il faut attribuer la baisse de productivité à laquelle on a assisté depuis . . .

M. Dinsdale: Oui, mais j'essayais d'établir le lien avec la mécanisation, car au fur et à mesure que la mécanisation a augmenté, la productivité a baissé. Maintenant, vous mettez en cause les facteurs qui n'ont pas été touchés par la mécanisation. Qu'en est-il du Gateway? Vous avez de grands ennuis dans ce secteur. La compagnie ComDev s'est retirée. A-t-elle été pénalisée? Est-ce que ComDev a pu briser son contrat sans pénalité? Puisque les ordinateurs de ComDev n'ont pas fonctionné, cela a dû coûter très cher. Que faites-vous pour contrecarrer cet échec?

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Le contrat entre nous-mêmes et ComDev a été annulé. Nous avons le matériel, nous avons les mécanismes et nous sommes à la recherche d'une solution au problème. Le contrat est entre le ministère des Approvisionnements et Services et ComDev, je ne dis pas que nous soyons associés, mais nous participons parce qu'en fin de compte, c'est notre matériel. Cette société a eu des difficultés financières assez graves pour . . . En fait je n'ai pas les faits. C'est un problème du ministère des Approvisionnements et Services. Mais cette société ne s'en est pas tiré sans frais, il s'en faut de beaucoup. Nous avons un mécanisme qui est sur le point d'être mis en marche et nous devons procéder aux modifications à un rythme réduit. Nous nous sommes débarrassés d'eux surtout parce que le service, c'est la clé de toute l'affaire. Nous voulions que le système de livraison des colis fonctionne comme l'éclair et c'est toujours ce que nous voulons. Tout ce mécanisme est en train de se mettre en route. Nous commençons à livrer des colis. Déjà on a assisté à une amélioration considérable de la livraison des colis dans la région de Toronto. Mais il faudra encore un certain temps pour que tout soit réglé.

M. Dinsdale: Notre ministre des Postes est un éternel optimiste. Je suis certain que c'est une qualité acquise dans les Forces de l'air: «per ardua ad astra», dans l'adversité vers les étoiles. Il ne cesse de nous répéter que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Si le service postal allait si bien, pourquoi avoir annulé le programme de livraison postale assurée après avoir fait de tels investissements, surtout les boîtes peintes d'une façon distincte—après qu'on nous ait répété et répété que tout allait très bien, que l'efficacité et la sûreté de ce service ne faisaient qu'augmenter et s'améliorer.

M. Lamontagne: Les temps changent.

Mais pour en revenir à votre première observation au sujet de mon optimisme éternel qui me viendrait de mon passé dans les Forces armées, je pense qu'il faut toujours être optimiste. Et surtout vous qui êtes Conservateur: vous avez tout lieu de l'être beaucoup.

M. Dinsdale: Oh, tout à fait, surtout si je pense aux réalisations du ministère des Postes.

[*Texte*]

Mr. Lamontagne: You must be very optimistic with performance like that for so long.

I will try to express my views by a very simple expression. Very often people say, Post Office service is not like the good old days.

An hon. Member: Right.

Mr. Lamontagne: But we forget that in the good old days it was by train. It took five or six days by train, if not more, to come from Vancouver to Montreal.

Mr. Clarke: It took half a day in Vancouver.

Mr. Lamontagne: Well, it could not take two or three days for the mail to be trained to Montreal. So those days were not that good, because we have forgotten about the length of time it took to have a letter.

As was mentioned, local mail is good because 93 to 95 per cent is on time for two days. So maybe the problem we have is that because we fly today, we expect the mail from Vancouver to St. John's will be faster. We have problems in that.

Mr. Dinsdale: Now we are coming into Priority Post, that secret operation.

Mr. Lamontagne: It is not secret any more; it is success.

Mr. Dinsdale: Well, it is very difficult to get information on. You will not answer questions in the House and we cannot get any information from officials.

• 2200

Now, you answer that one by saying that FACSCAN is just as secretive. FACSCAN has been absolutely showering me with information on what it is going to do in terms of electronic mail transmission. I know much more about FACSCAN than I do know about priority post. Here is FACSCAN coming on stream now with electronic mail. Has the Post Office made any estimates on how it is going to affect the volume of first-class mail, which, as has been stated here, is always going to increase? I would think once FACSCAN comes on stream you are going to suffer a severe loss of business.

Mr. Lamontagne: I do not think FACSCAN is scaring us in any way. It is already in existence.

Mr. Dinsdale: It came in the middle of February.

Mr. Lamontagne: Yes. They spent $1.5 million to put that on stream, but I do not think it is going to take away from the Post Office because it is already in existence, and we will try to find a way to compete with that one way or the other.

We have TéléPost which we can improve or maybe make more sophisticated. We have this new system CANNES that we are trying at the moment. But as I said at the beginning, we are not sitting down; we are looking at that and we will say, okay, if they can do it, we can do it. We will be able to compete with them as well as they do with us. So I am not worried about it; I am still optimistic.

[*Traduction*]

M. Lamontagne: De telles réalisations qui ont duré si longtemps devraient vous rendre optimiste.

Je vais essayer de vous expliquer très simplement ce que je pense; très souvent les gens disent: la poste n'est plus ce qu'elle était.

Une voix: C'est vrai.

M. Lamontagne: Mais nous oublions que dans le bon vieux temps, le service se faisait par train. Il fallait 5 ou 6 jours par train, sinon plus, pour aller de Vancouver à Montréal.

M. Clarke: Mais dans Vancouver même, il fallait une demi-journée.

M. Lamontagne: En tout cas, il était impossible de faire parvenir le courrier à Montréal en 2 ou 3 jours. Le bon vieux temps n'était donc pas si bon puisque nous avons oublié le temps qu'il fallait pour recevoir une lettre.

Comme on l'a dit, le service local est satisfaisant puisque de 93 à 95 p. 100 des lettres arrivent en moins de 2 jours. Le problème est peut-être qu'aujourd'hui avec les avions, nous nous attendons à ce que le courrier entre Vancouver et Saint-Jean soit plus rapide. Cela pose des problèmes.

M. Dinsdale: Nous en arrivons à la poste prioritaire, cette opération secrète.

M. Lamontagne: Ce n'est plus un secret; c'est un succès.

M. Dinsdale: En tout cas, c'est très difficile d'obtenir des détails. Vous n'acceptez pas de répondre aux questions qui vous sont posées en Chambre et vos collègues des Postes non plus ne nous en donnent pas.

Maintenant, en guise de réponse, vous me dites qu'on fait autant de secret autour du système FACSCAN. Or, FACSCAN ne cesse de m'engloutir sous une masse d'information concernant les modalités du système de transmission électronique du courrier. J'en sais beaucoup plus sur FACSCAN que sur la poste prioritaire. Le système FACSCAN commence aujourd'hui à fonctionner; le ministère a-t-il cherché à savoir comment cela affecterait le volume du courrier de première classe qui, comme on l'a dit tout à l'heure, continuera toujours à augmenter? J'imagine qu'une fois FACSCAN en place, vous allez perdre beaucoup de clients.

M. Lamontagne: Je ne pense pas qu'il y ait lieu de s'effrayer de l'arrivée de FACSCAN. Ce système existe déjà.

M. Dinsdale: Depuis le milieu de février.

M. Lamontagne: Oui. Ils ont dépensé 1.5 millions de dollars pour le mettre en place, mais je ne pense pas que cela nous enlève de la clientèle car le système existe déjà et nous allons essayer de le concurrencer d'une façon ou d'une autre.

Nous avons Téléposte qui peut être améliorée ou peut être rendue plus attrayante. Nous avons ce nouveau système CANNES qui est à l'essai actuellement. Comme je l'ai dit au début, nous ne nous tournons pas les pources; nous considérons la situation et nous nous disons: eh bien, s'ils peuvent le faire, nous aussi. Nous allons pouvoir les concurrencer tout autant qu'ils nous concurrencent. Cela ne m'inquiète pas; cela ne m'empêche pas d'être optimiste.

[*Text*]

Mr. Dinsdale: Are you going to bang the gavel, Mr. Chairman?

Mr. Lamontagne: He seems to want to.

The Chairman: Have you another question, sir?

Mr. Dinsdale: Well, it is 10 o'clock. I do not want to abuse the privileges of the Committee but I do want to end on a positive note.

The Post Office recently received an award for hiring deaf personnel.

An hon. Member: Did he say dead or deaf?

Mr. Dinsdale: Deaf. They are dead but they will not lie down.

I am wondering, Mr. Chairman, if the same effort is made to hire wheelchair cases and how many are in the employ. It seems to me that the coding operation is an ideal place for their employment. I say this because Canada is hosting Rehabilitation International in 1980 and we want to have the best possible record. Could you give us any information on that score?

Mr. Lamontagne: I cannot give you any information on how many we have been hiring but I can tell you that all the new plans are built in such a way as to accommodate these people in wheelchairs and who cannot perambulate normally.

How many have we employed? Perhaps Mr. Corkery has the answer.

Mr. Corkery: We are gathering the survey right now, as a matter of fact.

Mr. Dinsdale: Have you any figures at all?

Mr. Corkery: No, I do not, sir, no. There are quite a few, but I really do not have any kind of answer on the number.

The Chairman: Perhaps Mr. Corkery could have that at the next meeting.

Mr. Lamontagne: Thank you for your comment.

Mr. Darling: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Darling.

Mr. Darling: When can we get the reports of the Postal Users Conference which was on September 29? It was promised in December.

An hon. Member: It is lost in the mail.

The Chairman: Order, please.

Mr. Lamontagne: Mr. Sperling can reply.

The Chairman: Would you come to the table, Mr. Sperling, please? Mr. Sperling.

Mr. L. Sperling (Assistant Deputy Postmaster General, Marketing): Mr. Darling, the reports are just about through translation. They are about ready to be printed and we should have them within a matter of a couple of weeks.

The Chairman: Thank you, Mr. Dinsdale and Mr. Darling. And thank you, Mr. Minister, for appearing before us this evening, as well as your witnesses.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

M. Dinsdale: Monsieur le président, allez-vous laisser tomber votre marteau?

M. Lamontagne: Il a l'air d'en avoir envie.

Le président: Est-ce que vous avez une autre question?

M. Dinsdale: Bien, je vois qu'il est 22 heures. Je ne voudrais pas abuser des privilèges du Comité mais j'aimerais tout de même terminer sur une note positive.

Tout récemment, le Ministère des postes s'est vu décerner une récompense pour avoir engagé du personnel sourd.

Une voix: A-t-il dit mort ou sourd?

M. Dinsdale: Sourd. Ils sont morts mais refusent de se coucher.

Monsieur le président, je me demande si l'on a essayé d'engager également des gens qui se déplacent en chaise roulante et combien de personnes dans ce cas sont actuellement employées. Il me semble que les services de codage leur conviennent parfaitement. Si je dis cela, c'est qu'en 1980 le Canada reçoit Réhabilitation International et il importe de montrer l'exemple. Qu'avez-vous à nous dire à ce sujet?

M. Lamontagne: Je ne saurais vous dire combien de personnes nous avons employées, mais par contre, je peux vous dire que les nouvelles installations sont construites pour pouvoir accueillir les personnes qui se déplacent en chaise roulante et ne peuvent marcher normalement.

Quand à savoir combien nous en employons, peut-être M. Corkery le sait-il.

M. Corkery: Justement, nous sommes en train de faire une enquête à ce sujet.

M. Dinsdale: Vous n'avez encore aucun chiffre?

M. Corkery: Non, désolé, monsieur. Il y en a un certain nombre, mais je ne le connais pas.

Le président: C'est un renseignement que M. Corkery pourra peut-être vous apporter la prochaine fois.

M. Lamontagne: Merci de vos observations.

M. Darling: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Darling.

M. Darling: Quand les rapports de la Conférence du 29 septembre des usagers des services postaux nous parviendront-ils? On nous les avait promis pour décembre.

Une voix: Ils se seront perdus dans le courrier.

Le président: A l'ordre, je vous en prie.

M. Lamontagne: M. Sperling va vous répondre.

Le président: Voulez-vous vous approcher, monsieur Sperling, s'il vous plaît? Monsieur Sperling.

M. L. Sperling (Sous-ministre adjoint aux Postes, Commercialisation): Monsieur Darling, la traduction de ces rapports est pratiquement terminée. On est sur le point de les imprimer et nous devrions les recevoir d'ici deux semaines.

Le président: Merci, monsieur Dinsdale, monsieur Darling. Merci, également, monsieur le ministre, d'être venu ce soir accompagné de vos témoins.

La séance est levée.

[Text]

Mr. Dinsdale: Are you [illegible] the group, Mr. Chairman?

Mr. Lamontagne: He [illegible] to.

The Chairman: Have you another question, Mr.?

Mr. Dinsdale: Well, it is 10 o'clock. I do not want to abuse the privileges of the Committee but I do want to end on a positive note.

The Post Office recently received an award for hiring deaf personnel.

An hon. Member: Did he say dead or deaf?

Mr. Dinsdale: Deaf. They are dead but they will not lie down.

I am wondering, Mr. Chairman, if the same effort is made to hire wheelchair users and how many are in the company. It seems to me that the cooling operation is an ideal place for their employment. I say this because Canada is joining Rehabilitation International in 1980 and we want to have the best possible record. Could you give us any information on that score?

Mr. Lamontagne: I cannot give you any information [illegible] many we have been hiring but I can say to you that all the new plants are built in such a way as to accommodate those confined to wheelchairs and who cannot [illegible].

How many have we employed, [illegible] Mr. Corkery has the answer.

Mr. Corkery: We are [illegible] right now, as a matter of fact.

Mr. Dinsdale: Have you any [illegible]?

Mr. Corkery: No, I do not [illegible] quite a few, but I really do not [illegible] the number.

The Chairman: [illegible] that at the next meeting.

Mr. Lamontagne: [illegible].

Mr. Darling: [illegible].

The Chairman: [illegible].

Mr. Darling: [illegible] of the Postal Corps Conference which was [illegible] held in Toronto and in September.

An hon. Member: It is [illegible].

The Chairman: Order, please.

Mr. Lamontagne: Mr. Spring [illegible].

The Chairman: Would you [illegible] Mr. Spring.

Mr. E. Spring (Medicine Hat): [illegible] Mr. Darling. [illegible] They are also [illegible] matter [illegible].

The Chairman: Thank you, Mr. [illegible] Mr. Mitchell, for [illegible] as well as your colleagues.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

M. Dinsdale: Monsieur le président, allez-vous laisser tomber votre marteau?

M. Lamontagne: Il a l'air d'en avoir envie.

Le président: Avez-vous encore une autre question?

M. Dinsdale: Bien, je vois qu'il est 22 heures. Je ne voudrais pas abuser des privilèges du Comité mais j'aimerais tout de même terminer sur une note positive.

Tout récemment, le ministère des postes s'est vu décerner une récompense pour avoir engagé du personnel sourd.

Une voix: A-t-il dit sourd ou mort?

M. Dinsdale: Sourd. Ils sont morts mais refusent de se coucher.

Monsieur le président, je me demande si l'on a essayé d'engager des personnes [illegible] qui se déplacent en chaise roulante et qui [illegible] dans ce cas sont actuellement employées. Il me semble que les services de refroidissement particulièrement. Si je dis cela, c'est qu'en 1980 le Canada rejoint Réhabilitation Internationale. Il importe de présenter l'exemple. Qu'avez-vous à nous dire à ce sujet?

M. Lamontagne: Je ne saurais vous dire combien de personnes nous avons employées, mais par exemple, je peux vous dire que les nouvelles installations sont conçues pour pouvoir accueillir les personnes qui se déplacent en chaise roulante et ne peuvent marcher normalement.

Quant à savoir combien nous en employons, peut-être M. Corkery le sait-il.

M. Corkery: Justement, nous sommes en train de faire une enquête à ce sujet.

M. Dinsdale: Vous n'avez encore aucun chiffre?

M. Corkery: Non, désolé, monsieur. Il y en a un certain nombre, mais je ne le connais pas.

Le président: C'est un renseignement que M. Corkery pourra peut-être vous apporter la prochaine fois.

M. Lamontagne: Merci de vos observations.

M. Darling: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Darling.

M. Darling: Quand les rapports de la Conférence du 29 septembre des syndicats des services postaux pour parviendront-ils? On nous avait promis pour décembre.

Les rapports ne seraient perdus dans le courrier.

Le président: A l'ordre, je vous en prie.

M. Lamontagne: M. Spring va vous répondre.

Le président: Vous vous approchez, monsieur Spring.

M. E. Spring: Merci, monsieur Spring.

[illegible] Mr. Darling. [illegible] They are also [illegible] matter [illegible].

Le président: Merci, monsieur Dinsdale, monsieur Darling, [illegible] membres du Comité, d'être venu ce soir [illegible] ainsi que votre collègue.

Le Comité est ajourné à la discrétion du président.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le mardi 6 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80—Vote 1 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980—Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang, Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'arrière)

Fourth Session of the Thirtieth Parliament, 1979

WITNESSES—TÉMOINS

From the Post Office Department:

Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General;

Mr. J. E. Uberig, Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration; and

Mr. L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General, Marketing.

Du ministère des Postes:

M. J. C. Corkery, sous-ministre;

M. J. E. Uberig, sous-ministre adjoint des postes, Finances et Administration; et

M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des postes, Commercialisation.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, March 6, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 2

Le mardi 6 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80—Vote 1 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980—Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang, Ministre des Transports.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la trentième législature, 1978-1979

26962—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Benjamin
Cadieu
Caouette (*Villeneuve*)
Collenette
Goodale
Harquail
Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)
MacKay
Masniuk
Mazankowski
McKenzie
Murta
Oberle
Portelance
Roy (*Laval*)
Wood—(20)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

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

On Tuesday, March 6, 1979:

Mr. Mazankowski replaced Mr. Darling;
Mr. McCain replaced Mr. Whiteway;
Mr. Oberle replaced Mr. Dinsdale;
Mr. Murta replaced Mr. Halliday;
Mr. Towers replaced Mr. Clarke (*Vancouver Quadra*);
Mr. Cadieu replaced Mr. McCain;
Mr. MacKay replaced Mr. Towers;
Mr. Lapointe replaced Mr. Corbin;
Mr. Benjamin replaced Mr. Orlikow;
Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Mr. Milne.

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

Le mardi 6 mars 1979:

M. Mazankowski remplace M. Darling;
M. McCain remplace M. Whiteway;
M. Oberle remplace M. Dinsdale;
M. Murta remplace M. Halliday;
M. Towers remplace M. Clarke (*Vancouver Quadra*);
M. Cadieu remplace M. McCain;
M. MacKay remplace M. Towers;
M. Lapointe remplace M. Corbin;
M. Benjamin remplace M. Orlikow;
M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M. Milne.

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

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

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 6, 1979
(3)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), MacKay, Masniuk, Mazankowski, McRae, Murta and Roy (*Laval*).

Other Member present: Miss Campbell (*South Western Nova*).

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

The Chairman called Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures under TRANSPORT.

The Minister made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

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

> Your Subcommittee met Wednesday, February 28, 1979, to plan its future business with respect to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

The Subcommittee agreed to make the following recommendations:

1. That the following schedule of meetings be adopted:

   MONDAY, March 5, 1979 at 8:00 p.m. Votes 1 and 5 under POST OFFICE

   TUESDAY, March 6, 1979 at 8:00 p.m. and THURSDAY, March 8, 1979 at 9:30 a.m. Vote 1 under TRANSPORT

   MONDAY, March 12, 1979 at 8:00 p.m. Votes 1 and 5 under POST OFFICE

   THURSDAY, March 15, 1979 at 3:30 p.m. and FRIDAY, March 16, 1979 at 9:30 a.m. Votes 60, 65 and L75—Air Transportation Program under TRANSPORT

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 6 MARS 1979
(3)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), MacKay, Masniuk, Mazankowski, McRae, Murta et Roy (*Laval*).

Autre député présent: Mlle Campbell (*South Western Nova*).

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 portant sur le Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule n° 1*).

Le président met en délibération le crédit 1—Administration du ministère—Dépenses de fonctionnement sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

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

> Votre sous-comité s'est réuni le mercredi 28 février 1979 afin de planifier ses travaux à venir concernant le budget principal de l'année financière se terminant au 31 mars 1980.

Le sous-comité convient de faire les recommandations suivantes:

1. Que la liste de réunions suivante soit adoptée:

   LUNDI 5 mars 1979 à 20 heures Crédits 1 et 5 sous la rubrique MINISTÈRE DES POSTES

   MARDI 6 mars 1979 à 20 heures et JEUDI 8 mars 1979 à 9 h 30 Crédit 1 sous la rubrique MINISTÈRE DES TRANSPORTS

   LUNDI 12 mars 1979 à 20 heures Crédits 1 et 5 sous la rubrique MINISTÈRE DES POSTES

   JEUDI 15 mars 1979 à 15 h 30 et VENDREDI 16 mars 1979 à 9 h 30 Crédits 60, 65 et L75—Programme des transports aériens, sous la rubrique TRANSPORTS

TUESDAY, March 20, 1979 at 8:00 p.m. and THURSDAY, March 22, 1979 at 9:30 a.m. Votes 10 and 15—Marine Transportation Program under TRANSPORT

MONDAY, March 26, 1979 at 8:00 p.m. and TUESDAY, March 27, 1979 at 11:00 a.m. Votes 80, 85 and 90—Surface Transportation Program under TRANSPORT

THURSDAY, March 29, 1979 at 3:30 p.m. Votes 105—Via Rail under TRANSPORT

2. That during Committee meetings the questioning of witnesses be as follows:

FIRST ROUND—10 minutes per member

SECOND ROUND—5 minutes per member

Mr. Roy (*Laval*) moved,—That the FIRST REPORT of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

On motion of Mr. McRae, it was agreed,—That the Report of the Subcommittee be amended by cancelling the meeting scheduled to be held on MONDAY, March 12, 1979 at 8:00 p.m. and rescheduling another one on TUESDAY, March 20, 1979 at 3:30 p.m.

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

Questioning was resumed on Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures under TRANSPORT.

At 10:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MARDI 20 mars 1979 à 20 heures et JEUDI 22 mars 1979 à 9 h 30 Crédits 10 et 15—Programme des transports par eau, sous la rubrique TRANSPORTS

LUNDI 26 mars 1979 à 20 heures et MARDI 27 mars 1979 à 11 heures Crédits 80, 85 et 90—Programme des transports de surface, sous la rubrique TRANSPORTS

JEUDI 29 mars 1979 à 15 h 30 Crédit 105—Transport ferroviaire, sous la rubrique TRANSPORTS

2. Qu'on procède comme suit pour l'interrogation des témoins pendant les séances de comité:

PREMIER TOUR: 10 minutes par membre

DEUXIÈME TOUR: 5 minutes par membre

M. Roy (*Laval*) propose,—Que le PREMIER RAPPORT du sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Sur motion de M. McRae, il est convenu,—Que le rapport du sous-comité soit modifié en annulant la séance prévue pour le LUNDI 12 mars 1979, à 20 heures, et en prévoir une autre pour le MARDI 20 mars 1979, à 15 h 30.

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

L'interrogation se poursuit sur le crédit 1—Administration du ministère—Dépenses de fonctionnement sous la rubrique TRANSPORTS.

A 22 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, March 6, 1979

• 2013

[*Texte*]

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

Just before we proceed I have a note for the members. There has been a slight change in the agenda we outlined yesterday. Instead of the Postmaster General appearing before the Committee on March 12, at 8 p.m., it has been changed to Tuesday, March 20, at 3.30 p.m. As soon as we have a sufficient number of members we can adopt the subcommittee report and make the necessary changes to that.

Also, as the Committee Chairman, I would like to thank Mr. Mazankowski for his kind words regarding me, and I also appreciate your support and cooperation.

I shall now call Vote 1.

DEPARTMENT OF TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1-Departmental Administration—Operating expenditures, the grants listed in the Estimates—$57,346,000

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Before we move to the Order of Reference I would like to raise a matter which I think all members of the Committee have had reference to, and that is the request of the Air Transport Association of Canada to appear before the Committee to deal specifically with three subjects: one, the air transportation tax and its planned conversion to the user charge; second, the airport revolving fund; and third, the Minister's powers.

I think all members have received a letter indicating their desire to appear before the Committee during the consideration of the estimates, and I wonder whether we might not take that under advisement having regard to the fact that we will be dealing with Air Transportation Votes 60, 65, L75 on Thursday, March 15 and Friday, March 16. I am not sure whether we might be able to work them in at that time or whether it might be appropriate to convene another meeting.

I would ask that you consider that, Mr. Chairman, either in this Committee as a whole or perhaps it might even be considered in the steering committee.

The Chairman: Yes, I think that would be agreeable. If it is all right with you I can convene a steering committee meeting early next week and we can decide on how we will alter the schedule as presented yesterday to fit in the witnesses, if the Committee deems it necessary, if they wish to appear.

Mr. McRae.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 6 mars 1979

[*Traduction*]

Le président: Messieurs, la séance est ouverte. Nous allons reprendre l'étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Avant de commencer je dois aviser les membres qu'on a apporté une petite modification au programme que nous avons esquissé hier. Le ministre des Postes comparaîtra mardi le 20 mars à 3 h 30 de l'après-midi au lieu du 12 mars à 8 h du soir. Dès que nous aurons suffisamment de députés présents, nous adopterons le rapport du sous-comité et apporterons les modifications voulues.

A titre de président de Comité, je tiens à remercier M. Mazankowski pour ses gentilles paroles à mon égard et sachez que je suis sensible à votre soutien et votre collaboration.

Je mets donc en délibération le crédit 1.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1er—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au Budget—$57,346,000

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Avant de passer à notre mandat, je veux soulever une question dont, je crois, tous les membres du Comité ont parlé. Il s'agit de la demande faite par l'Association canadienne des transporteurs aériens pour comparaître devant le Comité et traiter particulièrement de trois sujets: d'abord, de la taxe sur le transport aérien et de l'intention qu'on a de la transformer en frais à la charge des utilisateurs; deuxièmement, du fonds renouvelable des aéroports, et, troisièmement, des pouvoirs conférés au ministre.

Je crois que tous les membres du Comité ont reçu la lettre de cette Association qui indiquait qu'elle désirait comparaître au Comité pendant l'étude du Budget, et je me demande si nous ne pourrions pas prendre cette lettre en considération, vu que nous traiterons des crédits 60, 65 et L75 du transport aérien le jeudi 15 mars et le vendredi le 16 mars. Je ne sais pas si nous arriverons à intégrer la comparution de cette Association dans notre programme ou s'il serait approprié de convoquer une nouvelle séance à ce sujet.

Je vous prie donc, monsieur le président, d'examiner cette question, soit au sein du Comité ici ou peut-être au Comité de direction.

Le président: Oui, d'accord. Si vous le voulez bien, nous pourrons réunir le Comité de direction au début de la semaine prochaine et décider alors comment changer le programme que nous avons présenté hier, afin de pouvoir trouver une place pour ces témoins; naturellement, à condition que le Comité désire que cette Association comparaisse.

Monsieur McRae.

[*Text*]

• 2015

Mr. McRae: No, I was just putting my name on the list.

The Chairman: I have called Vote 1 under the Department of Transport. Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je n'ai pas reçu cette lettre du groupe mentionné par mon collègue, M. Mazankowski. Bien sûr, je ne vois aucune objection en principe à ce que ce groupe comparaisse comme témoin, mais je pense qu'il est sage qu'on en discute au comité de l'ordre du jour et de la procédure.

Le président: Oui, cela a été fait. On va le faire au commencement de la semaine prochaine. Mr. Mazankowski, I have not received a copy of that either. If we could receive a copy it would . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is just a news release that I received in my office entitled "ATAC Seeks Parliamentary Hearing of Three Subjects of Public Interest". It goes on to say:

> The Air Transport Association of Canada has released the contents of a recent confidential membership bulletin to Members of Parliament, Senators and the news media in an attempt to draw attention to three matters of public interest.

And it goes on to point out those matters.

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski has outlined the information, and those members who are interested can obtain a copy from ATAC.

I would now like to welcome the Minister of Transport, the Hon. Otto Lang, who is appearing before us this evening. I would ask the minister if he would be kind enough to introduce the officials that are with him this evening.

Hon. Otto Lang (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Cloutier, the Deputy Minister, is here beside me, and administrators Mr. Walt McLeish of the Canadian Air Transportation Administration, Mr. Gordon Sinclair of Canadian Marine Transportation Administration, Bob Giroux of Canadian Surface Transport Administration, and Assistant Deputy Minister, Finance, Mr. MacGougan.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

The minister has an opening statement for us this evening and I would ask him if he would be good enough to proceed with that. We will distribute the minister's statement immediately.

Mr. Lang: Thank you, Mr. Chairman. I am pleased to have this opportunity to address the Committee before we discuss Transport Canada's main estimates for 1979-80 in detail.

I would like to mention some of the major provisions of our estimates. The net expenditures and loan requirements of the department and the transportation agencies for which I am responsible will total about $1,572 million, or less than three cents out of every dollar spent by the federal government. These figures show our spending estimates to be down by $265

[*Translation*]

M. McRae: Non, je voulais simplement qu'on mette mon nom sur la liste.

Le président: J'ai mis en délibération le crédit 1 du ministère des transports. Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, on a point of order. I did not receive the letter from the Association, mentioned by my colleague, Mr. Mazankowski. I have no objection, in principle, to hear this group but I think it would be only fair to discuss that point in the Agenda and Procedure Committee.

The Chairman: Yes, that has been done. We will meet early next week. Monsieur Mazankowski, je n'ai pas reçu non plus de copie de cette lettre. Si nous pouvions en recevoir une copie . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, il s'agit simplement d'un communiqué de presse que j'ai reçu à mon bureau et qui est intitulé: «L'Association des transporteurs aériens du Canada demande à comparaître devant le Parlement pour discuter de trois sujets d'intérêt public» et puis:

> L'Association canadienne des transporteurs aériens fournit aux députés, sénateurs et représentants de la presse un bulletin confiendentiel récent distribué à ses membres afin d'attirer l'attention sur trois questions d'intérêt public.

Et on précise quelles sont ces questions.

Le président: A l'ordre. M. Mazankowski a expliqué de quoi il s'agissait et les députés que cela intéresse pourront obtenir une copie de ce communiqué auprès de l'Association canadienne des transporteurs aériens.

Je souhaite maintenant la bienvenue à M. Otto Lang, ministre des Transports qui comparaît ici ce soir. Je prie le ministre de bien vouloir présenter ses collaborateurs.

L'hon. Otto Lang (ministre des Transports): Merci, monsieur le président. Je vous présente tout de suite à ma droite M. Cloutier, sous-ministre; puis mes administrateurs: M. Walt McLeish de l'administration canadienne des transports aérien; M. Gordon Sinclair de l'adminitration canadienne des transports maritimes; M. Bob Giroux de l'administration canadienne des transports de surface; et M. MacGougan, sous-ministre adjoint, finances.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Le ministre a une déclaration à nous faire et je le prie donc de bien vouloir commencer. Nous allons distribuer tout de suite cette déclaration.

M. Lang: Merci, monsieur le président. Je suis ravi d'avoir la possibilité de m'adresser au Comité avant que nous discutions en détail le budget principal du ministère des Transports pour l'année 1979-1980.

Je vais aborder certains des postes des plus importants de notre budget. Les dépenses nettes et les besoins au point de vue prêts du ministère des Transports ainsi que de ces organismes dont je suis responsable, s'élèveront au total à 1.572 millions de dollars, soit moins de 3 p. 100 de chaque dollar dépensé par le gouvernement fédéral. Ces chiffres révèlent que nos dépen-

[*Texte*]

million from those of 1977-78 and our share of the total estimates of the federal government to have dropped as well by half a percentage point. This is, I think, a clear indication that Transport Canada is practising the restraint required of it at this period in time.

These estimated expenditures, in addition to covering normal day-to-day operations of the complex transportation system of Canada, provide for significant payments to improve rail passenger services. They include $264 million for VIA Rail for operations and capital; for rehabilitating branch railway lines in the Prairies, a $70 million item; for airport and highway improvements in the Atlantic provinces, a total of $41 million; and to give assistance to the provinces in the urban transportation field under our five-year $230 million program, we have included $40 million in the 1979-80 estimates for this purpose.

To make such large program outlays possible within a reduced expenditure total, Transport Canada has to increase its recovery rate for the various services it provides. This policy will be pursued vigorously in the air transportation field particularly by the increase in the ticket tax, which is expected to yield another $72 million.

Our capital spending continues to decline and is shown in these estimates as $256 million, with National Harbours Board projects included. By comparison, the 1978-79 total was $338 million, and the year before that it was $388 million. While there are some specific reasons for this contraction, such as the completion of the Calgary Airport and the R Class ice-breaker project, the decrease also reflects the general restraints atmosphere within the government.

• 2020

Another factor in reducing the visible spending total for capital is linked to the recent trend of placing capital management responsibility in the hands of a Crown corporation benefitting from the outlays. The 1979-80 estimates provide at least $55 million in funds through equity purchases and payment of noncash expense items such as depreciation, which will be used by CN Marine and VIA Rail for capital acquisition of the kind otherwise carried out by the Surface Administration.

Among the relatively few new projects to be undertaken in 1979-80 are: the renovation of the grain elevators at the Port of Quebec, $3 million cost; the renovation of the North Shore Wharves at Trois-Rivières, which will take in about $5.4 million out of a total of $9.4 million; the development of the airport at Sachs Harbour, which will cost $1.5 million; and the building of a Loran-C Station at Port Hardy, British Columbia, at a cost of $1 million in these estimates, out of a total of $1.9 million. A further $2 million in a program total of

[*Traduction*]

ses budgétaires sont de 265 millions de dollars moins élevées que celles de l'année 1977-1978. Nous accusons aussi une diminution dans notre part du budget total du gouvernement fédéral, diminution d'un demi point en pourcentage, ce qui indique clairement que le ministère des transports se conforme à cette politique de restrictions en vigueur en ce moment.

Ces prévisions budgétaires, outre qu'elles comprennent les opérations quotidiennes dans le cadre du système compliqué du transport au Canada, prévoit certains paiements importants pour l'amélioration des services de transport des voyageurs. On a prévu 264 millions de dollars pour le fonctionnement et le capital de VIA Rail; 70 millions de dollars, pour remettre en état les embranchements dans les Prairies; 41 millions de dollars pour améliorer les aéroports et les routes dans les provinces de l'Atlantique; 40 millions de dollars sur le budget du programme de 230 millions de dollars prévu pour cinq ans pour aider les provinces dans le secteur de leur transport urbain.

Pour faire des dépenses si importantes dans le cadre de ces programmes, compte tenu des dépenses comprimées dans l'ensemble, Transport Canada a dû augmenter son taux de récupération des bénéfices dans le cas des différents services qu'il fournit. Nous poursuivrons vigoureusement à cette politique particulièrement dans le domaine des transports aériens en augmentant la taxe sur les billets ce qui devrait nous fournir 72 millions de dollars.

Nos dépenses en capital ont continué à diminuer ainsi que l'indique le budget de 250 millions de dollars, ce qui comprend les projets se rapportant au Conseil des ports nationaux. Pour comparer les chiffres, en 1978-1979, le montant total à cet effet était de 338 millions de dollars et pour l'année précédente, de 388 millions de dollars. Bien qu'il y ait certaines raisons précises pour cette réduction telles que le fait qu'on a terminé l'aéroport de Calgary et le brise-glace de la catégorie R, cette diminution s'inscrit aussi dans l'optique d'austérité du gouvernment.

Un autre facteur qui permet de réduire les dépenses totales d'immobilisation, c'est cette tendance récente à mettre la responsabilité de la gestion du capital entre les mains d'une société d'État profitant des dépenses de capital. Le budget de 1979-1980 prévoit au moins 55 millions de dollars en fonds composés d'achats d'actions et de paiements de postes de dépenses qui ne sont pas sous forme de liquidités telles que l'amortissement, fonds qui seront utilisés par CN Marine et Via Rail pour des acquisitions de capitaux comme le fait l'administration des transports de surface.

Parmi les nouvelles entreprises relativement peu nombreuses de 1979-1980, on compte 3 millions de dollars pour la rénovation des silos à grains du port de Québec, 5.4 millions de dollars sur un total de 9.4 millions de dollars pour la rénovation des quais sur la rive nord de Trois-Rivières; 1.5 millions de dollars pour l'expansion de l'aéroport à Sachs Harbour; un million de dollars sur un total prévu de 1.9 millions de dollars et dans ce budget pour la construction d'une station LORNAN, de radio-navigation à grande portée, une autre

[*Text*]

$10 million will be spent for new ice-breakers to replace the coast-guard vessels *Eider* and *Skua*.

Day-to-day operating requirements for the four departmental programs increased by about $37 million, if internal charges, depreciation and loan interest are excluded. The less than 5-per cent change implied in this increase is surely low and should speak for the concerted efforts Transport has made in cutting costs by increasing efficiency and discontinuing nonessential functions.

You will notice that the Blue Book shows a new set of rules and objectives for the department. Each administration has had such a set, but these are quite different from in the past.

The section in the Blue Book that covers each administration is a consistent set of objectives and roles that stem from the policies and principles also stated in Bill C-20.

To help demystify the complexities of a department as large as Transport and to communicate to Canadians what it is we do and how we do it, we have produced a book that attempts to spell out in some detail its role and objectives and the rationale for these.

Transport Canada's activities affect the daily lives of most Canadians in some way. Because of the change from a period of rapid growth to one of fiscal restraints, my senior officials thought it advisable to clarify the departmental role. Like all departments, Transport must contribute to the achievements of government objectives. We believe this means not only the development and operation of a safe and efficient national transportation system, but also such nontransportation objectives as regional development and the protection of social, cultural and ecological systems.

The book describes nine strategic objectives, which cover all departmental operations. This is a continuing project, which undoubtedly will change as circumstances alter, or new solutions are found to existing problems. It is my hope that this work will contribute to the establishment of greater control of departmental resources at all levels.

Two other documents have been made available to the members of this Committee. The first is a detailed look at the estimates of the Canadian Marine Transportation Administration. It has been developed to provide supportive information on a wide range of policy and operational activities related to marine transportation. This Administration co-ordinates the work of the Canadian Coast Guard and of several Crown corporations—the St. Lawrence Seaway, the National Harbours Board, and the four Pilotage Authorities. The document provides a broad outline of the Administration's objectives, and relates them to its historical, current and anticipated financial requirements. I hope that this paper will lead to fuller appreciation of the over-all scope of the Marine Administra-

[*Translation*]

tranche de 2 millions de dollars par rapport aux 10 millions de dollars du programme total, sera affecté à la construction d'un nouveau brise-glace devant remplacer les navires de la garde côtière Eider et Skua.

Les opérations quotidiennes des quatre programmes ministériels comptent pour une augmentation d'environ 37 millions de dollars, ceci ne comprenant pas les frais internes, amortissement et les intérêts des prêts. Le changement de 5 p. 100 dans le cadre de cette augmentation, n'est certainement pas très important et indique bien que le ministère des Transports fait sa part pour réduire les frais en augmentant l'efficacité et en supprimant les opérations non essentielles.

Vous remarquerez que dans le Livre Bleu, on a prévu une nouvelle série de règles et d'objectifs à l'intention du ministère. Chaque administration disposent déjà d'une série mais celle-ci est très différente de ce que nous avions dans le passé.

La section du Livre Bleu qui traite de chaque administration indique une série d'objectifs à atteindre et de rôles à jouer qui sont dans la logique des politiques et des principes indiqués aussi dans le Bill C-20.

Pour essayer de clarifier les détails compliqués que représente un ministère aussi important que celui des Transports et pour faire comprendre aux Canadiens ce que nous faisons et comment nous le faisons, nous avons rédigé un livre expliquant en détail ces rôles et objectifs ainsi que leur raison d'être.

Les opérations de Transports Canada touchent de quelque façon la vie de la plupart d'entre nous. Du fait qu'on ait passé d'une période d'expansion rapide à une période de réduction des frais, mes hauts collaborateurs ont pensé qu'il était souhaitable de clarifier le rôle du ministère. Comme tous les autres ministères, le ministère des Transports doit aider à la réalisation des objectifs gouvernementaux. Nous pensions que cela nous oblige non seulement à fournir un système de transport national efficace et à en assurer le développement mais aussi à atteindre des objectifs ne se rapportant pas au domaine des transports tels que le développement régional et la protection des systèmes socio-culturels-écologiques.

Ce livre décrit neuf objectifs stratégiques visés. Il s'agit d'une entreprise permanente, qui certainement sera modifiée au fur et à mesure des circonstances changeantes ou qui permettra qu'on trouve des nouvelles solutions aux problèmes qui se posent. J'espère que cet ouvrage contribuera à accroître l'efficacité de la gestion des ressources ministérielles à tous les niveaux.

Nous avons fourni aux membres du comité deux autres documents. Le premier est un aperçu détaillé du budget de l'Administration canadienne des transports maritimes. Il fournit des renseignements complémentaires sur toutes sortes de politiques et d'opérations dans le domaine des transports maritimes. Cette administration coordonne le travail du Service canadien de la garde côtière et de plusieurs autres sociétés d'État, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, du Conseil des ports nationaux et des quatres administrations de pilotage. Le document donne un exposé général des objectifs de l'Administration compte tenu des exigences financières du passé, actuelles et prévues. J'espère que ce document permettra de mieux comprendre quelle est l'ampleur de cette

[*Texte*]

tion by providing details of its total revenues and expenses, not only the amounts on which Parliament is asked to vote.

The other document, on revisions to the airport revolving fund, explains the changes in funding arrangements that will begin in 1979-80 for the department's 23 major airports. In addition to the four airports already included, nineteen airports are to be funded through the airport revolving fund. Additional costs relating to terminal control services at these airports are being included in the fund, and interest and repayment for current loan balances in the fund are being suspended at the end of the current fiscal year.

The document also provides estimated financial statements for the total revolving fund and for each of the 23 airports, based on financial transactions as reflected in the 1979-80 estimates. The financial statement package for each airport includes a balance sheet, a statement of operations, and a source and application of funds statement.

• 2025

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Now, with the questioning, on the list I have Mr. Mazankowski, Mr. McRae, Mr. Masniuk, Mr. Roy.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you.

Mr. Chairman, I would like to question the section dealing with the sub-objective at page 28-10, which states as follows:

> To ensure that an adequate level of safety is provided for the national transportation system.

Mr. Minister, today in the House, relative to the Committee report on operational interface, you indicated that development procedures began, arising from the report—and bear in mind that my question was dealing with the subject of uncontrolled airports. I would like to know, specifically, what changes have been implemented relative to the area control centre, aeradio interface procedures—the communications procedures; and I am dealing here specifically with Canada's uncontrolled airports—and have there been any ANOs established as a result of the recommendations flowing from that Committee report?

Mr. Lang: Well, again, Mr. Chairman, I would just like to make clear that Mr. Mazankowski is asking about a sequence of events flowing from or after a report which initially dealt safety conditions or conditions in relation to radio operations at Inuvik and a couple of other airports in 1976. That is the report you are inquiring about and the sequence of events following that.

Mr. Mazankowski: That was part of the report, yes.

[*Traduction*]

administration des transports maritimes du fait qu'il fournit des détails sur la totalité des recettes et des dépenses et non pas seulement sur les montants au sujet desquels le Parlement doit voter.

L'autre document qui se rapporte aux révisions sur la caisse renouvelable des aéroports, explique les modifications sur la caisse renouvelable des aéroports, explique les modifications des arrangements de financement qui commenceront à être mis en vigueur en 1979-1980 dans le cas des 23 aéroports principaux du ministère. En plus des quatres aéroports déjà inclus, il y a 19 aéroports qui seront financés par cette caisse renouvelable. La caisse comprendra aussi les frais supplémentaires se rapportant au service de contrôle dans les aérogares et aéroports et les intérêts et le remboursement des soldes actuels de la caisse pour les prêts en cours sont arrêtés à la fin de l'année financière.

Le document fournit des états de prévisions financières pour la totalité de la caisse renouvelable et dans le cas de chacun des 23 aéroports compte tenu des transactions financières indiquées dans le budget de 1979-1980. L'état financier de chaque aéroport comprend un bilan, un exposé des activités ainsi qu'un compte rendu de l'origine et de l'utilisation des crédits.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Pour les questions, j'ai sur la liste les noms de M. Mazankowski, de M. McRae, de M. Masniuk et de M. Roy.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci.

Monsieur le président, je voudrais remettre en question le paragraphe concernant les sous-objectifs, à la page 28-11, dans lequel on lit ceci:

> S'assurer qu'un niveau suffisant de sécurité soit prévu dans le système national de transport.

Vous avez indiqué aujourd'hui à la Chambre, monsieur le ministre, qu'on s'était mis à établir les procédures à la suite du rapport du Comité sur l'interdépendance des activités; n'oubliez pas que ma question portait sur les aéroports non contrôlés. Je voudrais savoir quels changements ont été apportés en ce qui concerne les procédures de communication par radio; et je parle ici des aéroports non contrôlés. A-t-on créé des ANO par suite des recommandations du rapport de ce Comité?

M. Lang: Je répète, monsieur le président, que la question de M. Mazankowski se rattache à une série d'événements consécutifs à un rapport qui portait à l'origine sur les conditions de sécurité ainsi que sur les communications par radio, à Inuvik et dans deux autres aéroports en 1976. C'est à ce rapport que vous faites allusion ainsi qu'à la série d'événements qui ont suivi.

M. Mazankowski: En effet, cela faisait partie du rapport.

[*Text*]

Just to put the matter into perspective, Mr. Chairman, now that the Minister has tried to suggest that this was simply a matter dealing with three airports, I would want to place on the record a quotation from the report, which indicates as follows:

> It became evident quite early that those "severe procedural problems" were really only symptoms of deeper fundamental problems which would require solutions of national scope.

It went on to describe and define the problems essentially having to do with the existing policies and procedures relating to air traffic advisory responsibilities being inadequate in view of the current operational requirements: problem number two, published information and instructions relating to the use of the aeradio services by pilots being somewhat confusing; and problem number three, the relationship of the ATS towers and the peripheral direct control pilot communication facilities and the aeradio air traffic control centre interface. Further, the report quoted that:

> Unless complete and satisfactory solution to these fundamental problems are quickly implemented, the developing working conflicts between Aeradio and ATC will continue to increase, and the inevitable result must be deteriorating effectiveness of services provided by each of them. The potential for a serious negative effect on flight safety seems obvious.

So to suggest that it was simply a matter dealing with a regional situation and regional condition is simply not in accordance with the facts. The implications of this report are national in scope, requiring a national solution, as the report has indicated. And I am simply asking what progress has been taken in that regard. What specifically has been done vis-à-vis the communications interface as it relates to Canada'a uncontrolled airports?

Mr. Lang: Well, Mr. Chairman, I am going to be asking Mr. McLeish of the Air Administration to comment on that. But I should, I think, put into some context the kinds of remarks Mr. Mazankowski is making.

• 2030

I refer to the report as the one relating to the study having to do with Inuvik and two other airports because that identified it most directly, and Mr. Mazankowski is upset that I have . . .

Mr. Mazankowski: Most of those are controlled airports.

The Chairman: Order, please.

Mr. Lang: Mr. Mazankowski, Mr. Chairman, is upset that I referred to it and identified it in that fashion.

I would also like to say to him that he should understand that the study itself is in the context of ongoing operations, improvements and attempts to make sure that we are taking steps in relation to proper procedures throughout the country, and that therefore it is almost absurd to say, what happened since that report? Mr. Chairman, particularly the very fact of the report itself is part of the process because that report did

[*Translation*]

Puisque le ministre semble dire qu'il ne s'agit que de trois aéroports, je tiens à replacer les choses dans leur contexte en citant un extrait du rapport:

> Il est rapidement devenu évident que ces «graves problèmes de procédure» n'étaient en réalité que les symptômes de problèmes plus profonds exigeant des solutions à l'échelle nationale.

Vient ensuite un exposé des problèmes essentiellement liés aux politiques et aux procédures, indiquant que les responsabilités consultatives en matière de circulation aérienne étaient insuffisantes en raison du volume des activités. Deuxièmement, il est dit que les renseignements et les instructions concernant l'usage des services radio par les pilotes sont confus; troisièmement, on parle des rapports entre les tours ATS et les installations périphériques de communication permettant le contrôle direct, ainsi qu'avec les services radio servant au contrôle de la circulation aérienne. De plus, le rapport précise que:

> Tant que ces problèmes essentiels ne seront pas rapidement résolus de manière complète et satisfaisante, les conflits entre les services radio et l'ATC continueront à s'intensifier, ce qui aura inévitablement pour effet de saper l'efficacité des services assurés par chacun d'eux. Les risques sont évidents du point de vue de la sécurité en vol.

Par conséquent, les faits démontrent qu'il s'agit uniquement d'une situation régionale. Ce rapport a des implications nationales et il exige une solution à l'échelle du pays tout entier. Je voudrais donc bien savoir quelles mesures ont été prises à cet effet. Qu'a-t-on fait du point de vue des communications dans le cas des aéroports non contrôlés?

M. Lang: Monsieur le président, je vais demander à M. McLeish de l'administration aérienne de bien vouloir vous répondre. Toutefois, il conviendrait, je crois, de replacer certaines remarques de M. Mazankowski dans leur contexte.

Le rapport auquel je fais allusion est celui qui a trait à Inuvik et deux autres aéroports car c'est ce qui a permis le mieux d'identifier le problème, mais ce qui embête M. Mazankowski, c'est que j'ai . . .

M. Mazankowski: Il s'agit pour la plupart d'aéroports contrôlés.

Le président: Silence, s'il vous plaît.

M. Lang: Ce qui gêne M. Mazankowski, c'est que j'en ai parlé de cette façon.

Par ailleurs, il devrait bien comprendre que cette étudie se situe dans le contexte des efforts opiniâtres que nous faisons pour assurer des procédures convenables d'un bout à l'autre du pays; il est donc absurde de se demander ce qui s'est produit depuis la publication de ce rapport. C'est d'autant plus vrai que le rapport s'inscrit lui-même dans le processus normal car, s'il a vu le jour, ce n'est pas parce que quelqu'un a décidé qu'il

[*Texte*]

not emerge because somebody decided to descend and study those airports; that report emerged because the air safety people working in Transport Canada were concerned about a variety of matters and this is part of the process that is ongoing and when developed procedures and which develops procedures and tests them. When that has been done, those reports and the recommendations coming from them are analysed in terms of their implications across the whole system. But, as I say, perhaps the best thing I should do is ask Mr. McLeish not to comment as though that were the starting point of everything that happened but perhaps to comment a bit about the problem of this issue of controlled and uncontrolled airport and the interface between ATC and Aeradio.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the only reason that I am raising the matter is that it is quite obvious that the pace at which this procedure has been developed and indeed the recommendations have been implemented has been much too slow. There has been insufficient attention and insufficient action in regard to this report, and that is the reason that I am raising it and for no other reason, sir.

Mr. Lang: Well, the reason that is an absurd comment is because of the very high record of safety in Canadian air space, particularly in regard scheduled air services . . .

Mr. Mazankowski: You have not proven it.

Mr. Lang: . . . and Mr. Mazankowski's constant efforts to try to concern the Canadian people about flying safety when the facts are that our record is indeed very good. He can find figures that show that there are certain numbers of accidents, but if you compare properly in terms of hundreds of thousands of hours alone, every time he raises a case, his case is disproven. And so he needs not try to lay that kind of base for it, but, as I say, Mr. Chairman, if Mr. Mazankowski will let Mr. McLeish say a few words on this subject, I would be glad to have Mr. McLeish speak on it.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the Minister has never been able to substantiate and prove that Canada's record of air safety in the world is number five either, and if so, I wish he would produce the documents.

Mr. Lang: I did not say number five.

Mr. Mazankowski: Your . . .

The Chairman: Order.

Mr. Mazankowski: One of your parliamentary secretaries speaking on your behalf in the House of Commons said that.

The Chairman: Order, please.

Mr. Lang: In the top five, I think he said.

The Chairman: Order, please. Let us have a little decorum.

Mr. McLeish has comments to make. Mr. McLeish.

Mr. Mazankowski: That has not been proven, either.

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): The question of this report of 1976 is in fact just a part of the entire process of examination of the air ground communica-

[*Traduction*]

fallait se pencher sur le cas de ces aéroports; ce rapport a vu le jour parce qu'au sein du ministère, les responsables de la sécurité aérienne se sont préoccupés de divers problèmes, mais cela fait partie du processus normal; des procédures sont constamment établies et mises à l'épreuve. Ensuite, les rapports et les recommandations qui en découlent sont analysés, compte tenu de leurs répercussions sur l'ensemble du réseau. Toutefois, la meilleure chose est sans doute de demander à M. McLeish de ne pas en parler bien que c'est cela qui a tout déclenché, et de vous donner plutôt des précisions sur ce problème des aéroports contrôlés et non contrôlés ainsi que des rapports qui existent entre l'ATC et les services radio.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si je vous pose la question c'est uniquement à cause de la lenteur avec laquelle on a établi cette procédure et mis en œuvre ces recommandations. On n'a pas suffisamment prêté attention à ce rapport; c'est la seule raison de mon intervention.

M. Lang: C'est absurde car l'espace aérien canadien présente toute la sécurité voulue surtout lorsqu'il s'agit des vols réguliers.

M. Mazankowski: Vous ne l'avez pas prouvé.

M. Lang: M. Mazankowski cherche perpétuellement à inquiéter les Canadiens alors que la sécurité en vol est excellente. Il trouvera des chiffres indiquant l'existence d'un certain nombre d'accidents mais son propos est démenti si l'on songe que les heures de vol se chiffrent par milliers. C'est donc inutile de sa part, mais je répète, monsieur le président, si M. Mazankowski le veut bien, je céderai bien volontiers la parole à M. McLeish pour qu'il vous dise quelques mots là-dessus.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le Ministre n'a jamais réussi à démontrer, preuves à l'appui, que le Canada vient au cinquième rang dans le monde pour ce qui est de la sécurité aérienne et, s'il est si sûr de lui, qu'il produise les documents.

M. Lang: Je n'ai pas dit que le Canada venait au cinquième rang.

M. Mazankowski: Votre . . .

Le président: Silence.

M. Mazankowski: L'un de vos secrétaires parlementaires l'a dit à la Chambre des communes.

Le président: Silence, s'il vous plaît.

M. Lang: Il a dit, je crois, que nous étions dans les cinq premiers.

Le président: Silence, voyons. Un peu de tenue.

M. McLeish a des remarques. Monsieur McLeish.

M. Mazankowski: Cela n'a pas été prouvé non plus.

M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Ce rapport de 1976 s'inscrit dans le processus normal d'examen, c'est-à-dire l'examen des communications au sol ainsi que les

[*Text*]

tions process throughout the country. In that particular region, the specialists there identified a problem relating to air radio and controlled airports, airports where control towers exist. The regions took steps to resolve that problem at those specific airports in the course of the few months following the release of the report to headquarters. Headquarters in the meantime asked each of the other regions to examine the question to see if the problem existed there and we found that it was not a national problem, that it was specific to this region where there had been the introduction of PAL's into the communication process in the years immediately preceding the identification of the problem.

Now, this whole question of flight services function had been under extensive review starting about 1974 which resulted in the establishment of the concept of flight service stations, which was a new idea in Canada, something that had been adopted at an earlier date by the United States, and as our traffic intensity grew, it became evident that we needed a similar service which integrates all the various functions that provide flight following for aircraft into the hinterland part of the country which is off the normal east-west airways system. Now that program has been developing as a major program. It takes of the order of three years to establish the standards, the training requirements, and to set in motion the whole training process and to then certify the individuals that they are in fact capable of providing the service. That has been continuing and I am pleased to say that it has made enormous improvements across the country.

• 2035

The problems that have been linked between the 1976 report of the western region and the unfortunate accident at Cranbrook are as a matter of fact not identical. It is a different problem at Cranbrook, and I do not feel that I can speak to that until the accident report is released, which is expected very shortly. But the problem that was identified to the officials of the air administration shortly after the Cranbrook accident investigation got underway—we were notified of the early indications of evidence relating to the passing of the estimated time of arrival of the aircraft at Cranbrook—has been examined thoroughly in the context of our air navigation orders, of our flight information manual and other associated regulations and procedures, and we found that in fact there is not regulation that governs the interaction of air traffic services and air radio services for airports such as Cranbrook.

Mr. Mazankowski: Why not?

Mr. McLeish: There had never been a requirement to regulate such activities because it was always deemed to be one of the areas that is inherent in the basic training of a pilot.

Mr. Mazankowski: Is that not the thrust of this report?

Mr. McLeish: No, I do not believe it is the thrust of that report.

Mr. Manzankowski: It is one of the thrusts of the report, one of the major thrusts.

[*Translation*]

communications aériennes, d'un bout à l'autre du pays. Dans la région dont il est question, des spécialistes ont détecté un problème lié aux communications par radio et aux aéroports contrôlés, c'est-à-dire aux aéroports où existent des tours de contrôle. Les autorités régionales ont pris des mesures pour résoudre le problème qui se posait dans ces aéroports, et ce au cours des quelques mois qui ont suivi la publication du rapport. Dans l'intervalle, l'administration centrale a demandé à tous les services régionaux de se pencher sur la question pour voir si le problème existait là aussi, mais nous avons constaté que c'était un problème non pas national mais propre à cette région où l'on avait introduit des PAL au cours des années qui avaient précédé immédiatement la détection du problème.

Les services en vol ont fait l'objet d'une étude approfondie qui a débuté en 1974 et qui s'est traduite par la création de centres spéciaux; c'était une innovation au Canada alors que l'idée avait été adoptée un peu plus tôt aux États-Unis; au fur et à mesure que la circulation aérienne s'est intensifiée il s'est avéré nécessaire d'avoir un service analogue intégrant les différents éléments qui permettent de suivre un avion survolant l'arrière-pays, à l'écart du réseau aérien normal qui s'étend entre l'est et l'ouest. Ce programme est devenu l'un des plus importants. Il faut environ trois ans pour assurer la formation, depuis l'établissement des exigences jusqu'au moment où l'on décerne les diplômes à ceux qui sont vraiment capables d'assurer ce service. Le processus continue et je suis bien aise de pouvoir annoncer qu'il a permis des améliorations énormes dans tout le pays.

Le lien qu'on a tenté d'établir entre les problèmes signalés dans le rapport de 1976 sur la région de l'ouest et le déplorable accident de Cranbrook n'existe en fait pas. Le problème est différent à Cranbrook et je ne crois pas pouvoir en discuter avant que le rapport de l'accident ne soit publié, ce qui sera très prochainement. Les responsables de l'administration de l'air nous ont prévenus peu après le début de l'enquête sur l'accident à Cranbrook, avoir trouvé des indices qui montraient que l'avion n'était pas arrivé à Cranbrook à l'heure prévue, le problème a donc été examiné à fond à la lumière de nos règlements sur la navigation aérienne, de manuel de renseignements de vol et d'autres règlements et procédures, et nous avons constaté qu'en fait, il n'existe aucun règlement qui régisse l'interaction entre les services de trafic aérien et les services de radio à partir d'aéroports tels que Cranbrook.

M. Mazankowski: Pourquoi pas?

M. McLeish: Il n'a jamais été nécessaire de réglementer les activités, car il a toujours semblé qu'il s'agissait là d'un des domaines inhérents à la formation de base d'un pilote.

M. Mazankowski: N'est-ce pas là le fond du problème relevé dans le présent rapport?

M. McLeish: Non, je ne crois pas que ce soit ce que l'on trouve dans le rapport que vous avez.

M. Mazankowski: C'est là l'un des problèmes relevés dans le rapport, un des problèmes principaux.

[*Texte*]

Mr. McLeish: That report is speaking to a different set of circumstances. It is speaking to a set of circumstances where there were duplications of service and that duplication, as I indicated, in the months immediately following it, deemed corrected. But as far as the situation at Cranbrook is concerned, as I indicated, the accident report is due out shortly and I think all those who are interested will be able to see what the accident investigators have concluded with respect to that accident and we will find that it is of a different nature than what is in that report.

Mr. Mazankowski: Are you saying then that the matter of the communications interface and the inadequate communications facilitities surrounding the incident at Cranbrook was not a contributing factor to the accident? Is that what you are saying, sir?

Mr. Lang: I think, Mr. Mazankowski, what Mr. McLeish said was that he did not think it proper for him to comment particularly on the Cranbrook . . .

Mr. Mazankowski: No, he said . . . no, no.

Mr. Lang: The point, Mr. Chairman, that Mr. McLeish made was that the circumstances dealt with in the report of 1976 had to do with the situation where there was a complication of several radio operations in one area, that that in no way was a part or existed in Cranbrook, and that indeed following the 1976 report the kind of situation which was cited there in terms of the interaction of several types of radio was in fact cleared up by procedures which were introduced, and the attempt to confuse these two issues when they are so separate is, I think, unfortunate.

Mr. Mazankowski: Well, I just read out one of the problems that was identified by the committee and it simply cited the relationship and the interface between air radio operators and air traffic control. So this report clearly did identify that.

Could I ask, Mr. Chairman, one last question?

The Chairman: One last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: The December 21 *The Calgary Herald* said this with regard to a comment surrounding the Cranbrook crash:

> The official crash report by the Ministry of Transport accident investigators cites several instances of weak regulations, primarily in regard to poor communications, that contributed to the crash . . .

Are you saying now, sir, that that is not a correct statement, that that is mere speculation? Or might that be a statement of fact?

Mr. Lang: I do not think, Mr. Mazankowski, there is a point in trying to pursue, particularly a press statement, about something that was said about the accident when we soon will have the report of the accident committee itself.

Mr. Mazankowski: When will we have the accident report? When will it be tabled?

Mr. McLeish: The report is in translation now and, as soon as the translation i s completed, the report will be . . .

[*Traduction*]

M. McLeish: Il est question dans ce rapport de circonstances tout à fait différentes. Il est question d'un conflit de services qui comme je l'ai déjà indiqué a été aplani au cours des mois qui ont suivi immédiatement la publication du rapport. Pour ce qui est de la situation à Cranbrook, je l'ai déjà dit, le rapport de l'accident sera publié très prochainement et je crois que tous les intéressés pourront voir quelles sont les conclusions des enquêteurs quant aux causes de l'accident; nous constaterons qu'elles sont très différentes de ce qui se trouve dans le présent rapport.

M. Mazankowski: Prétendez-vous alors que le manque de communication et les installations défectueuses de communication qui existent à Cranbrook n'ont pas contribué à l'accident? Est-ce bien ce que vous dites, monsieur?

M. Lang: Je crois, monsieur Mazankowski, que M. McLeish a dit qu'il ne croyait pas approprié de faire des remarques sur Cranbrook . . .

M. Mazankowski: Non, il a déclaré . . . non, non.

M. Lang: Monsieur le président, M. McLeish a fait valoir que les circonstances dont il est question dans le rapport de 1976 avaient trait à plusieurs installations-radio dans une région, ce qui n'est pas du tout le cas à Cranbrook, à vrai dire, à la suite du rapport de 1976, le genre de situation relevée dans le rapport, à savoir l'interaction de plusieurs types de radio, n'existe plus grâce aux procédures que nous avons instaurées; j'estime déplorable toute tentative de confondre ces deux questions alors qu'elles sont distinctes.

M. Mazankowski: Je n'ai fait que vous lire un des problèmes relevés par le Comité qui mentionnait bien la relation et l'interaction entre les opérateurs de radio et les contrôleurs aériens. Le rapport en question relevait clairement ce facteur.

Puis-je poser une dernière question monsieur le président?

Le président: Une dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Le 31 décembre, le *Calgary Herald* publiait ce qui suit au sujet des circonstances de l'accident à Cranbrook:

> Le rapport officiel sur l'accident rédigé par les enquêteurs du ministère des Transports mentionne plusieurs exemples de mauvaise réglementation, surtout au niveau des communications qui auraient contribué à l'accident . . .

Prétendez-vous maintenant, monsieur, que ce n'est pas exact, que ce n'est que de la spéculation? Ne serait-ce pas plutôt l'énoncé des faits?

M. Lang: Je ne crois pas, monsieur Mazankowski, qu'il vaille la peine de tenter d'expliquer surtout dans le cas d'un article de journal quelque chose qui a été dit au sujet d'un accident alors que nous aurons bientôt le rapport du comité chargé d'étudier l'accident.

M. Mazankowski: Quand aurons-nous le rapport de l'accident? Quand sera-t-il déposé?

M. McLeish: Le rapport est en traduction actuellement et aussitôt que celle-ci sera terminée, le rapport sera . . .

[*Text*]

• 2040

Mr. Mazankowski: That does not answer my question: when will it be tabled?

Mr. McLeish: We expect that to be within the next two or three weeks.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. We have had some unfortunate circumstances surrounding expropriation of railroad land in our area, in that, the present act allows the railways to be pretty heavyhanded in the way that it approaches this problem. I would just like to bring this point out to the Minister where people are told that this land was expropriated last week—this kind of thing—no notice, no advertising, and so on.

i wonder in this connection if the Minister would look, if he has not already looked, at a Senate bill which Senator Olson has sponsored or been involved in, dealing with expropriation of land associated with pipelines and this kind of thing. It seems to me that this is an example, I think, of the kind of aproach that perhaps we should be taking in this respect and also perhaps in respect to airport lands and other areas. I am not concerned about airport lands. I am concerned about the pretty outdated methods by which land is expropriated by the railways when they require it. Eventually things tend to work themselves out but, in general, the approach is pretty much something that one might have expected in the nineteenth century.

I just do not want to make this a big issue, but I would like it if at some particular point the Minister would have a good look at this.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think that is an important observation. I do not treat the subject as a simple one. What I do know from my participation in the Justice portfolio earlier, the whole question of bringing together our approach to expropriation was considered an important matter and some work has been going on in that regard.

As you know, Mr. McRae, Mr. Chairman, we did develop a new Expropriation Act for the government of Canada in its own direct expropriations which tried to take into account modern concerns of the protection property and due process. We knew that there were some older statutes which simply did not incorporate those and the question clearly is whether we can or cannot extend the same kinds of protection in those areas.

So I consider it an area of unfinished business, in a sense, to examine that issue and to determine how far the Expropriation Act proper can be extended, by way of analogy, in the right circumstances to other statutes where expropriations are possible.

Mr. McRae: You will be looking at this Senate bill too, I take it.

Now, to go to a more specific area, we have had, as I understand it, about $4.5 million of work done on the Thunder Bay harbour, the problem of course being that we have to . . .

[*Translation*]

M. Mazankowski: Vous ne répondez pas à ma question: quand le rapport sera-t-il déposé?

M. McLeish: D'ici deux ou trois semaines.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Nous avons été témoins de quelques cas regrettables d'expropriation de terrains par les sociétés de chemins de fer dans notre région, parce que la loi actuelle permet aux sociétés de chemins de fer d'y aller sans vergogne. Je tiens à signaler au ministre que l'on prévient les propriétaires que leur terrain a été exproprié la semaine précédente—donc une semaine après—sans préavis, sans publicité, etc.

Je me demande si à ce sujet, le ministre ne pourrait pas, s'il ne l'a déjà fait, étudier le projet de loi parrainé par le sénateur Olson au Sénat qui porte sur l'expropriation de terrains pour les pipe-lines et ainsi de suite. Il me semble que ce projet de loi constitue un exemple du genre d'approche que nous devrions peut-être adopter dans ce cas-ci et dans le cas des aéroports et d'autres installations. Je ne m'intéresse pas aux terrains des aéroports. Je m'intéresse aux méthodes plutôt désuètes qu'utilisent les sociétés de chemins de fer pour exproprier du terrain lorsqu'elles en ont besoin. Les choses finissent par s'arranger en général, mais l'approche adoptée est assez semblable à ce que l'on aurait pu s'attendre de trouver au XIXe siècle.

Je ne veux pas trop mettre l'accent sur cette question, mais j'aimerais bien qu'à un moment ou à un autre, le ministre examine la question à fond.

M. Lang: Monsieur le président, c'est un point important. Ce n'est pas un sujet que je traite à la légère. Je sais parce que je me suis occupé du portefeuille de la Justice, que toute la question de concerter notre approche à l'exportation est jugée importante et qu'on a déjà effectué des recherches à ce sujet.

Vous savez bien, monsieur McRae, monsieur le président, que nous avons élaboré une nouvelle loi sur l'expropriation relativement aux expropriations directes du gouvernement du Canada, dans laquelle nous avons tenté de tenir compte des préoccupations modernes que sont la protection du droit de propriété et le recours en justice. Nous savions que certaines anciennes lois ne tenaient pas du tout compte de ces principes, et il reste à savoir si nous pouvons ou non inclure le même genre de protection dans ces autres lois.

En un certain sens, j'estime qu'il reste beaucoup de travail à faire dans ce domaine, car il faut étudier la question et voir si le champ d'application de la Loi sur l'expropriation ne peut être étendue pour inclure, dans les circonstances qui s'y prêtent, les autres lois sur l'expropriation.

M. McRae: Pourriez-vous également jeter un coup d'œil sur le projet de loi du Sénat.

Maintenant, pour passer à un domaine plus précis, il y a eu, si je comprends bien, des travaux de 4.5 millions de dollars au port de Thunder Bay où, bien sûr, le problème c'est que nous

[*Texte*]

the problem has to do with dredging but the dredge has to be landed because of the mercury contamination. I understand the building of the walls and so on for the closing in of the area so that the dredge can be landed will be completed this year. Has anyone given any information on the progress of that—where we stand?

Mr. Lang: I am not sure how far we are. Mr. Sinclair, are you able to give us an indication . . .

The Chairman: Mr. Sinclair, will you approach the table, please.

Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, in conjunction with the Department of Public Works, the Port of Thunder Bay and the Department of the Environment, we are at present finalizing the arrangements for the disposal of that dredge-spoil and I anticipate that the work on that project should be well under way this year.

Mr. McRae: So we are into the dredging phase now, starting this year? That is all I wanted to get into on that.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair. Mr. McRae.

Mr. McRae: Now, Mr. Minister, there has been some suggestion locally in Thunder Bay that in your meeting dealing with grain movement there was some criticism of Thunder Bay harbour and so on. Were you aware of any criticism at the particular time? I cannot trace it; I cannot find out where this criticism came from; it is a very nebulous type of thing. It was my feeling that once this dredging is done the harbour through which moves two thirds of the grain that we export or that we move, is in pretty good shape. Was there any criticism, that you know, of the harbour? I am not talking about the railways. I am talking about the harbour itself.

• 2045

Mr. Lang: No, there certainly was not. I think your last comment about not talking about the railways is germane because there was one aspect or problem during the course of this past year where, although enough railway cars were being directed to Vancouver, we found that the supply to Thunder Bay was in fact not adequate to the volume we wanted to move. You may indeed recall that this was why we were in that strange position at the time of the strike on the Great Lakes; that the first four days of the strike would really not cost us any movement of grain because we needed all we could get into Thunder Bay to meet what we were able to put out of it and into ships for storage during the last part of the season and as we ran the grain right down to very low volumes late in the season that very definitely proved to be the case.

The only comment that, I think, caused some concern in relation to Thunder Bay was the fact that we were spending so much time emphasizing the volume of grain we were going to put out of the West Coast and the building at Prince Rupert, that it was bound to leave some uneasy feeling in the Thunder Bay area that we were going to drag that grain away from

[*Traduction*]

avons dû . . . il faut draguer, mais auparavant, il faut installer la drague sur la terre ferme, à cause de l'hydrargyrisme. Je me suis laissé dire que la construction des murs qui entoureront le terrain où l'on veut installer la drague, sera terminée cette année. A-t-on des renseignements sur la marche des travaux?

M. Lang: Je ne sais exactement où nous en sommes. Monsieur Sinclair, pourriez-vous nous donner une idée . . .

Le président: Monsieur Sinclair, veuillez vous approcher de la table, s'il vous plaît.

M. G. M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, de concert avec le ministère des Travaux publics, les autorités du port de Thunder Bay et le ministère de l'environnement, nous mettons actuellement la dernière main aux arrangements pour débarrasser les déchets du dragage et je m'attends à ce que les travaux aillent bon train cette année.

M. McRae: Nous en sommes donc au dragage qui commencerait cette année? C'est tout ce que je voulais savoir à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Sinclair. Monsieur McRae.

M. McRae: Monsieur le ministre, on entend dire à Thunder Bay que lors de la conférence sur le transport des grains, on a entendu des critiques sur les installations du port de Thunder Bay, etc. Avez-vous eu connaissance de la moindre critique à l'époque? Je n'arrive pas à la retracer; je n'arrive pas à trouver qui aurait formulé des critiques; c'est plutôt nébuleux. J'avais l'impression qu'une fois le dragage effectué, le port par lequel nous acheminons les deux tiers des grains exportés seraient en très bon état. Y a-t-il eu des critiques du port, à votre connaissance? Je ne parle pas des chemins de fer. Je parle du port même.

M. Lang: Non, absolument pas. Ce que vous avez dit en dernier, que vous ne parliez pas des chemins de fer, c'est très important car l'un des aspects du problème au cours de l'année dernière a été que nous avions suffisamment de wagons à Vancouver, mais nous avons constaté qu'il n'y en avait pas assez pour Thunder Bay, compte tenu de la quantité de grains à déplacer. Vous vous rappellerez peut-être que c'est la raison pour laquelle nous nous sommes retrouvés dans une position assez délicate au moment de la grève sur les Grands Lacs; en effet, les quatre premiers jours de la grève n'ont pas du tout nui au transport des céréales, car il nous fallait envoyer tout ce que nous pouvions à Thunder Bay pour remplir les navires pour l'exportation et pour l'entreposage des grains pendant la dernière partie de la saison; à l'épuisement des stocks, à l'arrière-saison, c'est justement ce qui est arrivé.

La seule remarque qui ait pu, je crois, provoquer de l'inquiétude à Thunder Bay est le fait que nous ayons consacré beaucoup de temps à signaler la quantité de grain que nous allions expédier à partir de la côte Ouest, et la construction prévue à Prince Rupert, ce qui n'a pu que donner l'impression à Thunder Bay que nous allions restreindre la part de Thunder

[*Text*]

Thunder Bay. I would just like to emphasize that this is not so at all. It is expected that the West Coast will handle an increasing share of the grain exports and movement out of Canada. But the total is expected to grow at a significant rate, so significant that, although Thunder Bay's share will go down by virtue of a very rapid increase out of the West Coast, the actual total number of bushels going through Thunder Bay is expected to continue to increase.

Mr. McRae: One of the things that has worried me, and I have had many discussions locally about that and some discussions in the Prairie provinces, is our relationship to the West; that is, in a sort of political way and the way people view Thunder Bay. I think there may be a tendency to view Thunder Bay as a sort of Ontario city, Ontario port. Without the new harbours act and so on in play, and perhaps it will not be in play for some time, I wonder whether it would be advisable, if our Harbour Commission were extended or if an advisory group were set up, to include a representative from each of the Prairie provinces so that the Prairies provinces themselves would feel that they are part of this whole system, rather than feeling that this is not their harbour, that, for instance, Churchill is, and there is a lot of discussion about Churchill and perhaps Vancouver and Prince Rupert. Do you feel there is a need, or that there will be some support for the idea of giving the western provinces a little bit more input into the operation, not so much the day-to-day operations but the general goals of the harbour and so on?

Mr. Lang: I think that has a lot of merit. We certainly pursued that idea in the case of Churchill, for instance, where we do not just take people in the area immediately of the port and include them in its operation; we go farther afield because of its importance to the whole prairie grain shipping area and other prairie purposes. So I think you probably are making a very valuable suggestion that ought to be pursued in connection with Thunder Bay too. Certainly anyone from the Prairies participating in any way, advisory, or directly in the commission with Thunder Bay would have the same interests as the people directly in Thunder Bay to make the port as effective as possible and capable of serving that whole hinterland which includes the Prairies.

Mr. McRae: In many ways I feel it is not so much that the thing is not functioning so well, but the fact that people do not feel it is their's; that feeling that you have part of the action, I think, would help.

Mr. Lang: I agree.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Mr. Masniuk.

• 2050

Mr. Masniuk: Thank you, Mr. Chairman.

Through you to the Minister, I am very interested, Mr. Minister, in this off-track loading concept that the Hall Commission had recommended about three years ago, and the PRAC Report also stated that they were in favour of the off-track loading concept in the elevators at Broad Valley and

[*Translation*]

Bay. Je tiens à souligner que ce n'est pas du tout le cas. Il est prévu qu'on expédiera à partir de la côte Ouest une plus grande partie des grains exportés. Mais comme on prévoit en expédier beaucoup plus, tellement plus en fait, que bien que la part de Thunder Bay diminue à cause de l'augmentation rapide de la part de la côte Ouest, le nombre total réel de boisseaux expédiés à partir de Thunder Bay continuera, selon les prévisions, à augmenter.

M. McRae: L'une des choses qui m'inquiètent, et dont j'ai beaucoup discuté à l'échelle locale et parfois dans les Prairies, c'est nos relations avec l'ouest du pays, notre relation politique et la façon dont on perçoit Thunder Bay. Il y a peut-être tendance à voir Thunder Bay comme une ville de l'Ontario, un port de l'Ontario. Sans la nouvelle loi sur les ports qui ne sera sans doute pas en vigueur avant quelque temps, je me demande s'il ne serait pas à conseiller de prolonger l'existence de la Commission des ports ou encore de constituer un groupe consultatif qui comprendrait des représentants de chacune des provinces de l'Ouest de façon à ce que les habitants de l'Ouest croient faire partie du processus au lieu d'avoir l'impression que ce n'est pas leur port, que par exemple Churchill l'est, et on parle beaucoup de Churchill et même de Vancouver et Prince Rupert. Croyez-vous que ce besoin existe ou que l'on puisse trouver un appui à l'idée de donner l'occasion aux provinces de l'Ouest de participer dans une plus grande mesure aux opérations, pas tellement au fonctionnement général, mais aux objectifs généraux du port?

M. Lang: Je crois que cette idée a beaucoup de mérite. C'est certainement l'idée que nous avons adoptée dans le cas de Churchill alors que nous ne prenons pas simplement des habitants de la région pour l'administration du port, nous allons plus loin vu l'importance de l'expédition des grains des Prairies et des autres intérêts des Prairies. J'estime donc que votre proposition est très valable, il faudrait faire la même chose dans le cas de Thunder Bay aussi. Il est certain que tout représentant des Prairies, que ce soit à titre consultatif ou comme administrateur de la Commission à Thunder Bay aurait les mêmes intérêts que les habitants de Thunder Bay, à savoir rendre le port aussi efficace que possible et en mesure de desservir toute la région y compris les Prairies.

M. McRae: En fait, ce n'est pas que les choses ne fonctionnent pas bien, c'est plutôt que les gens ont l'impression que ce n'est pas à eux; cela aiderait si les gens avaient l'impression d'être au courant de ce qui se passe.

M. Lang: Je suis d'accord.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McRae.

Monsieur Masniuk.

M. Masniuk: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je m'intéresse beaucoup à l'idée des élévateurs hors-rail que la Commission Hall avait recommandée il y a trois ans et le Comité d'action des chemins de fer des Prairies s'était également prononcé en faveur de l'application de cette idée dans les silos de Broad Valley et de Fisher

[*Texte*]

Fisher Branch. Now, three weeks ago, Mr. Minister, I asked you a question in the House and you said at that time that within three weeks the CTC would make a ruling whether the track in itself would remain or whether the track would be built across from Broad Valley to the CPR track at Arborg, or would they subsidize the farmers to crop the grain to Arborg? We have not heard anything since. Farmers are rather desperate up in the northern part of the Interlake and the Fisher Branch and Hodgson and the Broad Valley area, Mr. Minister, that we have not had a train there since November. I do not know if that is due to lack of cars or if they have not the grain that is required presently to move. The employees are also asking me if the track is going to go because they have a chance now if the government would come out and state that, look, we are going to abandon this track which I understand is supposed to go in 1980 but that is not definite. They could bid out to more prominent positions. And I would like to know, Mr. Minister, what is the present status of the Inwood subdivision?

Mr. Lang: Obviously, the track is still there and no doubt the operational is subject to a variety of things, including weather conditions. I suspect the absence of trains altogether would indicate weather rather than lack of the appropriate kind of grain. Many a line like that which needs significant rebuilding if it is going to be retained is incapable of handling proper snowplough equipment even to clear them and therefore we get snow line conditions where no trains are offered during the winter time. But that should not be confused with the main issue of whether or not the service to Fisher Branch is maintained, whether Fisher Branch is maintained as an off-line elevator or whether some other solution is found for the handling of grain in that area.

We have not yet come to the preliminary decision as to whether or not we will focus on off-line elevators as a significant, helpful concept. Generally speaking, the studies done on the issue have, since the Hall Report, found that it is a more costly solution to some of the alternatives, certainly in actual costs of elevation and handling. What we have to weigh, obviously, is whether the convenience to the producer in having an off-line elevator is sufficiently great to overcome those economic disadvantages of that operation.

Mr. Masniuk: Mr. Chairman, I totally reject what the Minister just said about weather conditions because I just happened to spend 28 years on that particular branch line and this is one of the first winters that we have never had a storm where anything is plugged. The trains can go over it. The snowploughs could go over it. Whether there are no boxcars available or whether the CNR in their wisdom just do not want to send a train up there because I think they are waiting for the government to come out and say, we are going to subsidize the farmer at 20 cents a bushel or whatever it is going to be—but I want to ask the Minister, regardless, do you believe in the off-track loading concept?

Mr. Lang: Well, first of all, let me say that I was just conjecturing in response to the member, Mr. Chairman, because having not given me notice of a question about a particular line, I am not aware of the answers to either

[*Traduction*]

Branch. Il y a trois semaines, monsieur le ministre, je vous ai posé une question à la Chambre à ce sujet et vous avez dit que la Commission canadienne des transports prendrait une décision d'ici trois semaines quant à savoir s'il faudrait conserver la ligne ou s'il fallait construire un raccordement de Broad Valley à la ligne actuelle du CP ou bien subventionner les agriculteurs pour amener le grain jusqu'à Arborg? Nous n'avons pas eu de nouvelles depuis. Les agriculteurs du nord de la région d'Interlake, de Fisher Branch et d'Hodgson ainsi que de Broad Valley sont assez désespérés, parce qu'il n'y a pas eu de train dans cette région depuis le mois de novembre. J'ignore si cela est dû au manque de wagons ou de grain. Les employés me demandent également si cette ligne entrera en service car si le gouvernement disait qu'il était prêt à abandonner cette ligne qui doit entrer en service, je crois, en 1980, ils essaieraient d'obtenir des postes plus intéressants. Je voudrais bien savoir, monsieur le ministre, où en est cette question de la subdivision d'Inwood.

M. Lang: Pour le moment, la ligne est toujours là et il ne fait pas de doute que son exploitation dépend de beaucoup de choses, notamment des conditions météorologiques. S'il n'y a pas de train, c'est sans doute parce qu'il y a du mauvais temps et non parce qu'il n'y a pas de grain. Les lignes qui ont besoin d'être reconstruites en grande partie, comme celle-là, ne peuvent souvent pas porter la locomotive chasse-neige et il arrive parfois pendant l'hiver qu'en raison de l'enneigement des rails, les trains ne puissent pas circuler. Mais cela n'a rien à voir avec la question du maintien du service de Fisher Branch, des élévateurs et silos hors-rail ou du choix d'une autre solution pour la manutention du grain dans cette région.

Nous n'avons pas encore décidé si nous retiendrons les silos à élévateurs hors-rail comme une possibilité utile ou intéressante. En général, les études faites sur cette question depuis le rapport Hall ont permis de constater que cette solution était plus coûteuse que les autres, en ce qui concerne le chargement des silos et la manutention. Nous devons juger si les avantages offerts aux producteurs par un silo hors-rail compensent les désavantages économiques de pareille exploitation.

M. Masniuk: Monsieur le président, je rejette carrément les arguments du ministre au sujet des conditions atmosphériques car je viens de passer 28 jours dans cette région et c'est l'un des premiers hivers où nous n'avons pas connu de blizzards qui immobilisent les transports. Les trains peuvent circuler, les chasse-neige aussi. J'ignore si on manque de wagons ou si le CN, dans sa sagesse, a décidé qu'il ne voulait pas envoyer de trains dans cette région parce qu'il attend que le gouvernement annonce qu'il va subventionner les agriculteurs en leur offrant 20c. le boisseau, mais je voudrais que le ministre me dise s'il est en faveur du concept du silo à élévateur hors-rail?

M. Lang: Tout d'abord, je dois dire que je faisais seulement des conjectures en répondant au député, monsieur le président, car puisqu'il ne m'a pas donné avis de sa question, j'ignore si le problème provient du manque de grain ou de train. Je peux

[*Text*]

whether there is not the right grain or whether there was a train problem. I can check both of those things and come back with an answer. So often I find that a member thinks there are no snowplough problems and in fact there are lots of them somewhere between destination and Fisher Branch. I will check into that.

• 2055

My view of off-line elevator I have just stated in summarizing the studies that have taken place since the Hall Commission; I recognize that there are extra costs and what has to be weighed—and it is a fine and final weighing—is whether or not the economic advantage of direct haul, for instance, a longer distance, and that is usually the cheaper way by avoiding another elevation, is sufficiently great to offset the other disadvantages of not having an elevator nearby, which includes some of the services that go with that, such as moisture testing and the like which many farmers in the area are apt to appreciate.

I do not think you can answer that kind of question in a blanket way; you have to answer it point by point. I am not answering it now in connection with Fisher Branch because that is the very decision that we have to take soon.

Mr. Masniuk: Mr. Chairman, the thing I want to impress upon the Minister is the fact that it puts the farmers in that district in a very, very awkward position because every elevator is plugged completely. Some of the farmers are in the process of buying trucks and they do not know if they should buy a five-ton or a ten-ton or a tandem truck because they do not know what the government is proposing.

Mr. Lang: Well, I am glad that . . .

Mr. Masniuk: There had been talk about the government putting on their own trucks or the elevator companies putting on their own trucks. After all, it has been two years now in study; surely by now the government should come out and make some kind of statement to tell the farmers out there because, with all due respect, Mr. Chairman, to the Minister, they are going to haul as far as 60 to 70 miles.

I do not think there are many places in Canada where they have to haul that far because they are fortunate that they have an east-west line and they are not that far away from a main line, whether it is CPR or CNR. But in that interlake area, because it goes north, there is no other main line and they have to go to another branch line, which in this case would be the CPR. They do not know what to do. They have to make a move and make a move soon. Either the government has got to say to them or tell the pool elevator in this case, because they are the only elevators we have there at Fisher Branch and at Broad Valley, that you put the trucks on or that we will put the trucks on or we will pay the farmer so much per bushel if you will haul it on an experimental basis, which the Hall Commission had recommended and also the PRAC had recommended. At least let the farmer know what he should do.

[*Translation*]

vérifier et lui répondre plus tard. Souvent on ignore que les chasse-neige sont bloqués quelque part entre Fisher Branch et leur destination. Je vais vérifier.

Je viens de dire ce que je pense des élévateurs hors-rail en parlant des études qui ont été faites depuis la Commission Hall. Je reconnais qu'ils entraînent des coûts supplémentaires et il faut mesurer, avant de prendre une décision finale, si les avantages économiques du transport en ligne directe sur une plus longue distance, qui représente en général la solution la plus économique car on évite un autre chargement des silos, compensent les désavantages qu'entraîne l'absence d'élévateurs, notamment l'absence de certains des services qui l'accompagnent, comme les tests d'humidité et autres auxquels de nombreux agriculteurs tiennent beaucoup.

On ne peut pas répondre à cette question de façon générale, il faut y répondre en détail. Je ne peux vous donner une réponse maintenant en ce qui concerne Fisher Branch parce que nous devons prendre une décision bientôt.

M. Masniuk: Monsieur le président, ce que je veux faire comprendre au ministre, c'est que cela met les agriculteurs de cette région dans une situation très difficile, car tous les silos sont déjà pleins à bords. Certains agriculteurs achètent des camions et ne savent pas s'ils devraient acheter des camions de 5 ou de 10 tonnes ou des camions à tandem, parce qu'ils ne savent pas ce que le gouvernement va décider.

M. Lang: Eh bien, je suis bien content que . . .

M. Masniuk: On a dit que le gouvernement ou les compagnies de silos fourniraient peut-être leurs propres camions. Après tout, cette question est à l'étude depuis deux ans et le gouvernement ne devrait pas manquer de dire aux agriculteurs ce qu'il va faire car, pour la gouverne du ministre, monsieur le président, il s'agit d'une distance de 60 à 70 milles.

Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'endroits au Canada où il faut transporter le grain sur une distance aussi longue, car les autres régions ont la bonne fortune de ne pas être trop loin de la ligne est-ouest principale, qu'il s'agisse de celle du CP ou du CN. Mais dans la région située entre les lacs, étant donné que c'est dans la direction nord, il n'y a pas d'autres lignes principales et il faut se raccorder à un embranchement, en occurrence celui du CP. Les agriculteurs ne savent pas quoi faire. Il faut qu'ils se décident bientôt. Le gouvernement doit leur dire ou bien à ceux qui exploitent les silos collectifs, car ce sont les seuls silos à élévateurs que nous avons à Fisher Branch et à Broad Valley, qu'il fournira les camions ou qu'il payera aux agriculteurs un certain montant par boisseau s'ils veulent bien transporter le grain à titre d'essai, ce que la Commission Hall et le comité d'action des chemins de fer des Prairies avaient recommandé. Dites au moins aux agriculteurs ce qu'ils doivent faire.

[*Texte*]

Mr. Lang: Mr. Chairman, I certainly appreciate what I see as the support of Mr. Masniuk for the idea of resolving these issues. That was why we set up the Prairie Rail Action Committee rather than leaving the issues hanging unresolved for up to a dozen years, which the Hall Commission would have had us do. Certainly the elevator companies and many farmers who know that they have to make plans with more certainty than that and wanted us to go ahead with the resolution of these issues.

So we did set up PRAC and asked it to look at this off-branch elevator concept. We now have its report but of course that has only been available to us effectively and publicly for a month and a half or so now and I can just say to Mr. Masniuk, Mr. Chairman, that it certainly is our intention to resolve these issues. I hope that by the time another 8, 10, 12 months have gone by we have resolved all these issues on this line and every other line still left in doubt across the Prairie region. It is pretty important to know that while you are worrying about one line where there is uncertainty or one elevator where there is uncertainty, certainty has now been brought to 80 per cent of all the rail lines in the Prairie region and to that extent we resolved an awful lot of issues in the last few years.

Mr. Masniuk: I appreciate that, Mr. Chairman; I appreciate that from the Minister. But the fact is that both recommendations stated that this was a unique experiment. Why not go ahead with the experiment? Personally, I do not think it is going to work. It is too far. We have not got the roads. They are back roads; they are gravel roads. In that report it stated that the government would have to spend, I just forget the actual figure now, but it was *x* number of millions of dollars to upgrade the roads to handle this. But at least they should let these farmers know now, because they are really in trouble up there, Mr. Chairman and Mr. Minister. They are really in trouble. First of all, they have no trains. Secondly, they do not now. A lot of them are ready to buy—they have to replace their trucks, whether they haul it to Fisher Branch and there is a government or an elevator truck from there to take it on to a CPR branch line—but they are sitting there; the government is not making any movement whatsoever; and they do not know what to do. How soon can we expect some kind of a directive to those people up there?

• 2100

Mr. Lang: Well, as soon as we can make the right decision. Since there are some complexities—and you have outlined one of the possible solutions recommended by a couple of groups, including the Hall Commission, and you say you do not think it will work—perhaps you can understand that we want to take a little time to be sure that when we come down with a decision it is the one you will applaud as being right.

The Chairman: Thank you, Mr. Masniuk.

Monsieur Roy.

M. Roy: Merci monsieur le président. En parcourant la série de questions, on voit à quel point le ministre des Transports peut être un homme universel, pour ne pas dire une encyclopé-

[*Traduction*]

M. Lang: Monsieur le président, je suis bien aise de voir que M. Masniuk veut résoudre ce problème. C'est pour cela que nous avons créé le Comité d'action des chemins de fer des Prairies plutôt que de laisser la question en suspens pendant encore une dizaine d'années, ce que la Commission Hall nous proposait. Les compagnies qui exploitent les silos à élévateurs et les agriculteurs savent qu'ils doivent savoir en toute certitude pour planifier leurs affaires et ils nous ont demandé de trouver une solution.

Nous avons donc créé le Comité d'action des chemins de fer des Prairies et nous lui avons demandé d'examiner le concept des silos à élévateurs hors-rail. Nous avons eu son rapport, mais seulement depuis un mois et demi environ et tout ce que je peux dire à M. Masniuk, monsieur le président, c'est que nous avons la ferme intention de résoudre ce problème. J'espère que d'ici 8 mois ou 1 an nous aurons résolu les problèmes de cette ligne et de toutes les autres lignes dont le sort n'est pas réglé dans la région des Prairies. Il faut se rappeler, même si on s'inquiète du sort d'une ligne ou d'un silo, que celui de 80 p. 100 de toutes les lignes de chemin de fer des Prairies est maintenant résolu et que nous avons assez bien travaillé depuis quelques années.

M. Masniuk: Je sais cela, monsieur le président, et j'en félicite le ministre. Mais il reste que les deux rapports considèrent cette expérience comme unique. Pourquoi ne pas la poursuivre? A mon avis, cela ne fonctionnera pas. La région est trop éloignée, il n'y a pas de routes, seulement des routes secondaires, de gravier. Le rapport disait que le gouvernement devrait dépenser, je ne me souviens plus du chiffre précis, mais c'était des millions de dollars, pour améliorer les routes s'il voulait appliquer ce principe. Mais il faudrait au moins les tenir au courant, ces cultivateurs, car ils ont bien des difficultés, monsieur le président et monsieur le ministre, beaucoup de difficultés. D'abord, ils n'ont pas de wagons. Deuxièmement, ils ne savent pas ce qui se passe. Beaucoup d'entre eux seraient prêts à acheter; mais, que ce soit un camion du gouvernement ou un camion du propriétaire du silo qui transporte le produit de l'embranchement Fisher jusqu'à l'embranchement du CP, ils doivent toujours remplacer leurs camions. De toute façon, ils attendent; le gouvernement ne bouge pas et ils ne savent pas quoi faire. Quand le ministère va-t-il régler ce problème?

M. Lang: Dès que nous serons en mesure de nous prononcer. Étant donné qu'il s'agit d'une situation complexe et que vous ne semblez pas croire à l'efficacité des solutions proposées par divers groupes, y compris la Commission Hall, vous devez comprendre notre désir de prendre le temps qu'il faut pour trouver une solution satisfaisante.

Le président: Merci, monsieur Masniuk.

Mr. Roy.

Mr. Roy: Thank you, Mr. Chairman. In looking over his answers to the questions, we see how versatile the Minister of Transport can be; you might even say that he has an ency-

[*Text*]

die, eu égard aux responsabilités inhérentes à l'administration des transports par air, par eau et sur terre.

Monsieur le président, je pense que lors de l'étude du Budget des dépenses du ministère des Transports, si nous n'abordons pas le sujet de l'aéroport de Mirabel, nous manquerions quelque peu à nos responsabilités et en ce sens, je me fais l'interprète des députés de la région de Montréal concernant cet aéroport.

L'annonce de la construction d'un tel aéroport, il y a déjà quelques années, monsieur le ministre, a sûrement fait des heureux, des inquiets et des mécontents, mais pour ma part, je me suis classé dans la catégorie des gens heureux. Je parle au nom de la population lavalloise, qui a bénéficié a la suite du choix de l'emplacement de cet aéroport, d'un infrastructure considérable pour la ville de Laval. Ceci a entraîné des répercussions économiques que nous apprécions grandement.

Mais de plus en plus, il nous semble que la catégorie des heureux vienne se classer dans celle des inquiets concernant l'exploitation de l'aéroport international de Mirabel. Il me semble, et j'en suis encore convaincu, qu'aucun aéroport au monde n'a été l'objet d'une meilleure planification, en ce qui concerne l'exploitation d'un aéroport international pour des années de l'ère aéronautique. Dans le domaine socio-économique, de l'environnement et de la construction dans tout le secteur de Mirabel, je suis encore convaincu que cet investissement et cette exploitation de l'aéroport, selon les prévisions, sont de fantastique quelque chose et j'en suis des plus orgueilleux et des plus fiers.

Mais lorsque je me joins à la catégorie des inquiets, il me semble que nous faisons preuve d'un manque de dynamisme ou d'enthousiasme pour assurer à cet aéroport international un deuxième souffle quant aux objectifs qu'on avait envisagés à l'époque. Il me semble qu'il demeure et qu'il est encore isolé et que les facilités de transport entre l'aéroport et Montréal sont inadéquates.

Monsieur le ministre, le 10 avril dernier, vous avez rencontré le ministre des Transports du Québec, Mr. Lucien Lessard. Selon les journaux on a dit à ce moment-là, qu'un protocole d'entente avait été signé lors de la rencontre du 10 avril concernant le transfert possible des bases de Dorval à Mirabel, le tout échelonné sur une période de 5 ans, que nous avions un programme de promotion à l'étranger de l'aéroport de Mirabel; en contre-partie le Québec s'engageait à achever la construction de l'autoroute 13 vers Mirabel et participait à la réalisation du réseau express métropolitain, quitte à discuter par la suite des répartitions des coûts, selon la partie aéroportuaire, entre les deux gouvernements. Le Québec a même semblé manifester le désir de construire, d'une façon unilatérale, une voie rapide entre le centre ville de Montréal via la ville de Laval jusqu'à Sainte-Thérèse. Il a semblé, à ce moment-là, que le gouvernement du Québec avait même manifesté le désir de construire prochainement cette ligne jusqu'à Sainte-Thérèse.

• 2105

A la suite de cette rencontre, monsieur le ministre, il n'y a pas eu de suites concrètes apparentes. Monsieur le ministre,

[*Translation*]

clopaedic knowledge of the responsibilities inherent to the administration of air, marine and surface transportation.

Mr. Chairman, I think that we would be failing in our responsibilities if we let the Department of Transport's budget go by without reference to the Mirabel Airport, and I think that all members from the Montreal area would agree with me on this.

When the Mirabel project was announced several years ago, Mr. Minister, some people were happy about it and others were not. Personally, I was pleased. And I think that I can speak for the people of Laval, who benefited from the choice of site and the infrastructure. There were economic spin-offs which were greatly appreciated.

But it seems that more and more of those who were initially happy about the airport are now concerned about the way it is being operated. I am sure that no other airport in the world was better designed to meet international needs in an aeronautical era. I am convinced that socio-economically, environmentally and construction-wise, Mirabel is on the whole a fantastic undertaking and I am very proud of it.

What worries me is that we seem to be lacking the dynamism or enthusiasm we need to give our international airport a second wind and make sure that it fulfils its original purpose. I feel that it is still too isolated and that transportation facilities between the airport and Montreal are inadequate.

Mr. Minister, on April 10 of last year, you met with the Quebec Minister of Transport, Mr. Lucien Lessard. According to the press, a protocol agreement was signed regarding the possible transfer of bases from Dorval to Mirabel over a period of five years and a program to promote Mirabel in other countries. In return, Quebec promised to complete construction of autoroute 13 to Mirabel and participate in the construction of a rapid transit system, even if costs for the airport section had to be shared by the two governments. It seems that Quebec has even expressed some interest in the unilateral construction of a rapid transit system between downtown Montreal and Sainte-Thérèse via Laval. At that time, it seemed that the Government of Quebec intended to build this line to Sainte-Thérèse in the near future. Following that meeting, Mr. Minister, there was no evidence of concrete followups.

Mr. Minister, during the meeting we had yesterday with Montreal's Mayor, Jean Drapeau, in which 15 MLA's and 5

[*Texte*]

lors de la rencontre que nous avons eue hier avec le maire Jean Drapeau, maire de Montréal, rencontre à laquelle participaient 15 députés et 5 ministres de la région métropolitaine, le maire Drapeau a souligné le rôle économique de l'aéroport international de Mirabel pour l'ensemble du Canada, pour le Québec et la région de Montréal. Il semblait urgent de relier par voie terrestre cet aéroport avec Montréal et, éventuellement, avec New-York. C'était un peu ce que le maire Drapeau nous mentionnait hier au cours de la rencontre avec les ministres et les députés de la région de Montréal. On dit ici que "Drapeau exigeait un moyen de transport efficace de Mirabel à Montréal". Ma question est la suivante: Suite à ces rencontres, est-ce que le Québec a montré un intérêt au développement de l'aéroport de Mirabel par un moyen rapide de transport en surface et est-ce que nous avons un échéancier pour améliorer la situation présente à Mirabel?

Mr. Lang: Mr. Chairman, at that meeting I think there was a recognition that some of the questions relating to future use of Mirabel did depend upon good connections between MIrabel and downtown Montreal particularly. At the meeting with the provincial minister was were concentrating attention more on route 13 than on other forms of rapid transit, although other forms have since been discussed. We really saw the need to make sure that travellers from within the centre of Montreal could use Mirabel more conveniently as more flights began to arrive and depart from that airport.

At the same time we agreed that we would recognize Mirabel's importance as a cargo airport in trying to encourage the development of arriving cargo there because of its ability to take aircraft at any hour of the day, because of the very good planning, Mr. Chairman, to which Mr. Lalonde has referred. Since noise is not a problem there, curfews are not a problem, cargo aircraft can come in at any time of night as well as day, and that is a great advantage.

We also agreed to undertake a very thorough study of the plan for transfer of additional flights to Mirabel. We had intended to complete that study by about January 1, and we are running several months behind that because we do have to look very carefully at all the implications for other airports like Dorval, even like Toronto, and particularly in the case of Dorval, the implications of convenience to passengers nearby and the jobs of people who are at present located in the vicinity of Dorval.

We shall want, over time, to see flights added at Mirabel in a fairly rapid way. That will be the growth airport in the Montreal region. Though Dorval will continue to serve in a variety of ways and play a very significant role, i am sure, growth will occur at Mirabel. And I hope before too very long to be able to indicate a specific proposal for the transfer of additional flights and the way in which that growth is going to occur.

The Chairman: Excuse me, Mr. Minister.

[*Traduction*]

ministers from the metropolitan region took part, Mayor Drapeau emphasized the economic role played by Mirabel International Airport in Canada as a whole, in Quebec and in the Montreal region. It seems that it was urgent to provide a land link between the airport and Montreal and, eventually, New York. This was more or less what Mayor Drapeau told us yesterday during the meeting with the ministers and MLA's from the Montreal region. It says here: "Drapeau demanded an efficient transport system between Montreal and Mirabel". My question is the following: After these meetings, did Quebec express an interest in developing Mirabel Airport by building a rapid land transit system, and do we have a deadline for improving the present situation in Mirabel?

M. Lang: Monsieur le président, je crois qu'a cette réunion on s'est rendu compte que certaines des questions liées à l'utilisation future de Mirabel dépendaient de la mise en place de bons liens entre Mirabel et le centre-ville de Montréal surtout. Quand nous avons rencontré le ministre provincial, nous avons accordé plus d'attention à la route 13 qu'aux autres moyens de transport rapide, bien qu'on ait discuté depuis d'autres moyens. Nous nous sommes rendus compte de la nécessité de garantir aux voyageurs du centre-ville de Montréal la possibilité d'utiliser plus facilement Mirabel à mesure que plus de vols arrivent et partent de cet aéroport.

En même temps, nous avons convenu de reconnaître l'importance de Mirabel en tant qu'aéroport à marchandises, pour essayer d'encourager son utilisation pour la réception des marchandises étant donné qu'il peut recevoir des avions à n'importe quelle heure, et en raison de la très bonne planification dont M. Lalonde a fait mention. Étant donné que le bruit n'y est pas un facteur, il n'y a pas le problème du couvre-feu, et les avions-cargos peuvent arriver à n'importe quel moment de la nuit ou du jour; c'est un très grand avantage.

Nous avons convenu également d'entreprendre une étude approfondie du plan prévoyant le transfert de vols supplémentaires à Mirabel. Nous avions l'intention de terminer cette étude vers le premier janvier; nous avons pris un délai de quelques mois parce qu'il nous faut étudier de très près les répercussions sur les autres aéroports, notamment Dorval et même Toronto. Surtout à Dorval, il faut tenir compte de l'incidence sur les passagers qui habitent la région et sur les emplois des membres du personnel qui habitent à présent dans la région de Dorval.

A un moment donné, nous voudrons ajouter assez rapidement des vols à Mirabel. Dans la région de Montréal, c'est l'aéroport qui va croître. Bien que Dorval continuera à offrir divers services et à jouer un rôle très important, j'en suis sûr, c'est Mirabel qui va croître. Et j'espère d'ici peu être en mesure de faire une proposition précise quant au transfert de vols supplémentaires et à la façon dont sa croissance s'accomplira.

Le président: Excusez-moi, monsieur le ministre.

[*Text*]

Could I have a little order, please? There are eight meetings going on and it is difficult for us to hear, so could we just keep it quiet, please? Monsieur Roy.

• 2110

M. Roy: J'aurais une dernière question à poser au ministre, monsieur le président.

En ce qui concerne l'établissement d'un moyen de transport en surface, avez vous fixé un échéancier pour rassurer les gens qui s'inquètent au sujet du développement de l'aéroport?

Mr. Lang: I think the most concrete plan will be the publicizing of our intentions in relation to the growth at Mirabel, how we forecast growth in the Montreal region and how that will concentrate in Mirabel. I think when that happens we will have, in effect, challenged the provincial government to join up in making sure that adequate access to the airport exists for the many people who will have to move between the centre of Montreal and the airport. We will also have, in effect, projected our plans for expansion at Mirabel. We will in fact be able to indicate a time frame, I think, where we can accommodate additional passengers with the facilities we now have and when we will have to go on with additional facilities to accomplish the growth that is there. That is how I see it. It will be a growth to come and the charting of dates on which different things will begin to happen in the way of expansion.

M. Roy: Avez vous fixé un échéancier au sujet du développement de ces programmes?

Mr. Lang: No, I have seen the preliminary report myself, but at the time I saw it I felt that it needed some additional work in regard to a number of aspects. That work is now going on and I think it is a matter, however, of a very short number of months, if not better measured in weeks.

Le président: Merci, monsieur Roy. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister this. He is no doubt aware of the issue of the facilities and available space at the Regina airport. I wanted to raise this one first because it has been raised in the House and the Minister of National Revenue told me about three weeks ago that he thought the matter was now cleared up but it almost happened again the other night. I would like to ask the Minister what he is willing to do, can do, or will do immediately to handle the customs clearance of airline passengers arriving on charter flights in Regina.

I am sure he is aware that three weeks ago eight people had to go to Calgary and then come back to Regina. Last Tuesday night there were 52 people to deplane from a charter flight from Barbados and the rule, which I would like the Minister to explain how it has been arrived at, of 40 people to be cleared was disobeyed. Fifty-two were cleared, but only after a great deal of argument and fighting. I would like to ask the Minister how that number of 40 arrived at. I am told that it is arrived at between MOT and National Revenue in terms of the physical capacity and availability of personnel. What correc-

[*Translation*]

Est-ce qu'on peut revenir à l'ordre, s'il vous plaît? On fait huit réunions à la fois ici, et nous avons de la difficulté à entendre; aussi, un peu de silence, je vous prie. Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I have a final question for the Minister.

As far as the implementation of the land transit system is concerned, have you set a deadline to reassure those who are concerned about the development of the airport?

M. Lang: Le plan le plus concret est le suivant: faire connaître nos intentions au sujet de la croissance à Mirabel et de la croissance dans la région de Montréal, ainsi qu'au sujet de la concentration à Mirabel. En faisant ce travail, nous aurons effectivement poussé le gouvernement provincial à se joindre à nous pour garantir que l'aéroport soit suffisamment accessible pour les personnes nombreuses qui devront voyager entre le centre de Montréal et l'aéroport. Également, nous aurons effectivement prévu nos plans d'expansion à Mirabel. Je crois même que nous pourrons dresser un calendrier indiquant à quel moment nous pourrons accepter des passagers supplémentaires avec les installations actuelles et quand il faudra construire des installations supplémentaires pour accommoder la croissance. Voilà mon interprétation. Ce sera un calendrier de croissance à venir, et l'établissement de dates auxquelles les différents aspects de l'expansion devront démarrer.

Mr. Roy: Have you set a deadline for the development of these programs?

M. Lang: Non. Personnellement, j'ai vu le rapport préliminaire, mais quand je l'ai vu, j'ai cru qu'un certain nombre d'aspects demandaient du travail supplémentaire. Le travail se fait maintenant, et je crois que nous ne devrons attendre que quelques mois ou même quelques semaines.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une question à poser au ministre. Il est sans doute au courant du problème d'espace disponible dans les installations à l'aéroport de Regina. J'ai voulu commencer par cette question, parce qu'on l'a posée à la Chambre; il y a environ trois semaines, le ministre du Revenu national m'a dit qu'il croyait que le problème était maintenant réglé. Mais cela s'est presque reproduit l'autre soir. Je voudrais demander au ministre ce qu'il est prêt à faire, ce qu'il peut faire, ou ce qu'il voudrait bien faire pour régler tous ces problèmes au passage de la douane pour les passagers qui arrivent à Regina à bord de vols nolisés.

Il sait sûrement qu'il y a trois semaines, huit personnes ont dû aller à Calgary pour revenir ensuite à Regina. Mardi soir, 52 personnes devaient débarquer d'un vol nolisé en provenance de la Barbade. On a enfreint une règle d'après laquelle seul 40 personnes peuvent passer aux douanes; je voudrais que le ministre m'explique l'origine de cette règle. On a passé 52 personnes à la douane, bien que ce ne soit qu'à la suite d'une longue bataille verbale. Je voudrais demander au ministre comment on a choisi le nombre de 40. On m'a dit que le ministère des Transports et du Revenu national l'ont choisi

[*Texte*]

tive actions does he contemplate so that does not happen again?

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think it is in fact more a problem of what the Customs officers can do in terms of handling people arriving in an orderly situation. They have laws of Canada to enforce in regard to entry of people and entry of goods carried with them, and they have to enforce those laws. But it really is a question better, I am sure, put to the Minister responsible for Customs. However, our involvement is to attempt to provide space from time to time to handle people. Now we do not provide at every airport space to handle 747s, obviously. What kind of aircraft can be handled and how well Customs can handle them depends very often on the stage at which airport development is. It is a fact that at Regina, and partly because Regina was very undecided about whether or not the airport should expand on its present location or be moved somewhere else, we had to postpone any plans for significant development of the site until that issue was resolved. The result was that we had to do something in a temporary way, which we did two years ago, a year and a half ago, to provide some facilities for clearing some people through Customs, and particularly to accommodate the flights coming in from Minot when a regularly scheduled flight came into existence. That led to these facilities, which can, in effect, handle 40. The customs people try to handle people in the way they can with those given facilities, and when the airport is not used for other purposes we make other space available, and more indeed can be handled. But we need the co-operation of the airlines.

• 2115

In the case of that flight where 47 people came in, it was unfortunate that the airline in question had not informed customs that the additional people were going to be presented for clearance. It may have been a little unnecessary for the customs people to react rigidly in those circumstances, but human beings will react that way when they think somebody else should have given them notice and did not, and therefore they are suddenly expected to do a lot more. So that was the basic problem at that particular time. If more are cleared on occasion, it may well be the attempt to accommodate as best one can to a situation and to avoid inconvenience.

If the airlines give us notice and if customs can find the necessary people to man the posts, then we use the facilities in the best way we can. Obviously we cannot guarantee either. Just as I said we cannot guarantee clearing 747's at every airport, we also cannot guarantee clearing around the clock at any time that the airline suddenly decides to come in. With that particular airplane, the airlines have to realize that there are limits to the numbers of customs people that can be provided at any given place.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, what the minister says about the co-operation of the airlines is perfectly correct. The question I am raising, though, is why take it out on the passengers?

[*Traduction*]

ensemble en vertu de la capacité physique et de la disponibilité du personnel. Comment prévoit-il corriger la situation afin qu'elle ne se reproduise plus?

M. Lang: Monsieur le président, je crois que le problème revient à la capacité des douaniers de procéder en bon ordre aux formalités de douane. Ils doivent appliquer les lois du Canada pour ce qui est de l'entrée des personnes et de l'entrée des biens qu'elles transportent; ils doivent appliquer ces lois. Mais je crois qu'on devrait poser cette question au ministre responsable de la douane. Nous sommes impliqués uniquement pour essayer de fournir de temps à autre de l'espace pour passer les voyageurs en douane. Il est évident que nous ne fournissons pas à chaque aéroport assez d'espace pour passer tous les passagers d'un 747. Le genre d'avion qu'on peut accepter et la capacité des douanes pour s'en occuper dépendent très souvent de l'étape de développement de l'aéroport. En partie parce que Regina ne pouvait se décider si l'aéroport devait être élargi sur son site actuel ou déménagé ailleurs, nous avons dû remettre à plus tard tout développement important du site, jusqu'à ce que la question soit décidée. Il nous a donc fallu faire quelque chose de temporaire et nous l'avons fait il y a deux ans, ou plutôt il y a un an et demi, quand nous avons fourni des installations pour passer un certain nombre de personnes en douane, surtout pour accommoder les vols en provenance de Minot depuis l'établissement d'un vol régulier. C'est ce qui a entraîné la création de ces installations, qui permettent de faire passer 40 personnes. Les douaniers essayent de faire ce qu'ils peuvent avec ces installations et lorsque l'aéroport ne sert pas à d'autres fins, nous libérons plus d'espace pour accroître le nombre de personnes «inspectées.» Mais nous avons besoin de la collaboration des compagnies aériennes.

Dans le cas de ce vol de 47 passagers, il est malheureux que la compagnie aérienne n'ait pas informé les douanes qu'il y aurait plus de personnes qui se présenteraient aux barrières. Les douaniers ont peut-être réagi de façon inutilement rigide, mais c'est humain lorsqu'on vous demande tout à coup de travailler beaucoup plus, sans vous avoir prévenu. C'est le fond du problème. S'il arrive que le nombre de personnes passant par les douanes s'accroisse à l'occasion, nous essayons de faire face à la situation en évitant le plus possible de créer des embarras aux gens.

Si les compagnies aériennes nous avertissent et si les douaniers peuvent trouver un nombre suffisant d'agents, nous donnons le meilleur service possible. Mais nous ne pouvons garantir ni l'un ni l'autre. Comme je viens de le dire, nous ne pouvons pas garantir de faire face à l'arrivée de 747 dans tous les aéroports, et de même, nous ne pouvons garantir un service 24 heures sur 24, au cas où un avion arriverait de façon imprévue. Dans le cas de cet avion, les compagnies aériennes doivent comprendre qu'il y a une limite au nombre d'agents de douane qui peuvent être affectés à un aéroport.

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre a tout a fait raison quand il parle de la collaboration que doivent fournir les compagnies aériennes. La question que je pose, c'est pourquoi

[*Text*]

If there is a lack of co-operation from airlines or travel agencies, surely you do not, in the middle of the damned night, keep people sitting around in an aircraft, taking them off two at a time for up to a total of two hours. Just because the airline did not co-operate, you do not take it out on the passengers.

Can the minister not make arrangements with the airlines, in particular for charter aircraft, that when they are arriving in Regina—and I suspect there are a number of airports in Canada with a similar situation; Thunder Bay and Moncton and a few others of similar size—arrangements are made for its landing time to be other than when scheduled aircraft are taking off, the loading security areas to be used for the unloading of people to be cleared through customs? Can that not be arranged? On a Monday morning you can put 130 people in the Regina airport security area prior to loading a DC-stretch 8, so why the hell cannot we handle that many when unloading people?

Mr. Lang: Mr. Chairman, the world does not quite operate by magic, but first of all I would like to say that Mr. Abbott made very clear that he did not countenance putting upon passengers the inconvenience which resulted from errors on the part of airlines or from lack of co-operation on the part of airlines, and I agree with him on that. We have to land heavily on the airlines in connection with that kind of failure to co-operate in giving notice or in otherwise making sure that facilities are available, but it is not possible to meet everybody's wishes.

An airline will come along and say, "Look, we can offer Regina businessmen a really cheap charter if they take off out of here at 2 in the morning one night and come back here 5 in the morning the next night, because we can get that aircraft over from another city and back to another city on to its regular operations without any inconvenience." That sounds nice and the Regina citizens are apt to say, "Let's go ahead, and take that aircraft." But then the customs problem arises and the issue is that facilities are readily available, the airport is empty, we can handle them physically, but we may not be able to handle them from the point of view of having customs people available to process them. The customs people we have in Regina are working a full and regular day doing their regular jobs and this is a sudden burden thrust upon them. It is a question of how much flexibility you can have to suddenly move to cater to a new schedule designed by a particular airline in a particular circumstance. With adequate notice, with adequate discussion of how far we are going to be able to go and how well these people are going to be able to be employed, we can perhaps put more customs people there, but it is a much more complicated program.

Of course, in the meantime, Mr. Benjamin, we say in Saskatoon that Regina has a perfectly good international airport, it is just located 150 miles north of the city.

[*Translation*]

les passagers doivent-ils en souffrir? S'il n'y a pas de collaboration de la part des compagnies aériennes ou des agences de voyage, ce n'est pas une raison pour garder les gens dans un avion au milieu de la nuit et les faire sortir deux par deux pendant deux heures. Ce n'est pas une raison, parce que la compagnie aérienne n'a pas collaboré pour que les passagers en subissent les conséquences.

Le ministre ne peut-il s'entendre avec ces compagnies, en particulier avec les compagnies de vols nolisés, pour que dans les aéroports comme Regina et un certain nombre d'aéroports de taille comparable au Canada, comme Thunder Bay et Moncton, les arrivées ne soient pas prévues en même temps que les départs et pour qu'on puisse utiliser les endroits où les passagers qui montent dans les avions se soumettent à des vérifications de sécurité pour faire l'inspection douanière des passagers qui arrivent? Cela ne peut-il être arrangé? Le lundi matin, 130 personnes peuvent passer dans le secteur de vérification de sécurité de l'aéroport de Regina avant de monter dans un DC-8; alors pourquoi ne pouvons-nous faire passer le même nombre de passagers qui arrivent?

M. Lang: Monsieur le président, le monde ne fonctionne pas par magie. M. Abbott a bien dit qu'il ne voulait pas faire subir aux passagers les conséquences des erreurs commises par les compagnies aériennes ou découlant de leur absence de collaboration, et je suis d'accord avec lui là-dessus. Il faut reprocher aux compagnies aériennes leurs refus de collaborer en informant les douaniers ou en fournissant des installations, mais il est impossible de satisfaire tout le monde.

Si une compagnie aérienne dit: nous pouvons offrir aux hommes d'affaires de Regina un charter très bon marché s'il décolle à 2 heures du matin et revient à 5 heures du matin le lendemain, parce que nous pouvons nous servir d'une ligne régulière qui effectue la liaison entre deux autres villes, les citoyens de Regina diront peut-être: très bien, prenons cet avion. Mais cela posera un problème pour les douanes. Les installations sont disponibles, car l'aéroport est vide, mais nous ne pouvons quand même pas offrir le service parce que nous ne pouvons pas demander aux agents de douane de travailler à cette heure. Les agents de douane de Regina ont déjà leur pleine journée de travail et cela constituerait pour eux une charge supplémentaire. Il s'agit de savoir si on peut faire face aux changements d'horaire effectués par les compagnies aériennes. Si on nous en informe en temps utile et si les discussions nécessaires peuvent avoir lieu, nous pouvons parfois accroître le nombre d'agents de douane, mais cela complique beaucoup les choses.

En attendant, monsieur Benjamin, on dit à Saskatoon que Regina a un très bon aéroport international situé à 150 milles au nord de la ville.

[*Texte*]

• 2120

Mr. Benjamin: Yes, I noticed, Mr. Chairman, that for a smaller city, the Minister can find money for a new building, but he could not in the largest, the capital city.

Mr. Lang: Mr. Chairman, we did not have the problem in Saskatoon of arguing among ourselves about where the airport should be. We knew where it should be and we just went ahead with the expansion.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, I say God bless Saskatoon. We have got to give them that in spite of the Minister.

Will the Minister, on a temporary basis, provide some temporary accommodation for deplaning passengers having to go through Customs? I am thinking of a house trailer or some other kind of temporary building, like the armed forces use, that could be installed immediately in front of the airport terminal, or right beside the Customs office of the Regina airport on a temporary basis until such time as some other enlargement of the facilities is made. And again, I appreciate the difficulties with airlines and travel agencies, but to avoid taking it out on passengers, what can the Minister do?

May I also say, and I do not like people who say, "I told you so", but the cutbacks in Customs and Excise in Regina of two and three years ago are now coming back to haunt us in terms of clearing people. The Minister has said that charter flights can now operate in and out of places like Regina but we have put the cart before the horse; we have done that without the facilities to look after the passengers. So, first, can you make some temporary arrangements, and second, will you take it up with the Minister of National Revenue about providing sufficient personnel, called as and when required, the same way as the CPR sends trains to haul grain—only better than that, I hope—as and when required.

Thirdly, will the Minister also make some arrangements, now that he has provided competition at Regina, and we have less seats now with two airlines than we had with one and they are blocking one another's way, would he provide some better access to and from the Air Canada counter, and to and from the Pacific Western Airlines counter in the Regina terminal, as they are both blocked in the morning with their respective flights. Would he look into the movement of people inside the building and correct the boar's nest we have at the moment?

Mr. Lang: Mr. Chairman, our officials are constantly looking at what can be done with existing facilities to accommodate the passengers and so indeed has the airport manager in terms of the facilities he has. You can always think in terms of erecting temporary facilities for any purpose but what you have to ask is: how often will they be used and are the costs justified in the circumstances, and particularly because of the fact that we are working with an over-all plan for future development in Regina which will, of course, in the end, solve the problem.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a further question to the Minister.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Oui. J'ai remarqué, monsieur le président, que le ministre pouvait trouver de l'argent pour construire un nouvel édifice dans une petite ville, mais pas dans une ville plus grande.

M. Lang: Monsieur le président, dans le cas de Saskatoon, nous n'avons pas eu à discuter de l'emplacement de l'aéroport. Nous savions où il devait se trouver et nous avons donc commencé les travaux d'agrandissement.

M. Benjamin: Monsieur le président, Dieu garde Saskatoon. En dépit du ministre, nous lui devons bien cela.

Le ministre envisage-t-il la construction d'installations provisoires à l'intention des passagers débarquant qui doivent effectuer des formalités douanières? On pourrait peut-être prévoir d'installer immédiatement en face du terminal de l'aéroport, ou encore à côté du bureau des douanes à l'aéroport de Regina, une maison mobile ou un bâtiment provisoire comme ceux que les Forces armées utilisent, tant que l'aéroport n'aura pas été agrandi. Je sais que cela pose des problèmes pour les compagnies aériennes et les agences de voyage, mais j'aimerais savoir ce que le ministre entend faire pour éviter que les passagers n'en fassent les frais?

Je n'aime pas beaucoup ceux qui disent: «Je vous l'avais bien dit», mais il est vrai que les conséquences de la compression du personnel douanier à Regina il y a deux ou trois ans commencent à se faire sentir. Le ministre a dit que des services de vols nolisés pourraient bientôt fonctionner à partir de Regina, mais je crains que nous n'ayons mis la charrue avant les bœufs; nous ne sommes pas suffisamment équipés pour prendre en charge les passagers. Pouvez-vous prendre des mesures provisoires et deuxièmement, pouvez-vous consulter le ministre du Revenu national afin d'obtenir un personnel suffisant, disponible quand on en aurait besoin, de la même façon que le CPR envoie des trains quand il le faut pour transporter le grain.

Troisièmement, il est vrai que le ministre veut favoriser la concurrence à Regina, mais maintenant qu'il y a deux compagnies aériennes, les fauteuils d'attente ne sont plus suffisants. Le ministre prendrait-il des mesures afin de faciliter l'accès aux comptoirs d'Air Canada et de Pacific Western Airlines à Regina, afin d'éviter la cohue provoquée par le fait que les vols de ces deux compagnies sont le matin. Pourra-t-il améliorer le déplacement des passagers dans l'édifice afin de mettre un terme à la pagaille qui règne actuellement?

M. Lang: Monsieur le président, les fonctionnaires de notre ministère ainsi que le directeur de l'aéroport lui-même font de leur mieux pour améliorer les services offerts aux passagers. Il est facile de construire des installations provisoires, mais il faut également se demander à quelle fréquence elles seront utilisées, et si les coûts sont justifiés. Il s'agit en réalité d'un projet global d'agrandissement de l'aéroport de Regina et les problèmes dont vous parlez seront donc finalement résolus.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais poser une question supplémentaire au ministre.

[*Text*]

If I may switch to Via Rail and the purchase of the passenger equipment from CN for about $52 million and from CP for about $13 million, I would like to know to what extend were the Minister and the department involved in those negotiations—if they were or not. I would like to know with regard to this $65 million total for this worn-out equipment whether the depreciation that was allowed in the transcontinental passenger train subsidies over the last number of years on that equipment taken into account in the valuation of it. Also, was the maintenance cost for that equipment that was provided in passenger train subsidies over a number of years taken into account? And is it not correct that the value of that equipment held by CN and CP, depreciated as it was from the original dates of purchase, which varied from 1929 to 1953, was down to almost zero?

In other words, could the Minister explain why Via Rail is being started out like CN was in 1923 with a massive debt because of equipment that was worn out and so depreciated that it should have been transferred to Via Rail for, let us say, $1 a car, which would have been generous. Have not the railroads been fully reimbursed through their accounting procedures, their tax benefits and the subsidies paid by the Government of Canada in previous years? Why was Via Rail stuck with $65 million worth of equipment that was not worth $65 million?

Mr. Lang: Mr. Chairman, really the answer is that that is what it was determined, in fact, to be worth after taking account of some of the factors to which Mr. Benjamin has referred. In other words, we did look at things like book value and scrap value, having regard to the approach of the CTC over the years on the equipment and where it stood now and what the various claims of the railways upon its future cash flow earnings to them would be. So we did try, in fact, to come to a figure which was right in the circumstances. There was hard negotiating involved in determining the final figure to be used and I concluded in the end that this one was a fair one.

• 2125

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

If the Committee will permit me, while we have our 11 members we will just concur in our subcommittee report. It is moved by Mr. Roy that the first report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

We also have an amendment, which is moved by Mr. McRae, that the subcommittee report by amended by cancelling the meeting scheduled to be held on Monday, March 12, 1979, at 8.00 p.m. and rescheduling another one on Tuesday, March 20, 1979, at 3.30 p.m.

Motion as amended agreed to.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman.

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

Mr. Benjamin: Just put me down for the second round, will you?

[*Translation*]

J'aimerais parler de Via Rail et du rachat de l'équipement du CN pour une somme d'environ $52 millions et du CP pour environ $13 millions. Je voudrais savoir dans quelle mesure le ministre et ses collaborateurs ont participé à ces négociations? Étant donné que cela représente un total de $65 millions en équipement usagé, je voudrais savoir s'il y a un rapport entre ces dépenses et la diminution des subventions pour les trains de voyageurs intercontinentaux accordées au cours des dernières années au titre de l'équipement des trains de passagers; cela est-il dû à la dépréciation? Je voudrais également savoir si on a tenu compte du coût d'entretien de cet équipement, coût qui fait partie des subventions accordées aux trains de passagers? Est-il exact que, vu la dépréciation de l'équipement du CN et du CP depuis la date où il a été acquis, c'est-à-dire entre 1929 et 1953, la valeur est presque nulle?

En d'autres termes, le ministre pourrait-il nous expliquer pourquoi Via Rail démarre comme le CN en 1923 avec une dette considérable en matière d'équipement, alors que l'équipement en question est tellement usagé et déprécié que l'on aurait pu le vendre à Via Rail à raison de $1 par wagon, ce qui aurait encore été très généreux. Les dépenses des sociétés de chemin de fer n'ont-elles pas été complètement amorties par les avantages fiscaux et les subventions versées par le gouvernement du Canada au cours des dernières années? Pourquoi imputer à Via Rail des dépenses d'équipement s'élevant à $65 millions alors que ça ne les vaut pas?

M. Lang: Monsieur le président, compte tenu des facteurs dont a parlé M. Benjamin, c'est à ce montant que l'équipement en question a été évalué. En d'autres termes, nous avons tenu compte de la valeur comptable ainsi que de la valeur de rebut de l'équipement en question, étant donné la position de la CCT sur le sujet. Nous avons également tenu compte des revendications des sociétés de chemins de fer ainsi que de leurs prévisions futures en matière de trésorerie. Nous nous sommes efforcés de fixer un montant satisfaisant, compte tenu des circonstances. Les négociations ont été difficiles et j'estime que le chiffre sur lequel nous nous sommes arrêtés est satisfaisant.

Le président: Merci monsieur Benjamin.

Puisque nous avons le quorum, et si les membres du comité sont d'accord, nous pouvons peut-être adopter le rapport du sous-comité. M. Roy propose que le premier rapport du sous-comité du programme et de la procédure soit approuvé.

M. McRae a également l'intention de proposer un amendement au rapport du sous-comité. Il propose que la séance prévue pour le lundi 12 mars 1979 à 20 heures soit reportée au mardi 20 mars à 15 h 30.

La motion amendée est adoptée.

M. Benjamin: Je voudrais invoquer le règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin, pour un rappel au règlement.

M. Benjamin: Voudriez-vous m'inscrire pour le deuxième tour, s'il vous plaît?

[*Texte*]

The Chairman: Yes, sir.

Mr. Benjamin: I am not finished yet.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

Just a comment to the Minister and Mr. McLeish. It seems to me, after reading this committee report which Mr. Mazankowski referred to, the Committee on Air Traffic Services Interfaced with Aeradio, that logic would seem to dictate that there is a definite connection between what was recommended on such an urgent basis in the terms of the members of the committee and some of the unfortunate things that have happened since that time.

I would like to ask the Minister or Mr. McLeish whether or not there have been any changes in the air navigation procedures, for example, at Cranbrook since the date of that disaster over a year ago? Any new ANOs, for example?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: No, there have been no new ANOs at Cranbrook.

Mr. MacKay: Any directives? Any anticipated directives or ANOs to change the situation?

Mr. McLeish: No, we have reviewed the procedures and we have advised pilots that we would like them to advise of their estimate at the approach beacon within five minutes of arrival, which is procedural, not regulatory.

Mr. MacKay: It is not a mandatory requirement, through you, Mr. Chairman, then, that is being projected?

Mr. McLeish: That is correct. It is a reinforcement, if I may, Mr. Chairman, of the professional standards that pilots have been trained to use. It is one of those areas where it is really questionable whether or not a regulation is the best way to achieve the result. Possibly it is better to review the training of crews. We are involved in that at this time, determining whether or not the training and the periodic checking of crews is adequate to ensure that they adhere to the best practices. As a matter of fact, I would suggest, if we were to provide a regulation for such circumstances and all those like them, there would be such a cry from the entire aviation community of over-regulation that we would be dealing with a totally new problem.

Mr. MacKay: I take it, then, there is no regulations or changes being considered that would, say, make it mandatory for a pilot, when approaching an uncontrolled airport like Cranbrook, to radio ahead when he was, say, five minutes or 20 miles away in order to get a check on local weather and traffic conditions and things like that which would be relevant to him when he is about to land?

Mr. McLeish: The question of regulation is still being examined and it is being discussed with the industry. Whether or not it is finally determined that a regulation will be of

[*Traduction*]

Le président: D'accord.

M. Benjamin: Je n'ai pas fini.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Merci, monsieur le président.

Je voudrais faire une remarque à l'intention du ministre et de M. McLeish. Après avoir lu le rapport du comité auquel M. Mazankowski a fait allusion, je veux parler du comité sur les services de circulation aérienne et de radio aéronautique, il me semble qu'il y ait un rapport logique entre la recommandation urgente qui a été faite par les membres du comité et les incidents malheureux qui se sont produits depuis.

Je voudrais demander au ministre ou à M. McLeish si des modifications ont été apportées aux directives de navigation aérienne, et par exemple à Cranbrook, depuis la catastrophe d'il y a environ un an? De nouvelles ordonnances sur la navigation aérienne ont-elles été émises?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Non aucune nouvelle ONA n'a été émise à Cranbrook.

M. MacKay: Avez-vous formulé de nouvelles directives? Avez-vous formulé des instructions ou des ONA pour modifier la situation?

M. McLeish: Nous avons révisé nos instructions de navigation aérienne et nous avons demandé aux pilotes de nous indiquer cinq minutes à l'avance l'heure à laquelle ils pensaient atteindre la balise d'approche, mais cela ne fait pas partie du règlement.

M. MacKay: Cela n'est donc pas obligatoire, monsieur le président?

M. McLeish: C'est exact. Il s'agit simplement d'un renforcement des normes professionnelles que les pilotes ont appris à respecter, monsieur le président. Dans ce genre de domaine, on peut se demander s'il suffit de prescrire un règlement. Il vaut sans doute mieux réviser la formation des pilotes. Pour le moment, nous cherchons à déterminer si la formation des pilotes et les vérifications périodiques auxquelles sont soumis les membres d'équipage sont suffisantes, et garantissent que les pratiques de vol observées sont les meilleures. En réalité, si nous prescrivions un nouveau règlement chaque fois qu'un accident de ce genre se produit, nous provoquerions un tollé parmi tous ceux qui s'intéressent à l'aviation: on nous accuserait de surréglementer la circulation aérienne, et nous aurions affaire à un nouveau problème.

M. MacKay: Vous n'avez donc pas l'intention d'émettre un règlement exigeant que les pilotes signalent par radio leur position cinq minutes, ou encore quand ils sont à 20 milles de l'aéroport, avant d'atterrir dans un aéroport non contrôlé comme celui de Cranbrook, afin d'obtenir des renseignements sur les conditions météorologiques locales ainsi que sur les conditions d'atterrissage?

M. McLeish: Nous étudions la possibilité d'établir un règlement en ce sens et des discussions sont actuellement en cours avec des représentants du secteur aéronautique. Nous ne

[*Text*]

benefit has yet to be decided. At the present moment, we have not arrived at such a conclusion.

Mr. MacKay: So, through you, Mr. Chairman, are you saying, in effect—I am talking now about an airport specifically like, say, Cranbrook—that regulatory provisions concerning mandatory pilot position reporting during instrument approaches were adequate in that instance? Is that what you are saying?

• 2130

Mr. McLeish: We believe they are equivalent to the standards that are accepted internationally and that our practices are no less stringent . . .

Mr. MacKay: I am sure we want to be . . .

Mr. McLeish: . . . with respect to pilot training and crew certification than any of the other major states of the world. We attempt to arrive at an appropriate balance between regulation and what is best practice, what can be achieved through the training and certification of the carriers and their crews.

Mr. MacKay: So I gather that there may be a little difference of opinion between that statement and the report. But let me be very clear, Mr. McLeish, through you, Mr. Chairman. You are saying then, with respect to the conditions at Cranbrook as they existed at the time of the crash, that these regulatory provisions about the pilot's contact with an airport such as this were adequate at the time.

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. Lang: Mr. Chairman, to be perfectly accurate, and without getting into the business again of the report, which really we should await as I think it is very difficult to deal with this issue in advance of the report, I think Mr. McLeish has in effect stated that professional standards required certain things and that can often be the approach rather than simply introducing regulations. I think that should be noticed.

Mr. MacKay: Yes, I understand, Mr. Minister. But, again, in anticipation not only of what the report projected, the one that Mr. Mazankowski referred to, but the Cranbrook report, which is the . . .

The Chairman: Order, please. It has been mentioned on several occasions that the report in regard to that will be out very shortly. Stay away please, from any direct questions in regard to the report, because the Minister and Mr. McLeish said that they would not answer until the report came out, and I think that is fair enough.

Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Well, Mr. Chairman, can I put it this way? I am asking Mr. McLeish or the Minister whether they are saying that the interfaces, to go back to the type of language used in the June 9 report of this Committee, between the organizations providing air traffic services, telecommunications and airport services, were well enough developed to provide a reliable fail-safe flight information service. Was this a factor or not in the conditions that are still existent at uncontrolled airports like Cranbrook? Are they satisfactory?

[*Translation*]

savons pas encore si un règlement de ce genre est ou non souhaitable. Nous n'avons pas tiré de conclusion.

M. MacKay: Monsieur le président, vous dites que dans le cas d'un aéroport comme celui de Cranbrook, il aurait été utile qu'un règlement oblige le pilote à signaler sa position au cours de son approche aux instruments. Est-ce bien cela?

M. McLeish: Nous pensons que nos règlements sont l'équivalent des normes observées à l'échelon international et que nos pratiques ne sont pas moins strictes . . .

M. MacKay: Je suis certain que nous voulons . . .

M. McLeish: . . . en ce qui concerne la formation des pilotes et l'accréditation de l'équipage que celles de n'importe quel autre pays. En insistant sur la formation et l'accréditation des transporteurs ainsi que des équipages, nous avons cherché à garantir les pratiques les plus sûres possibles en évitant la surréglementation.

M. MacKay: Il existe donc une légère divergence d'opinion entre la déclaration prononcée par le ministre et le rapport dont il est question. Je voudrais que cela soit très clair, monsieur McLeish. Compte tenu des conditions d'atterrissage à Cranbrook lors de la catastrophe, vous dites que les instructions relatives au contact entre le pilote et l'aéroport étaient suffisantes.

M. McLeish: C'est exact.

M. Lang: Monsieur le président, pour être tout à fait exact et sans rentrer à nouveau dans le détail du rapport, je crois que M. McLeish a effectivement déclaré qu'il vallait mieux s'en remettre aux normes professionnelles plutôt qu'imposer de nouveaux règlements. Je crois qu'il faut noter cela.

M. MacKay: Oui, je comprends, monsieur le ministre. En attendant la publication du rapport sur l'accident de Cranbrook, et je ne parle pas du rapport mentionné par M. Mazankowski . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. On a dit à plusieurs reprises que ce rapport paraîtra très prochainement. Je vous prierais de ne pas poser de questions portant directement sur ce rapport, puisque le Ministre et M. McLeish ont fait savoir qu'ils ne répondraient pas tant qu'il ne serait pas publié.

Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur le président, je pourrais peut-être m'exprimer différemment. Je voudrais savoir si M. McLeish ou le Ministre ont vraiment dit que les interfaces ou dispositifs de liaison, pour reprendre la terminologie du rapport de ce Comité daté du 9 juin, entre les organismes fournissant des services de navigation aérienne, de télécommunications ou encore des services aéroportuaires, étaient suffisamment perfectionnés pour garantir un service fiable de renseignements sur les conditions de vol. Ces dispositifs fonctionnent-il dans les

[*Texte*]

Mr. Lang: Mr. Chairman, that really does pose the kind of difficulty we have here. Mr. MacKay is dealing with a comment about an interface situation that was studied in connection with several airports where there were certain air-radio and control circumstances which have nothing whatever to do with the Cranbrook situation, where the similar kind of problem of interface never did exist, where, however, even in relation to the airports where it did exist and about which the report commented, certain steps were taken thereafter to deal with that particular problem.

Now, to try to ask, did that interface problem ever exist, certainly it did, and there were things which were done about it. Mr. McLeish said earlier that even those sorts of problems existed in the western region as a result of certain procedures which had been introduced there and, contrary to the indication of the report of 1976 having regard to Inuvik, did not exist in the same way in other regions of the country.

But we are really getting into a tremendous confusion here when we move from one type of airport situation, which was what I call the Inuvik situation, and then try to confuse it with the Cranbrook situation, which was not like it at all, and then ask whether something that happened did or did not contribute to something else. I think this is almost impossible to follow.

Mr. MacKay: If they are uncontrolled airports, as I understand the definition, and again through you, Mr. Chairman, I understand that this Committee has made, on an urgent basis, certain recommendations that would apply right across the board nationally.

I want to come back to something the Minister just said in his answer. I understood him to say that Mr. McLeish had indicated that something definite had been done to change the situation that was existent presumably at the time that this particular report was tabled, and really it is getting on to three years now. Or to put it another way, since that disaster at Cranbrook I am still not clear what tangible measures were taken. There were no ANO's, there were no directives. If it is a continuation of so-called professional standards which were adequate internationally or in other countries, surely that is not a justification for not improving the situation which demonstrably has certainly given cause for concern.

• 2135

Mr. Lang: Mr. Chairman, I really protest this confusion of the two situations. Again, Mr. MacKay started out reasonably enough saying what about improvements after the 1976 report with regard to the Inuvik airport situation, but then . . .

Mr. MacKay: I said Cranbrook, Mr. Lang.

Mr. Lang: But you tied that in. You started with the 1976 report and what improvements had been made with regard to that, because that is where I think Mr. McLeish had earlier indicated that certain action was taken and, indeed, it was found that there was a special situation with regard to the West than otherwise, but perhaps he could go over that again for Mr. MacKay.

[*Traduction*]

aéroports non contrôlés comme celui de Cranbrook? Le service de renseignements est-il satisfaisant?

M. Lang: Monsieur le président, cela pose précisément des difficultés. M. MacKay fait allusion à un cas où les dispositifs de liaison entre plusieurs aéroports ont été étudiés. Néanmoins, les conditions de contrôle et de liaison radio n'ont rien à voir avec l'accident de Cranbrook où un tel problème n'a jamais existé. En ce qui concerne les aéroports où ce problème de dispositifs de liaison s'est posé, des mesures positives ont été prises par la suite.

Le problème s'est posé, mais des mesures ont été prises. M. McLeish a dit que certains problèmes se posaient dans l'Ouest en raison de l'adoption de certaines pratiques, et contrairement aux révélations du rapport de 1976 portant sur Inuvik, le problème semble différer dans les autres régions du Canada.

Nous risquons d'accroître la confusion en comparant l'aéroport de Cranbrook, par exemple, à celui d'Inuvik, en cherchant à savoir si tel ou tel facteur présent dans un cas n'a pas eu telle ou telle conséquence dans un autre cas. Cela est impossible.

M. MacKay: Vous dites que ces aéroports ne sont pas contrôlés et j'avais cru comprendre, monsieur le président, que ce Comité avait proposé de toute urgence des recommandations s'appliquant à l'échelon national.

J'aimerais revenir sur ce qu'a dit le Ministre dans sa réponse. Si j'ai bien compris M. McLeish, des mesures ont été prises depuis la parution de ce rapport il y a environ trois ans, c'est-à-dire depuis la catastrophe de Cranbrook. Je n'arrive pas à savoir de quelles mesures concrètes il s'agit. Aucune directive et aucune nouvelle ordonnance sur la navigation aérienne n'a été émise. Ce n'est pas parce que l'on observe des normes dites professionnelles à l'échelon international ou à l'étranger, qu'il ne faut pas améliorer une situation qui nous préoccupe à juste titre.

M. Lang: Je proteste vivement, monsieur le président, car on confond les deux cas. M. MacKay a commencé par parler des améliorations consécutives au rapport de 1976 en ce qui concerne l'aéroport d'Inuvik, mais ensuite . . .

M. MacKay: J'ai dit Cranbrook, monsieur Lang.

M. Lang: Oui, mais vous avez lié les deux choses. Vous avez commencé par le rapport de 1976 et les améliorations qui s'en sont suivies; en effet, M. McLeish a indiqué tout à l'heure qu'on a pris certaines mesures et qu'on s'est aperçu qu'il s'agissait de conditions particulières qui existaient surtout dans l'Ouest, mais sans doute faut-il y revenir encore une fois pour M. MacKay.

[*Text*]

Mr. MacKay: I would like to hear what was done.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: As a matter of fact, the regional report was reviewed by headquarters shortly after we received it and it was indicated to the region that it should take the appropriate steps to correct the situation at those three airports. At the same time the other regions were asked to review circumstances within their regions to see if there was any similar situation and the regions reported back that they did not have a similar problem and, therefore, we concluded that it was not a national problem. The assumption made by the specialists in the western region was, in fact, an incorrect assumption and at the same time I pointed out that we had underway a development of the flight service station concept which has been ongoing now for approximately four years and which is moving to streamline a number of the services offered to pilots flying in the sparsely-settled areas where these problems are found to exist in the western region.

The Chairman: Thank you, Mr. McLeish.

Mr. MacKay: Can I have one last question?

The Chairman: Briefly, please.

Mr. MacKay: Very briefly. Mr. McLeish referred to the western region. Was there any such problem in the Pacific region?

Mr. McLeish: There was not.

Mr. MacKay: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay. Mr. Harquail.

M. Harquail: Merci bien, monsieur le président. Getting back to Atlantic Canada, if I could come back to the Atlantic region, Mr. Chairman, I would like to inquire of the Minister if he still holds as a high priority the whole rationalization of regional air transportation policy for Atlantic Canada?

Mr. Lang: Mr. Chairman, I do continue to consider it very important to have good and effective carriers serving each region of the country. That will, therefore, continue to be our objective and it remains a priority with me.

Mr. Harquail: Mind you, I want to seize the occasion to express my appreciation for what you have been able to do in the Atlantic area, Mr. Lang. I, of course, come back to questions I have posed before in this Committee about the whole question of the linkage of the four Atlantic provinces on a daily basis and, indeed, the intraservice within the Province of New Brunswick. I am just curious about whether you can tell the Committee anything about what we hear in the press about the negotiations of Nordair, EPA and Quebecair. Could you tell us this evening what the status of that proposition is?

Mr. Lang: It is difficult to put forward very much in the way of detail in a public way while we approach some, what may be fairly delicate, discussions and negotiations. At this stage we are determining the real interest of the various people who are coming forward indicating they would like to participate in regional air transport in the eastern half of the country and from that we hope to determine what our next step should

[*Translation*]

M. MacKay: Je voudrais bien savoir ce qu'on a fait.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Le rapport régional a été examiné par l'administration centrale et celle-ci a fait savoir aux responsables régionaux qu'ils devaient prendre les mesures nécessaires pour redresser la situation dans ces trois aéroports. On a simultanément demandé aux autres régions d'étudier leur propre situation pour voir s'il n'y avait rien d'analogue; les services régionaux ont répondu qu'il n'y avait pas de problèmes semblables et, dès lors, nous avons conclu que ce n'était pas un problème d'envergure nationale. Il s'est avéré que les spécialistes de la région de l'ouest s'étaient trompés dans leurs hypothèses; en même temps, j'ai signalé que nous étions en train de créer des centres destinés à assurer les services d'information en vol; voilà quatre ans que c'est en cours et cela va se traduire par la rationalisation d'un certain nombre des services offerts aux pilotes qui survolent des régions où la population est très disséminée, en particulier dans l'Ouest où ces problèmes existent.

Le président: Merci, monsieur McLeish.

M. MacKay: Puis-je poser une dernière question?

Le président: Soyez bref, je vous en prie.

M. MacKay: Je serai très bref. M. McLeish a parlé de la région de l'Ouest. Le problème existe-t-il aussi dans la région du Pacifique?

M. McLeish: Non.

M. MacKay: Merci.

Le président: Merci, monsieur MacKay. Monsieur Harquail.

Mr. Harquail: Thank you very much, Mr. Chairman. Pour en revenir à la région de l'Atlantique, si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais que le Ministre me dise si la rationalisation des transports aériens dans cette région vient toujours au premier rang de ses préoccupations?

M. Lang: Monsieur le président, je persiste à croire qu'il est très important que toutes les régions du pays soient dotées de services de transport efficaces. Cela reste donc dans nos objectifs et, pour moi, c'est une priorité.

M. Harquail: Je saisis l'occasion pour vous dire combien j'apprécie ce que vous avez réalisé dans la région de l'Atlantique. Je reviens bien sûr aux questions que j'ai déjà posées ici sur la liaison quotidienne entre les quatre provinces de l'Atlantique de même que sur les services de transport à l'intérieur du Nouveau-Brunswick. Je suis curieux de savoir si vous pouvez nous dire quoi que ce soit sur les négociations entre Nordair, EPA et Québécair, dont parle la presse. Pouvez-vous nous dire ce soir où en est cette proposition?

M. Lang: Il est difficile de donner beaucoup de détails en public dans la mesure où les négociations et les discussions sont rendues à une phase qui risque d'être assez délicate. En ce moment, nous cherchons à déterminer où se situe l'intérêt de ceux qui manifestent l'intention d'assurer le transport aérien, à l'échelle régionale, dans la moitié est du pays; à partir de là, nous espérons pouvoir déterminer les mesures à prendre afin

[*Texte*]

be in making moves which assure that a good number of purposes are met. One is the potential for stronger regional service by having as efficient as possible a service provided by airline or airlines, but others include making sure that individual communities continue to get service, that the employees of the various airlines, almost without exception, who have performed well are considered, too, in any changes being contemplated. That does complicate what is an enough complicated situation, namely the position of shareholders, as such, with minority shareholdings in several of the different companies involved. At the moment we are really working our way through those complexities in the hope of satisfying the needs of shareholder, employee and towns and cities alike.

• 2140

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Minister. I want to talk also about port development this evening with you but, before I leave passenger service in the Atlantic area, could I one more time ask, as an update on this occasion, assurances that, as you are the Minister, it will be your objective to try and find the solutions to the question of the linkage of the four Atlantic provinces, as well—and I want to bring in the VIA Rail—as saying that we will enjoy the same standard in class of service of VIA Rail in the Atlantic area as there will be in other parts of Canada?

Mr. Lang: Well, I certainly look foward to that in terms of the progression towards better equipment, the newer cars, even within the existing system, and the coming on stream over time of better trains and better equipment. Of course, at the present time we are in the process of analyzing, and CTC itself is, the reaction to its preferred plan for the Atlantic. I think, on the whole, the reaction has been fairly good but the CTC will no doubt be analyzing that and coming forward with its final plan very soon.

Mr. Harquail: Thank you. If I may, with respect to the National Harbours Board I know we were all waiting for the introduction and passage of the new Ports Policy but meanwhile I am wondering if once again I can get some indication or assurances from the Minister with respect to the rationale of port development. We know that the Port of Saint John has really made fantastic progress in the last five years or so, and in some areas it has surpassed the port of Halifax. That is a success story, and I suppose success brings some problems for that port in keeping up with the demand. That does not bother me too much because, the ports that I want to speak about, in terms of the port of Belladune and the port of Dalhousie, which are deep-water, year-round, ice-free ports, have a certain capacity as industrial ports, as specialized handling ports, and I would like to learn from you if it would be your disposition to have some direction given to the Department to look at this whole question and to have, where necessary, an evaluation or study carried out as to their potential and to become involved with the ongoing discussion that is underway now in the case of the Belladune port with the Chaleur Industrial Development Corporation and in the case of the Dalhousie port with the Restigouche Development Corporation. Things are starting to happen there and, in the case of

[*Traduction*]

de réaliser un grand nombre des objectifs. Entre autres choses, on vise à renforcer les transports régionaux par l'intermédiaire d'un service aérien aussi efficace que possible et qui serait assuré par une ou plusieurs compagnies; nous voulons aussi que soit maintenu le service dans toutes les localités et que tout changement envisagé tienne compte des employés des diverses compagnies aériennes dont on est satisfait. Cela complique une situation déjà complexe, à savoir la position des actionnaires ayant une participation minoritaire dans plusieurs des compagnies intéressées. Nous travaillons actuellement à résoudre tous ces problèmes en vue de répondre aux besoins des actionnaires, des employés et des villes.

M. Harquail: Merci, monsieur le ministre. Je veux également parler de l'aménagement des ports, mais avant de laisser le sujet du service-voyageurs dans la région atlantique, je voudrais obtenir l'assurance qu'en tant que ministre vous allez essayer de trouver des solutions au problème de la communication entre les quatre provinces atlantiques et que vous allez faire en sorte que la qualité du service de VIA Rail soit la même dans la région atlantique que dans les autres régions du Canada.

M. Lang: C'est certainement ce que j'espère avec l'introduction d'un matériel plus perfectionné, de nouveaux wagons, sous le système actuel et sous le système à venir. Nous en sommes actuellement à analyser, au même titre que la CCT, la réaction au plan préférentiel pour la région atlantique. Nous pouvons dire que jusqu'ici la réaction a été assez favorable, mais la CCT voudra sûrement l'examiner davantage avant de présenter un projet définitif. Ce sera sûrement bientôt.

M. Harquail: Merci. En ce qui concerne le Conseil des ports nationaux, nous sommes tous actuellement dans l'attente de cette nouvelle politique sur les ports. Entre-temps, je me demande si je ne pourrais pas obtenir quelques garanties du ministre relativement à l'aménagement de certains ports. Le port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick a fait des progrès immenses au cours des cinq dernières années; à certains égards, il surpasse le port d'Halifax maintenant. Ce succès cependant entraîne avec lui des problèmes, en ce sens que le port doit satisfaire à la demande. Je n'ai aucune crainte, cependant, puisque des ports comme le port de Belladune et le port de Dalhousie, qui sont des ports en eau profonde, ouverts à l'année longue, sans glace, ont une certaine capacité industrielle et spécialisée. Je voudrais savoir si vous seriez enclin, quant à vous, à demander à votre ministère d'examiner toutes ces questions et au besoin de mener une étude sur les possibilités qu'offrent ces ports; le ministère pourrait également s'impliquer dans les discussions en cours avec la Société d'expansion industrielle de la Baie des Chaleurs, relativement au port de Belladune, et la Société d'expansion de Restigouche, relativement au port de Dalhousie. Ces ports deviennent de plus en plus intéressants. Dans le cas du port de Dalhousie, en plus du papier journal de l'*International Paper* et du minerai de fer, il

[*Text*]

Dalhousie port, in addition to the newsprint that is shipped by International Paper and ore, two firms have indicated interest in shipping potatoes from that port. In the case of the Balladune port, in addition to the ore and fertilizer, and other commodities that are shipped there, Shell Oil have made it now a petroleum port, and we know that the American Potash Company may very well be interested in looking at that port if other ports are not ready to handle them, if some existing facilities they have, the Brunswick Mining and Smelting have in place now.

So, with all these factors spread out before you, Mr. Minister, I am wondering if you would be prepared this evening to give an indication that you would give some direction to your people in that area to encourage the National Harbours Board to take a closer look and pay closer attention to the planning and development of Belladune port and, on the ministry side, to as well look at the planning and development for the Dalhousie port, to be ready to handle these commodities that could be shipped over the side there, and as well to be in a position to accommodate anything that, say, the port of Saint John would not have the capacity to handle.

Mr. Lang: Well, Mr. Chairman, I do not think it will surprise you to hear that it is not the first time Mr. Harquail has spoken to me about the interests he has in the Belladune and Dalhousie ports and the need to look carefully at them. I think I can give him some reassurance about that. In a sense his reference to Saint John and Halifax is a happy one, looking over at these other two ports, because really our policy has been to be as evenhanded as possible in offering potential for development in both places, and so in fact both of them are growing and expanding. It may be that Saint John is foreseeing even more immediate additional growth but we have another container facility going on in Halifax. So both are going ahead as we try to make sure that they have the facilities to deal with what should naturally and for the benefit of the whole of the country and those regions come through those ports. In the same way, the issue could arise in relation to the potential of Dalhousie and Belladune, and what I can tell Mr. Harquail tonight, Mr. Chairman, is that I will make sure that in the examination of the potential of this area and the port facilities, neither Belladune nor Dalhousie are overlooked as offering possible service to that area in the future, and that can quite possibly happen with both of them having an interesting role to play.

• 2145

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Murta.

Mr. Murta: I would like to ask the Minister a few questions in the whole area of air fares.

My first question is—and I suppose we could foresee this coming with American deregulation that took place some time ago, that there would be pressure brought to bear on Canada to allow more American north-south flights into Canada because of the cheaper fares and the potential market. The press in the last two or three days have carried some stories on this whole question of deregulation, and I suppose that in some

[*Translation*]

est maintenant question des pommes de terre. Deux sociétés se disent intéressées. Pour ce qui est du port de Belladune, il y a déjà le minerai de fer, les engrais et d'autres denrées. Maintenant, Shell Oil désire utiliser le port pour son pétrole et l'*American Potash Company* pourrait y venir si les autres ports refusent de la recevoir. La *Brunswick Mining and Smelting* y a déjà des installations.

Je me demande donc, monsieur le ministre, si vous êtes prêt à vous engager ce soir à demander à vos fonctionnaires dans cette région d'inciter le Conseil des ports nationaux à prêter plus d'attention à la planification et à l'aménagement du port de Belladune ainsi que du port de Dalhousie, de façon à ce que toutes ces denrées puissent y être débarquées et de façon à ce que l'activité dont le port de Saint-Jean ne peut s'occuper y soit dirigée.

M. Lang: Monsieur le président, vous ne serez pas surpris d'apprendre que ce n'est pas la première fois que M. Harquail me parle de son intérêt pour les ports de Belladune et de Dalhousie et de la nécessité de leur prêter une attention accrue. Je puis le rassurer dans une certaine mesure. Il a bien fait de parler des ports de Saint-Jean et d'Halifax. Notre politique en effet a toujours été d'essayer de les développer également. Ils croissent tous les deux. Le port de Saint-Jean a peut-être une croissance plus immédiate, mais il est prévu au port d'Halifax d'autres installations pour les conteneurs. En définitive, les deux ports vont bien. Nous essayons de les doter des installations nécessaires afin qu'ils aient la part qui leur revient pour le plus grand bien de la région et du pays tout entier. Dans la même veine, relativement aux possibilités qu'offrent les ports de Dalhousie et de Belladune, je puis assurer M. Harquail que ces ports ne seront pas oubliés lorsqu'il s'agira d'examiner les services qu'ils peuvent offrir à l'avenir pour toute la région. Dans ce contexte, il se pourrait qu'ils soient appelés à jouer un rôle très intéressant.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

Monsieur Murta.

M. Murta: Je voudrais poser quelques questions au ministre relativement aux tarifs aériens.

Ma première question a trait aux pressions exercées sur le Canada, et je suppose qu'il fallait s'y attendre après la libéralisation des règlements survenus aux États-Unis il y a quelque temps, pour qu'il permette un plus grand nombre de vols américains nord-sud au Canada, vu les tarifs plus économiques et les possibilités du marché. La presse depuis quelques jours parle beaucoup de toute cette question de la libéralisation des

[*Texte*]

respects the threat it may or may not pose to Canadian airlines and the travelling public—I would suspect that the average traveller would look upon it as a godsend, really, to get cheaper air fares.

What will be the government's position? As I understand it, there will be bilateral discussions taking place later this month between Canada and the United States on this question, or this will be one of the questions brought forward.

I also understand that because of a 1974 agreement, one country can unilaterally in effect block—in this case, Canada has been accused anyway of blocking any attempt by the United States air authorities and specifically airlines to fly into Canada.

Can the Minister give us what we can expect from the government in terms of a position on this? Will it be maintained, or can the travelling public in this country look forward to cheaper air fares between here and the United States?

Mr. Lang: The bilateral agreements we have lead to applications from time to time by carriers within their own country or into the other country seeking to provide service, and the regulatory body then decides whether or not there are questions which rise out of that in relation to the implications for all the air service involved. That happened in this particular case, with some American proposals which the Canadian Transport Commission felt required further consultations before being implemented or finally disposed of, and that did lead to some suggestions of consultations. I think we waited for a number of months. I think it was as early as September or October or so, maybe November, when we proposed consultations to the United States and several months later had a reply, and now we are talking about discussions in April about the question of charter carriage into our respective countries and what implications it has for our bilateral.

Of course, when Mr. Murta says, because we want cheaper fares between our countries, he should note that we have got a good deal of that now with the kind of proposals at least which have come forward from Air Canada and Canadian Pacific to put very much a charter kind of traffic onto some of their regular scheduled carriers at very attractive rates.

Mr. Murta: I agree with the Minister on that, but getting back to the specific question, I guess the question is basically, will the government be entertaining and be amenable to what will no doubt be requests by American airlines to allow cheaper flights between our two countries?

Mr. Lang: From the government's point of view, that really is premature in advance of the examination of the specific proposals, and particularly that examination first of all by the Canadian Transport Commission. The Commission, after all, examines proposals like that inside Canada too and is charged with trying to determine whether the public interest will be served by particular kinds of service.

• 2150

The same kinds of issues arise even within the framework of the bilateral. I would say that in the initial stage it is an

[*Traduction*]

règlements et de la menace qu'elle peut comporter pour les sociétés aériennes canadiennes et le public voyageur, quoique celui-ci considère sûrement comme providentiels ces tarifs réduits.

Quelle est l'attitude du gouvernement? Si je comprends bien, il y aurait ce mois-ci des entretiens entre le Canada et les États-Unis sur cette question ou du moins ce serait l'une des questions qui serait abordée.

Je crois savoir également qu'en vertu de l'accord de 1974 un pays peut procéder unilatéralement. Le Canada est d'ailleurs accusé de bloquer toute tentative de la part des services aériens américains et des sociétés aériennes d'effectuer des vols au Canada.

Le ministre peut-il indiquer au Comité ce que le gouvernement entend faire à ce sujet? Entend-il rester sur ses positions ou le public voyageur canadien peut-il s'attendre de profiter de tarifs aériens plus économiques entre le Canada et les États-Unis?

M. Lang: Des accords bilatéraux auxquels nous sommes partie prévoient que des demandes doivent être faites par les transporteurs qui veulent assurer un service à l'intérieur de leur propre pays ou de l'autre pays. L'organisme de réglementation concerné décide alors des conséquences de ces demandes sur le service aérien dans son ensemble. Dans ce cas-ci, certaines propositions américaines ont amené la Commission canadienne des transports à demander des consultations avant qu'une décision finale ne soit prise. Dès lors, il a été question de consultation entre nos deux pays. C'est en septembre, en octobre ou en novembre que nous avons proposé des consultations avec les États-Unis. Il a fallu plusieurs mois pour que nous obtenions une réponse. Nous parlons maintenant d'entretiens en avril sur toute cette question des vols nolisés et de leurs conséquences sur nos accords bilatéraux.

Lorsque M. Murta parle de tarifs plus économiques entre nos deux pays, il doit se rappeler que la situation n'est pas si mauvaise avec les dernières propositions d'Air Canada et de CP Air visant à utiliser leurs avions régulirs pour des vols nolisés à des tarifs très intéressants.

M. Murta: Je suis bien d'accord avec le ministre, mais ce que je veux savoir, c'est si le gouvernment verra d'un bon œil les demandes des sociétés aériennes américaines en vue d'effectuer des vols plus économiques entre nos deux pays.

M. Lang: Le gouvernement doit attendre d'avoir pris connaissance des propositions précises et de les avoir examinées par l'entremise de la Commission canadienne des transports. C'est la Commission en effet qui est chargée d'examiner ce genre de proposition touchant le transport aérien au Canada et de décider si l'intérêt public est servi par telle ou telle activité.

Le même genre de question est soulevé dans le cadre des accords bilatéraux. Dans l'ensemble, cependant, il appartient à

[*Text*]

attempt or a need by the Canadian Transport Commission to determine what the public interest is in relation to specific proposals and their over-all implication for other kinds of service. The government does not ordinarily try to turn its mind to specific proposals like that at that stage until the CTC has examined them.

Mr. Murta: I see. I would certainly think the public interest—depending, I suppose, on who is the public—if you a traveller, obviously the public interest is in the cheapest and best kind of air fares and travel arrangements possible. I suppose if you are a carrier you might have a tendency to look at it in a different light.

Mr. Lang: There is a third public you may be forgetting and that is the public existing in some smaller town where easy charter services cannot be offered and where charter operations are being driven to a marginal state by the nature of operations. Those other services no longer are provided. I do not say that does happen but I say it can happen. I say it is a concern the Canadian Transport Commission, I think, properly has in making sure that in a country like Canada, smaller towns and cities are served too and not just Vancouver, Toronto and other . . .

Mr. Murta: In the low fares that have been introduced and the overwhelming response by the public which was to be expected certainly when they were introduced, is there thought given to either re-introducing the same kind of fare, for example, for the fall months, or is there any indication there is any thought being given to maintaining this kind of air fare throughout the whole travelling period in Canada rather than just limiting it to the times of year, the months, at the present time.

Mr. Lang: I rather think the carriers are going to be giving much vigorous thought to all the alternatives as this unfolds because they will want to continue to fill seats which is one of the interests I certainly share with them because full seats mean a spreading of costs, more passengers and a potential lowering of costs. I am not going to try to predict though at this stage what steps will come next in this quest for ways of combining efficient service, lower fares and, in effect, better returns for the airlines by combining those two things.

Mr. Murta: I think it is probably, certainly from my point of view anyway, one of the greatest disservices that we have done in this country—and I say "we" collectively, I suppose, as a government—by not allowing CP Air to be able to compete on an effective basis with Air Canada across the system. CP has applied to fly the trans-Canadian route from Vancouver to Halifax. Could the Minister give us an indication of the status of that application and could we be optimistic in expecting that they will be granted the flights across Canada so we do not have this kind of silly situation where CP Air has to come through Winnipeg at 4 o'clock or 4.30 in the morning because of the turnaround in Montreal.

Mr. Lang: There is an application before the Canadian Transport Commission right now on the flight to Halifax and I could not properly comment on how those proceedings are going at this stage. I think the government did its part in making clear that it saw no impediment to that application

[*Translation*]

la Commission canadienne des transports de décider si certaines propositions sont dans l'intérêt public et de voir si elles ont des conséquences sur les autres services. Habituellement, le gouvernement n'essaie pas de prendre une décision sur ce genre de proposition avant que la CCT ne l'ait examinée.

M. Murta: Je vois. Je pense que l'intérêt public . . . Tout dépend de ce qu'on entend par l'intérêt public. Il est évident que le voyageur est intéressé à obtenir les tarifs aériens les plus économiques et les conditions les plus avantageuses. Les transporteurs, pour leur part, voient les choses différemment.

M. Lang: Il y a un troisième public que vous oubliez et c'est le public des petites localités qui ne peut profiter de vols nolisés avantageux. Les vols nolisés à ces endroits ne peuvent être que marginaux. Bientôt, les services réguliers n'existeront plus. C'est un danger. La Commission canadienne des transports, a juste titre, je crois, doit s'assurer dans un pays comme le Canada que les petites localités sont desservies et non seulement les grands centres comme Vancouver, Toronto et . . .

M. Murta: Avec ces nouveaux tarifs économiques et la réaction convaincante du public, à laquelle il fallait s'attendre, d'ailleurs, est-il question de reprendre ce système à l'automne, par exemple? Songe-t-on à maintenir ces tarifs tout au long de la saison au Canada et non pas seulement à certains époques de l'année, au cours de certains mois?

M. Lang: Je pense que les transporteurs examineront de très près toutes les possibilités au fur et à mesure où les résultats de cette mesure se concrétisent. Ils voudront continuer de remplir les sièges vides puisque c'est leur intérêt. Si tous les sièges sont occupés, les coûts sont répartis, il y a plus de passagers pour assumer les coûts. Je ne suis pas en mesure cependant de prédire ce qui pourra se passer à la suite de cette tentative par les sociétés aériennes de combiner un meilleur service et des tarifs plus bas avec un meilleur rendement pour elles.

M. Murta: J'estime pour ma part que l'un des plus grands torts que nous ayons causé au pays, je dis «nous» en parlant du gouvernement, a été d'interdire à CP Air de faire une concurrence efficace à Air Canada pour l'ensemble du système. Le CP a demandé d'avoir des vols transcanadiens de Vancouver à Halifax. Le ministre peut-il indiquer où en est cette demande et est-il optimiste quant à une réponse favorable? Pouvons-nous nous attendre à ce que ces vols soient permis de façon à ce que CP Air n'ait plus à passer par Winnipeg à 4h00 ou 4h30 du matin du fait que le point de retour est Montréal. C'est une situation tout à fait ridicule.

M. Lang: Je sais que la Commission canadienne des transports est saisie d'une demande en vue de vols vers Halifax. Je ne suis pas en mesure à ce moment-ci d'en parler. Le gouvernement a fait sa part en indiquant qu'il n'y voyait aucun inconvénient. Je ne veux pas conjecturer sur le bien-fondé des

[*Texte*]

going forward. I did not try to prejudge the arguments which might come from other carriers about whether it was a good thing or a bad thing to allow it to happen. There are other carriers including, for instance, APA, who may have a position on that kind of thing but I am not judging that either by saying so. I am simply observing that as it is before the Commission I think I ought not to comment upon the application as such.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Miss Campbell.

Miss Campbell: Thank you, Mr. Chairman. I would now like to turn to ferry services. We have not talked on that at all all evening. I notice that in the 1977-78 expenditures the ferry services operation of CN Marine was $120 million and a few other hundred thousand. In 1978-79 it was $105 million, and in the 1978-80 Estimates it is $188—pretty close to $119. We have quite a difference between 1977-78 and 1978-79. Both last year and this year, if I am not mistaken—this past year in particular, 1978, was a record year for passengers carried in cars as well as freight-trucks and tractor-trailers, on CN Marine in the east.

• 2155

Where did the decrease come, last year? I do not want to waste all my five minutes on—I just wonder if there was any specific area why we had a decrease of $15 million.

Mr. Lang: Mr. Giroux might be able to comment on that. We had a number of factors going on at once, as we were reorganizing the ferry system. Just as in the last increase, we have included some new factors such as depreciation and profits. I am not sure in this particular switch from the one year to the other whether that is as much a change in service. I think we may have had one ferry not in service at the time there, and that may have made a difference.

The Chairman: Mr. Giroux, who is the Administrator, Canadian Surface Transportation, will comment.

Mr. R. Y. J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration): I really do not have the detailed explanation for the decrease from 1977-78 to 1978-79. I can provide you, however, with details on what is the increase from 1978-79 to 1979-80. It is basically to introduce the new relationship between the Department and CN Marine Inc., by which CN Marine will be providing specific ferry services on a contract basis for each service, whereas in the past the Department was picking up the actual operating deficits of CN Marine.

The big change, you will notice out of other parts of the Estimates, is that the capital expenditures the Surface Transportation Program was providing towards the ferry services will now be part of the capital program of CN Marine and there will be in effect, we hope by April 1, a transfer of the existing assets. And using the base of last year of $99 million, one of the additonal costs will be to recognize depreciation on

[*Traduction*]

arguments pour ou contre présentés par les autres transporteurs. L'APA, par exemple, a un argument à faire valoir à cet égard. Je ne veux pas m'avancer. C'est à la Commission et non à moi de se prononcer.

Le président: Merci, monsieur Murta. Mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell: Je voudrais parler des traversiers. Il n'en a pas été question ce soir. Je remarque dans les prévisons budgétaires de 1977-1978 un montant d'un peu plus de 120 millions de dollars au titre du service de traversier de CN Marine. Dans les prévisions de 1978-1979, le montant est de 105 millions de dollars et dans celles de 1979-1980, de 118 millions de dollars, tout près de 119 millions de dollars. La différence est donc considérable entre 1977-1978 et 1978-1979. Les deux dernières années, en particulier l'année 1978, ont été des années record pour ce qui est du nombre de passagers dans des autos, du nombre du camions de transport et de camions-remorques à bord des traversiers de CN Marine dans l'est.

Comment expliquer la diminution des crédits l'année dernière? Je ne veux pas passer 5 minutes sur cette question. Je me demande seulement s'il y a un fait précis qui explique cette réduction de 15 millions de dollars.

M. Lang: M. Giroux voudra peut-être expliquer davantage. Un certain nombre de facteurs sont intervenus au cours de la réorganisation du service de traversier. Comme pour la dernière augmentation, nous avons inclus des facteurs comme l'amortissement et les profits. J'ignore si la différence d'une année à l'autre traduit un changement dans le service. Il se peut qu'il y ait eu un traversier qui n'ait pas été en service à un stade quelconque. C'est peut-être l'explication.

Le président: Monsieur Giroux, l'administrateur des transports canadiens de surface, désire ajouter quelque chose.

M. R. Y. J. Giroux (administrateur, Administration des transports canadiens de surface): Je n'ai pas vraiment d'explication détaillée pour cette réduction survenue en 1978-1979 par rapport à 1977-1978. Je puis vous éclairer, cependant, sur les raisons de l'augmentation survenue entre 1978-1979 et 1979-1980. Il s'agit essentiellement d'instaurer de nouveaux liens entre le ministère et CN Marine. CN Marine fournira maintenant le service de traversier à contrat. Auparavant, le ministère prenait à sa charge le déficit d'exploitation réel de CN Marine.

Le changement le plus important que vous pourrez constater à partir des prévisions budgétaires a trait au fait que les dépenses de capital qu'assumait le programme des transports de surface pour le service de traversier seront incluses dans le programme de capital de CN Marine. Nous espérions pouvoir transférer cet actif d'ici le 1er avril. Le montant ayant été de 99 millions de dollars l'année dernière, nous devons ajouter

[*Text*]

those assets. This accounts for about $8.2 million of the additional increase.

There will also be a 3 per cent, for next year, profit built into the . . .

Miss Campbell: No, that is not what I asked.

Mr. Giroux: . . . contract proposals.

Miss Campbell: I do not have that much time, so perhaps you would like to send me . . .

Mr. Giroux: Yes, I will.

Miss Campbell: . . . as soon as possible; I hate . . .

Mr. Lang: Yes. I will do that, Colleen.

Miss Campbell: . . . what those contracts are in terms of the difference.

But I am just wondering: normally, you have an increase each year.

Mr. Giroux: Yes.

Miss Campbell: I would say you are estimating a decrease for the coming year, over at least 1977-78. In 1978-79 there was one ferry which did not operate. I would like to know what decrease in service you foresee CN having to produce on the East Coast. Is there a decrease in any of the servicing on the East Coast because of that Estimate?

Mr. Giroux: May I add to that?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Lang: I think not next year over this year.

Mr. Giroux: That is right. We do not foresee any decrease in service next year . . .

Miss Campbell: But do you see . . .

Mr. Giroux: . . . from the base of 1978-79 to 1979-80. What I was trying to explain to you was the increase in cost, which was really profit allowance, depreciation, and other expenses like insurance and so on.

Miss Campbell: Are you putting a cap, if you want to call is that, on CN, in its operating expenditures? Is that what you are trying to do in the next few years?

Mr. Giroux: Yes, we are trying to bring definitely under a more manageable control the operating expenditures under CN by determining in advance the cost of each of the services.

Miss Campbell: And do you allow yourself any leeway if they go over? I mean for coming back and . . .

Mr. Lang: Well, perhaps I should explain that. We will be expecting them to provide a certain standard of service. There is not an intention for them to drop below that because of anything that happens to their costs. But our arrangements with them will tend to be a pre-arranged amount, where they can improve upon it if possible. If they do not, and they go below that, and are more costly than has been pre-arranged with them, then that is their problem, whereas, if they make some profit, that can also be to their credit; but, the level of service they must provide is predicted. So we are trying to encourage a spirit of good management which will produce the

[*Translation*]

l'amortissement. Nous en arrivons à un montant de 8.2 millions de dollars d'augmentation.

Il y a également une marge de profit de 3 p. 100 prévue . . .

Mlle Campbell: Ce n'est pas la question que j'ai posée.

M. Giroux: . . . dans le contrat.

Mlle Campbell: Je n'ai pas beaucoup de temps. Vous pourriez m'envoyer . . .

M. Giroux: Je le ferai.

Mlle Campbell: . . . les détails le plus tôt possible. Je n'aime pas beaucoup . . .

M. Lang: Nous procéderons de cette façon, mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell: . . . la différence qu'entraîne ce contrat.

Normalement, si je comprends bien, il y a augmentation tous les ans.

M. Giroux: Oui.

Mlle Campbell: Il y a diminution pour l'année qui vient par rapport à 1977-1978. En 1978-1979, il y a eu un traversier qui n'a pas été en service. Je voudrais savoir dans quelle mesure il y aura diminution du service par CN Marine sur la côte est. Ces prévisions budgétaires signifient-elles une diminution du service à cet endroit?

M. Giroux: Puis-je ajouter quelque chose?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Lang: Il n'y a pas de diminution pour l'année qui vient par rapport à cette année.

M. Giroux: En effet. Nous ne prévoyons pas de diminution du service pour l'année qu vient . . .

Mlle Campbell: Mais prévoyez-vous . . .

M. Giroux: . . . pour 1979-1980 par rapport à 1978-1979. J'essayais de vous expliquer que l'augmentation des coûts était due à la marge de profit permise, à l'amortissement et à d'autres coûts comme l'assurance.

Mlle Campbell: Fixez-vous un plafond aux dépenses d'exploitation de CN Marine? Est-ce votre intention pour les années qui viennent?

M. Giroux: Nous tentons d'instaurer un meilleur contrôle sur les dépenses d'exploitation de CN Marine en fixant d'avance le coût de chacun des services.

Mlle Campbell: Vous êtes-vous accordé une marge de manœuvre? Si CN Marine revient . . .

M. Lang: Permettez. Nous nous attendons à ce que CN Marine maintienne un certain niveau de service. Il n'est pas question pour CN Marine de réduire son service par suite des coûts. Nous avons voulu fixer les coûts d'avance, mais si c'est possible, CN Marine doit améliorer le service. S'il n'y a pas d'amélioration et si les coûts sont plus élevés que prévu, c'est leur problème; par contre, s'ils n'épuisent pas les fonds, c'est eux qui en profitent. Quoi qu'il arrive, la qualité du service doit être maintenue. Nous essayons de favoriser une bonne administration pour produire les meilleurs résultats possibles.

[*Texte*]

best possible result. We do still set the services, as we do also the . . .

• 2200

Miss Campbell: Is there any way that we can see what you are setting for that service?

Mr. Lang: I would say, basically, that what has been in place is our standard, at the moment.

Miss Campbell: For instance, it is my understanding that CN has not recommended the use of any new ferries between the two ports of Yarmouth and Bar Harbour at this time, or an increased capacity, but they have recommended that there be an increase in the actual service this year of at least a week on each end. My understanding is that it is about a $30,000 potential cost each week.

Mr. Lang: That is right.

Miss Campbell: In other words, it may not be that. It might be nothing, it may pay because it is at each end of the tourist season. I would like to impress on the Minister, and I am sure he is quite well aware of the pros and cons of trying to get one more week in the tourist season of the year, to have that boat running daily rather than three times a week, the middle of June and the middle of September. That $30,000 is what it would cost if they did not get an increase in tourist on those days. It seems to me that it is worth a gamble, if that $30,000 is going to bring in one week more of the tourist season, to that area. We have DREE funding for jobs and we have UIC cutting back and making the people in the seasonally-employed areas having to obtain those additional weeks. Then, for the potential of the $30,000 investment—it may work and you may not have to pay it at all—why not gamble on that one year?

Mr. Lang: Let us separate two issues. First of all, we have to be as realistic as we can, and our rosy-coloured glasses can only be so rosy in calculating what the costs will be and then we have to make our judgments upon them and bargain with the situation and decide whether we can afford $30,000 or $60,000 as our gamble.

I should also say that you raise the increasing question of whether the province should have a greater involvement in this whole operation.

Miss Campbell: I did not raise that . . .

Mr. Lang: No, you really raised it, and I am glad you did, because we have succeeded in having that greater involvement in ferry services now with British Columbia and with Newfoundland, and we are making the same kind of offer with the Province of Nova Scotia. So we look forward to that kind of co-operation.

Miss Campbell: I wish you luck with the new government . . .

The Chairman: Thank you, Miss Campbell.

Miss Campbell: I do think you should consider that.

Le président: Monsieur Loiselle.

[*Traduction*]

Nous fixons toujours des normes qui s'appliquent aux services, ainsi que . . .

Mlle Campbell: Y a-t-il moyen de vérifier si les normes sont respectées?

M. Lang: Je dirais qu'elles le sont.

Mlle Campbell: On me dit, par exemple, que le CN n'a pas recommandé d'augmentation du nombre de traversiers reliant les ports de Yarmouth et de Bar Harbour, ni de la capacité des traversiers existants; il a toutefois recommandé que le service de cette année soit prolongé d'une semaine au début et à la fin de la saison. On m'a dit que le coût pourrait s'élever à $30,000 par semaine.

M. Lang: C'est exact.

Mlle Campbell: Autrement dit, ce n'est pas certain. Il se peut que cela ne coûte rien; il pourrait même y avoir un profit, étant donné qu'il s'agit du début et de la fin de la saison touristique. Je suis certaine que le ministre est conscient des avantages et des inconvénients de prolonger d'une semaine la saison touristique et d'offrir un service tous les jours au lieu de trois fois par semaine de la mi-juin à la mi-septembre. Il n'en coûterait $30,000 que si le nombre de touristes n'augmentait pas. Je crois qu'il vaut la peine de courir le risque, car les $30,000 permettraient de prolonger d'une semaine la saison touristique dans la région en question. Le ministère de l'Expansion économique régionale nous a accordé des subventions pour engager du personnel et la nouvelle loi sur l'assurance-chômage a augmenté la période de référence pour les employés saisonniers. Il se peut que les $30,000 soient récupérés. Pourquoi ne pas courir le risque?

M. Lang: Il s'agit de deux questions distinctes. D'abord, il faut être aussi réaliste que possible au moment de calculer les coûts; il faut ensuite exercer son jugement pour déterminer si nous pouvons nous permettre de risquer $30,000 ou $60,000.

D'ailleurs, on se demande de plus en plus si la province ne devrait pas participer davantage.

Mlle Campbell: Je n'ai rien dit . . .

M. Lang: Au contraire, vous avez soulevé la question; j'en suis content, car nous avons réussi à augmenter la participation de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve dans les services de traversiers et nous avons offert à la Nouvelle-Écosse la possibilité de suivre leur exemple. Nous espérons ce genre de participation.

Mlle Campbell: Je vous souhaite beaucoup de chance avec le nouveau gouvernement.

Le président: Merci, mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell: Je ne crois pas que ces considérations devraient entrer en ligne de compte.

The Chairman: Mr. Loiselle.

[*Text*]

M. Loiselle: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je voudrais revenir à la question soulevée par mon collègue, M. Roy, soit la question de l'Aéroport international de Mirabel. Je trouve que lorsque vous avec répondu à mon collègue, tout à l'heure, vous y êtes allé un peu trop poliment et je crois qu'il y a des choses qui devraient être dites et que vous ne dites pas.

Vous savez fort bien que depuis très longtemps, les députés libéraux du caucus essaient d'inciter le ministère des Transports à agir. Ils ont fait différentes représentations auprès du ministre pour qu'on fasse de Mirabel un aéroport international adéquat tel que prévu au départ. Il semble que le ministère des Transports se soit contenté de construire l'aéroport et de le doter d'un minimum de services et d'apparence de services. Il y a là des millions de dollars d'investis, et vous savez que l'opposition, semaine après semaine, vous reproche les millions de dollars de déficit annuel à Mirabel.

Je pense, monsieur le ministre, qu'il faut faire un effort supplémentaire pour permettre à Mirabel de s'ouvrir davantage. Entre autres, il va falloir prendre une décision, et je voudrais que vous me donniez votre opinion franche là-dessus, concernant le système de transport Express-Montréal-Mirabel.

Actuellement, on a un service qu'on pourrait appeler un cataplasme. Le service de la CUM est entravé par la circulation sur l'autoroute. Je la vois assez souvent parce que je voyage sur l'autoroute assez souvent. Ce n'est donc pas un service rapide; c'est un cataplasme, c'est un service qu'on donne mais ce n'est pas un service rapide. Je crois que vous devriez prendre position davantage parce que, dans un cas ou l'autre, le service rapide, si vous ne décidez pas de le faire cette année et si on conserve à l'aéroport de Mirabel son statut d'aéroport international, vous allez être pris pour le faire dans deux, ou trois ans.

Pourquoi ne pas offrir à la population immédiatement le service auquel elle a droit? Je voudrais que vous soyez assez spécifique à ce sujet.

• 2205

Je comprends que, hier ou avant-hier, le maire de Montréal a renchéri et c'est lui, je pense, qui a le crédit d'avoir soulevé cette possibilité. Mais ce n'est pas la première fois que vous entendez parler des complaintes des députés du Québec au sujet du service rapide qui doit être établi entre Montréal et Mirabel. L'aéroport de Mirabel, je n'ai pas besoin de vous dire tout ce qu'il peut apporter à l'économie de Montréal et des villes environnantes.

Mais je pense qu'actuellement, on y va trop doucement et on prend trop de temps à mettre en marche la phase 2. Je voudrais du même coup, monsieur le ministre, je voudrais que vous me suiviez, je voudrais que vous soyez explicite au sujet des intentions du gouvernement du Québec. Moi, dans mon esprit, c'est clair que le gouvernement du Québec ne veut pas collaborer du tout. Il va collaborer si vous décidiez de leur transférer l'aéroport et les terrains de Mirabel.

Je pense qu'il faut être en avant d'eux et que le ministère des Transports . . . Cela vous fait sourire, mais au Québec, cela ne

[*Translation*]

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I would like to come back to the question raised by my colleague, Mr. Roy, concerning the Mirabel International Airport. I am afraid that in answering my colleague, you were a little too polite and that you did not say certain things that should have been said.

You know perfectly well that members of the Liberal caucus that have been trying to get the Minister of Transport to do something about this for quite some time. They have repeatedly asked the Minister to make Mirabel the efficient international airport it was meant to be. It seems to me that the Department of Transport has been satisfied with building an airport and providing it with a minimum of services or so-called services. Millions of dollars have been invested and you know that the Opposition attacks you week after week for Mirabel's multimillion dollar annual deficit.

I think, Mr. Minister, that we have to make a special effort to open Mirabel up. A decision has to be made about a possible rapid transit system between Mirabel and Montreal and I would like your frank opinion on this.

What we now have is a band-aid service. The CUM's service is slowed down by traffic on the autoroute. I know this because I take the autoroute fairly often. It is not a rapid transit system, it is a band-aid service; it is a transportation service, but not a rapid transit system. You are going to have to state your position more clearly, because if you do not decide to provide a rapid transit service and if you want Mirabel to keep its status as an internatinal airport, you will have to do something about it in two or three years.

Why not provide the public with this service right away? I would like a specific answer.

I believe that yesterday or the day before yesterday, the Mayor of Montreal went one step further than you and I believe that he is the one who should get the credit for proposing a solution. This is not the first time Quebec Members have complained to you about the lack of a rapid transit system between Montreal and Mirabel. You are well aware of the economic advantages Mirabel could bring to Montreal and its surrounding municipalities.

I think that it is taking us too long to get on to phase 2. I would like you, Mr. Minister, to clearly state the Quebec government's intentions. It is clear to me that the Quebec government does not want to co-operate at all. It will co-operate if you decide to turn over Mirabel and the surrounding land to it.

I think that we have to be one step ahead of them and that the Department of Transport . . . you may find it funny, but we

[*Texte*]

nous fait pas sourire, ça nous met le feu, nous. Je pense qu'il va falloir prendre le bœuf par les cornes, pour employer l'expression, poser des gestes concrets et ne pas attendre que ces gestes nous soient proposés par le gouvernement du Québec. Eux, ils sont là pour détruire les alliances entre Québec et Ottawa et je crois qu'on doit s'imposer pour montrer les intentions du gouvernement actuel sur la valeur et la vocation que l'on veut donner à Mirabel.

Je voudrais que vous me disiez cela. J'aurai un autre point à toucher par la suite, monsieur le ministre. J'aurais beaucoup d'autres choses à dire sur l'aéroport de Mirabel, mais je voudrais que vous répondiez de façon spécifique sur ces deux points-là.

Mr. Lang: I think I have to say that we cannot presume to act totally on our own even if we are not particularly happy with the attitudes or approach of a provincial government. There are certain things which we have to expect the province to do, and not somehow offer to do it instead if they do not. I think that would encourage lack of co-operation rather than the reverse. After all, we had the same kind of difficulty you might say in Ontario a while ago with another airport when the province did not want to continue what it had started to agree to do.

I am not in a position though to be very precise about the question of express system, rail system and so on, between Dorval and Mirabel just because our analysis is not complete. Our analysis is taking into account costs of surface transportation in trying to paint the broad picture, and at that point I will be ready to join in demands that the province do certain things and indicate what we are and properly ought to be willing to do as well. But until we have that information at this stage including our own view of when flights should be moved or when they should develop and grow in Mirabel, I am not really in a position to be more precise than that.

M. Loiselle: Oui mais, monsieur le ministre, j'insiste. Si le gouvernement du Québec ne veut pas collaborer, ce n'est pas le gouvernement du Québec qui en souffre actuellement, ce sont tous les passagers qui utilisent l'aéroport de Mirabel, que ces passagers soient Canadiens ou soient de l'extérieur. Il y a quelques semaines ou quelques mois, il y avait une émission de Radio-Canada au cours de laquelle ou interrogeait des passagers qui venaient de l'extérieur au sujet des services existant à Mirabel. Probablement que certaines opinions peuvent être discutées mais, dans l'ensemble, elles étaient valables et on n'y donne pas les services adéquats aux usagers d'un aéroport international.

Je vois que vous essayez de vous défiler, ou que le ministère se défile derrière la possibilité que le gouvernement du Québec veuille, ne veuille pas, puisse ou ne puisse pas . . . Écoutez, tant qu'on aura ce gouvernement-là à Québec, on n'aura pas de collaboration. Qui en souffre? C'est la réputation de l'aéroport, la réputation du ministère des Transports par l'absence de services rendus aux usagers. Vous venez de me dire, en parlant de l'aéroport en-dehors de Toronto, à Pickering, que le gouvernement de l'Ontario l'a refusé. Étant du Québec, je suis très heureux qu'il l'ait refusé, mais je voudrais que le ministère des Transports fasse davantage pour l'aéroport de

[*Traduction*]

in Quebec do not find it funny; it makes us mad. I think that we are going to have to take the bull by the horns, so to speak, and take action, instead of waiting for the Quebec government to tell us what to do. They are there to break down ties between Ottawa and Quebec and I think that the federal government's plans for Mirabel should be clearly stated.

This is one point I would like you to deal with. There is another one I would like to raise. I could say a lot more about Mirabel, but I would like specific answers to those questions.

M. Lang: Nous ne pouvons pas prendre des mesures unilatérales, même si nous ne sommes pas très contents de l'attitude ou de l'orientation du gouvernement provincial. Certaines mesures doivent être prises par la province et nous ne pouvons pas offrir d'agir à sa place si elle refuse de les prendre. Je ne crois pas que de telles méthodes favorisent la collaboration. Nous avons eu le même genre de difficulté en Ontario, lorsqu'il était question de construire un autre aéroport et la province n'a pas voulu poursuivre les négociations.

Je ne peux rien dire de précis au sujet du réseau de transport rapide ou du service de chemin de fer entre Dorval et Mirabel, car notre étude n'est pas encore terminée. Celle-ci porte, entre autres, sur le coût global d'un service de transport en surface; je pourrai éventuellement dire aux provinces ce qu'on exige et indiquer les mesures qui doivent être prises par le gouvernement fédéral. Mais avant que l'analyse ne soit étudié des horaires et de l'évolution de Mirabel, ne soient complets, je ne peux rien vous dire de précis.

Mr. Loiselle: Yes, Mr. Minister, but I insist. It is not the Quebec government that suffers from its unwillingness to co-operate, but Canadian and overseas travellers who use Mirabel. Several weeks or months ago, there was a CBC program where passengers arriving on international flights were questioned about services offered at Mirabel. Of course, some of the opinions expressed were debatable, but on the whole, they were quite valid and it was concluded that the services provided were not up to the standards of an international airport.

I can see that the Minister is trying to hide behind the possibility that the Quebec government wants or does not want, can or cannot . . . listen, as long as that particular government is in power in Quebec, there will be no co-operation. And who is suffering? The airport's reputation and the Department of Transport's reputation, since they are not providing services to the users. You have just said that the government of Ontario rejected the airport that was to be built outside of Toronto, at Pickering. Coming from Quebec, I am very happy to see that it was turned down, but I would like the Department of Transport to do more for Mirabel so that we

[*Text*]

Mirabel justement pour prouver qu'on peut donner des services à toute la partie est de l'Ontario. Il y a un lien direct qui pourrait se faire là. Mais on retarde, et c'est la réputation de Mirabel qui en souffre. Semaine après semaine, l'opposition vous le reproche à la Chambre des communes. Et on ne semble pas vouloir apporter beaucoup de changements et on ne semble pas vouloir s'embarquer trop vite dans la phase II. Mais les millions que le gouvernement a investi dans la construction de Mirabel prévoient et demandent que d'autres millions soient investis pour que Mirabel puisse remplir la vocation qu'on lui a tracée et que les usagers, je reviens toujours là-dessus, que les usagers puissent dire: Mirabel est un aéroport international qui donne du service; on peut se rendre de Montréal à Mirabel en peu de temps. Ce qui n'est pas le cas actuellement. Ce n'est pas le cas actuellement et c'est pour cela que la réputation de Mirabel en souffre. Je pourrais en dire beaucoup, mais le temps avance.

• 2210

J'aimerais souligner un autre point. Je fais cela vite. Sur le programme qu'on a reçu, je vois que le jeudi 29 mars vous parlerez de Via Rail. J'ai l'impression qu'il n'y aura plus de gouvernement le 29 mars et je voudrais toucher à un point au sujet de Via Rail. Actuellement le service de Via Rail a été amélioré, il n'y a pas de doute à ce sujet. Mais il y a un autre problème: il y a tellement de passagers maintenant qui font le trajet Ottawa-Montréal, j'en ai été témoin à plusieurs reprises et je suis en train d'obtenir d'autres informations. Les trains sont remplis et il existe ce qu'on appelle un *yard master* à Ottawa. Mais pour pouvoir rajouter un wagon au convoi faisant le trajet Ottawa-Montréal, il faut qu'Ottawa demande la permission à Montréal. C'est un *yard master*, un maître de cour, il doit avoir certains pouvoirs. Est-il obligé de s'adresser à Montréal pour lui demander: puis-je ajouter un wagon au train de Montréal-Ottawa, parce qu'il y a 40 passagers qui sont debout? Actuellement, on est obligé de fermer le wagon-restaurant pour y placer des passagers. Le service du wagon-restaurant n'est pas déjà trop élaboré, on ne doit pas l'enlever complètement parce qu'il y a trop de passagers.

Je suis d'accord pour dire qu'on a amélioré le service. Mais il faut l'améliorer davantage, parce qu'il y a des passagers qui font le trajet Montréal-Ottawa ou Ottawa-Montréal debout plantés dans un coin, ou dans le wagon à bagages. On m'a dit que dernièrement on est obligé de placer des passagers dans le wagon à bagages. C'est un non-sens, si cela est vrai. Je veux obtenir plus de renseignements à ce sujet. Quelqu'un qui fait un voyage Montréal-Ottawa dans un wagon à bagages n'est pas pressé de revenir à Ottawa par le train.

Vous trouvez cela drôle, mais ce n'est pas drôle, la situation n'est pas drôle. Après cela, on dit: le service des voyageurs en souffre, ce n'est pas bon, on a des critiques. C'est vrai qu'on a des critiques. Le service a été amélioré . . . Je ne vois pas le genre d'économie qu'on peut faire en enlevant un wagon ou en ne rajoutant pas un wagon supplémentaire lorsqu'il y a des passagers. J'aurais beaucoup à dire . . . mais le temps court . . .

Mr. Lang: I would just say I was only smiling because I thought that if the passengers in the baggage car were fortu-

[*Translation*]

can prove that we are capable of serving eastern Ontario. A direct link could be made. But there are delays and Mirabel's reputation is suffering. The Opposition confronts us with this week after week in the House of Commons. And we do not seem to want to make any significant changes or rush into phase 2. But the millions that the government has invested in Mirabel require that other millions be spent so that Mirabel can fulfil its original purpose and the users will be able to say that it is an international airport which provides good service and that it does not take long to get to it from Montreal. As it now stands, this is not the case. And this is why Mirabel's reputation is suffering. I could raise many other points, but time is running out.

There is one other thing that I would quickly like to mention. I note that, according to our agenda, Thursday, March 29's sitting will be devoted to Via Rail. I do not think that the government will be sitting on March 29 and I would like to raise a point concerning Via Rail. There is no doubt that Via Rail service has improved. But there is another problem: many passengers now use the Ottawa-Montreal line; I have seen this several times myself and I am in the process of gathering other information. The trains are full and there is what is called a yard master in Ottawa. If he wants to add a car on the Ottawa-Montreal run, he has to ask permission in Montreal. He is the yard master and he should have a certain amount of authority. Should he have to ask if he can add a car to the Montreal-Ottawa run because 40 passengers are standing? The dining car has had to be closed because it is used for passengers. The dining car service is not all that adequate as it is, but it should not be eliminated to make room for more passengers.

I admit that there have been improvements. But there will have to be more, because there are passengers who have stood from Montreal to Ottawa or Ottawa to Montreal or made the trip in the baggage car. I have been told that recently, passengers were put in the baggage cars. It is ridiculous, but true. I would like more information on this. Someone who goes to Montreal in a baggage car is not in a hurry to come back to Ottawa by train.

You may find this funny, but it is not funny at all. The service suffers, it is not good, and there is criticism. And there has been criticism. The service has been improved, but I do not see how you can save money by taking away cars or not adding additional cars when there are more passengers. I have a lot to say but time is short.fh

M. Lang: Je souriais à la pensée que, si les passagers qui ont fait le trajet en wagon-bagages avaient eu la chance de vous

[*Texte*]

nate enough to have you there with your good humour, everybody would have been very happy.

Mr. Loiselle: Some had no good humour though.

Mr. Lang: I am glad you brought this to my attention and I will ask Via Rail about it.

The Chairman: If the Committee will permit me, since Mr. Loiselle may be very correct and we might not be here very much longer . . .

Mr. Lang: Is this Committee dissolving?

The Chairman: Not the Committee but maybe the government.

I would like just to say that it is a very important subject and I have written to the President of Via Rail. Mr. Lang, I think you should be aware that they seem to be trying to sabotage that Ottawa-Montreal run. For example, just last week there were two particular happenings. One of them concerned the train at 6.30 p.m. At 6.35 p.m. the train was not moving and we found out that the engineer had discovered that there was no oil in the engine, and they finally left at 7.15 p.m.

A couple of days later, 20 minutes late, they realized that they could not find an engine to put on the train. The passengers, as you can well appreciate, were very disgruntled and it is causing a very embarrassing situation. The trains are continuously late—and this is according to the conductors.

Sir, I would certainly appreciate it if you could pass on these thoughts. You have much more authority than we have. But it is a situation, as Mr. Loiselle says, that is not a laughing matter. We are going to lose a lot of those passengers if something is not done.

Thank you, sir, for appearing before us with your officials. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

avoir avec eux, avec votre bonne humeur, personne n'aurait eu à se plaindre.

M. Loiselle: Il y en avait qui n'étaient pas de bonne humeur.

M. Lang: Je suis heureux que vous ayez soulevé la question et je la transmettrai à Via Rail.

Le président: Si le Comité me le permet, étant donné que M. Loiselle a raison de dire que nous ne siégerons peut-être plus pendant très longtemps . . .

M. Lang: Le Comité doit-il cesser de siéger?

Le président: Pas le Comité, peut-être le gouvernement.

Je voulais simplement dire qu'il s'agit d'une question très importante et que j'ai écrit au président de Via Rail. Vous savez sans doute, monsieur Lang, qu'on semble vouloir saboter la ligne Ottawa-Montréal. La semaine dernière, par exemple, il y a eu deux incidents. Dans le premier cas, il s'agissait du train de 18h30. A 18h35, le train ne partait toujours pas et nous avons découvert qu'il n'y avait pas d'huile dans le moteur; le train est parti à 19h15.

Quelques jours plus tard, le même train avait vingt minutes de retard; on ne trouvait pas de locomotive! Les passagers étaient très insatisfaits et vous pouvez imaginer comme c'était gênant. Les chefs de trains eux-mêmes nous disent que les trains sont systématiquement en retard.

J'aimerais bien, monsieur, que vous transmettiez ces observations à Via Rail. Vous avez beaucoup plus d'autorité que nous. Mais, comme l'a signalé M. Loiselle, ce n'est pas drôle du tout. Si rien ne se fait, nous allons perdre beaucoup de passagers.

Merci, monsieur, d'avoir comparu avec vos hauts fonctionnaires. La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

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

En cas de non-livraison, RETOURNER SEULEMENT
imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnements et Services Canada
45, boulevard Sacré-Cœur
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

HOUSE OF COMMONS

Thursday, March 8, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le jeudi 8 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80 Vote 1 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980 Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang, Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir au verso)

First Session, Thirty-fourth Parliament, 1979

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;

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

Du ministère des Transports:

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;

M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, March 8, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 3

Le jeudi 8 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1970-80 Vote 1 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980 Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang, Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la trentième législature, 1978-1979

26970—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Béchard
Benjamin
Campbell (Miss) (*South Western Nova*)
Caouette (*Villeneuve*)
Cadieu
Collenette
Gauthier (*Ottawa-Vanier*)
Harquail
Lapointe

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle (*Saint-Henri*)
Masniuk
Mazankowski
Murta
Nowlan
Oberle
Roy (*Laval*)
Scott (*Haliburton-Wentworth*)
Smith (*Saint-Jean*)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

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

On Thursday, March 8, 1979:

Mr. Nowlan replaced Mr. MacKay;

Mr. Scott (*Haliburton-Wentworth*) replaced Mr. McKenzie;

Mr. Gauthier (*Ottawa-Vanier*) replaced Mr. Wood;

Mr. Smith (*Saint-Jean*) replaced Mr. Portelance;

Mr. Béchard replaced Mr. Goodale;

Miss Campbell (*South Western Nova*) replaced Mr. Baker (*Gander-Twillingate*).

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

Le jeudi 8 mars 1979:

M. Nowlan remplace M. MacKay;

M. Scott (*Haliburton-Wentworth*) remplace M. McKenzie;

M. Gauthier (*Ottawa-Vanier*) remplace M. Wood;

M. Smith (*Saint-Jean*) remplace M. Portelance;

M. Béchard remplace M. Goodale;

Mlle Campbell (*South Western Nova*) remplace M. Baker (*Gander-Twillingate*).

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

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

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 8, 1979
(4)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Mr. Béchard, Miss Campbell (*South Western Nova*), Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Cadieu, Gauthier (*Ottawa-Vanier*), Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, Mazankowski, McRae, Murta, Nowlan, Oberle, Roy (*Laval*), Scott (*Haliburton-Wentworth*) and Smith (*Saint-Jean*).

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration and Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980 (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures under TRANSPORT.

Mr. Mazankowski moved,—That the Departmental Administration Program under Vote 1 be reduced by $22,000 and that an interim report to this effect be made to the House of Commons no later than Tuesday, March 13th, 1979.

After debate, the question being put on the motion, it was, by a show of hands, negatived: YEAS 7; NAYS 8.

The Minister and the witnesses answered questions.

Mr. Murta proposed to move,—That the Minister of Transport be denied authority to spend any revenues during the fiscal year 1979-80 with respect to user charges for general aviation and that an interim report be presented to this effect to the House of Commons not later than Tuesday, March 13, 1979.

The Chairman reserved his decision.

Questioning was resumed.

At 11:00 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 MARS 1979
(4)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: M. Béchard, Mlle Campbell (*South Western Nova*), MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Cadieu, Gauthier (*Ottawa-Vanier*), Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, Mazankowski, McRae, Murta, Nowlan, Oberle, Roy (*Laval*), Scott (*Haliburton-Wentworth*) et Smith (*Saint-Jean*).

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien et M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 relatif au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule n° 1*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 1—Administration du ministère—Dépenses de fonctionnement sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Mazankowski propose,—Que le programme d'Administration du ministère, au crédit 1, soit réduit de $22,000 et qu'un rapport provisoire à cet effet soit envoyé à la Chambre des communes au plus tard le mardi 13 mars 1979.

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée par 8 voix contre 7.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

M. Murta propose,—Que le ministre des Transports ne soit pas autorisé à dépenser des revenus au cours de l'année financière 1979-1980 relativement aux frais des usagers de l'aviation générale et qu'un rapport provisoire soit présenté à cet effet à la Chambre des communes au plus tard le mardi 13 mars 1979.

Le président réserve sa décision.

L'interrogation se poursuit.

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

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, March 8, 1979

[*Text*]

The Chairman: Order, please. We have a quorum. Unfortunately, the Minister has been delayed for a couple of minutes. Here he is. We were about to start and the Deputy Minister was kind enough to answer some of the questions, but we have the Minister with us.

We shall resume consideration of our Order of Reference relating to the main Estimates for the Fiscal Year Ending March 31, 1980. We shall resume consideration of Vote 1.

Department of Transport

Departmental Administration Program Budgetary

Vote 1—Departmental Administration, Operating expenditures—$57,346,000

The Chairman: I would like to welcome the Honourable Otto Lang, Minister Of Transport, who is with us this morning to continue with questions and answers.

Before we proceed, I would like the members to be aware that the room is going to be occupied at 11 o'clock, so I will keep the 10-minute question and answer period as tight as possible. I would ask for the co-operation of the members to keep their questions short so that the answers can be given to them.

The first questioner on the list is Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. It is unfortunate that the members of the Committee have to be penalized for the late arrival of the Minister. I am sure that he was very busy, but nevertheless we are 16 minutes into the Committee proceedings.

Mr. Chairman, the Minister and his officials have set out to discredit the interface study of 1976 which I have been talking about. The Minister of Transport first said he did not see the report, then he said it was a report that was dealing specifically with Inuvik, Fort McMurray and Fort St-John. If he had a chance to look at it by now he would realize that that is wrong.

We have been told further that the authors of the report were incorrect in stating that the deficiencies that were identified were part of a national problem. The Minister and his officials have said that that was not the case, that it was not a part of a national problem and, further, that the conditions that were identified were problems that did not exist in the Pacific region and specifically in Cranbrook.

Yet this report states, Mr. Chairman, and I quote from it, that operating rules should be established, and these are some very basic recommendations advanced in the interests of creating a safer climate in air transportation in Canada. They stated that:

> Operating rules should be established to provide for orderly communications transfer, of arriving and departing IFR aircraft, between Aeradio and PAL-DCPC at locations where a Control Tower is not in operation. Such rules must accommodate the responsibilities associated

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 8 mars 1979

[*Translation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons quorum. Le ministre, malheureusement, a été retardé de quelques minutes. Bon, le voilà. Nous étions sur le point de commencer, et le sous-ministre a bien voulu répondre à quelques questions, mais voilà que le ministre est ici.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous étudions le crédit 1er.

Ministère des Transports

Programme de l'administration centrale Budgétaire

Crédit 1er—Administration centrale— Dépenses de fonctionnement—$57,346,000

Le président: Nous souhaitons la bienvenue à l'honorable Otto Lang, Ministre des Transports, qui continuera de répondre aux questions.

Avant de commencer, je tiens à rappeler aux députés que cette salle sera occupé par un autre groupe à 11h00, et je m'en tiendrai rigoureusement à un temps de parole de dix minutes. Je prie donc les députés de s'en tenir à des questions brèves afin qu'ils puissent entendre les réponses.

Le premier sur la liste est M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Il est malheureux que les membres du Comité soient pénalisés pour le retard du ministre. Je sais qu'il est très occupé, néanmoins, nous avons déjà perdu seize minutes.

Monsieur le président, le ministre et ses fonctionnaires cherchent à discréditer l'étude sur l'interface de 1976 dont j'ai parlé. Le ministre des Transports a dit d'abord qu'il n'avait pas vu ce rapport, ensuite il a dit que ce rapport traitait particulièrement de Inuvik, Fort McMurray, et Fort St. John. Si, finalement, il a vu ce rapport, il sait qu'il avait tort.

On nous a dit en plus que les auteurs de ce rapport se trompaient en déclarant que les lacunes identifiées faisaient partie d'un problème national. Le ministre et ses fonctionnaires m'ont dit que tel n'était pas le cas, que cela ne faisait pas partie d'un problème national, et de plus, que les conditions identifiées ne causaient pas de problème dans la région du Pacifique, et surtout pas à Cranbrook.

Pourtant, monsieur le président, ce rapport déclare qu'il faut établir des règlements, et ces recommandations fondamentales sont faites afin de créer un climat plus sécuritaire dans le transport aérien au Canada. Le rapport déclare ce qui suit:

> Il faudrait établir des règlements pour assurer des communications ordonnées entre les radio de bord et le périphérique pour les avions qui décollent ou atterrissent aux instruments dans des aérodromes sans tour de contrôle. Ces règlements doivent tenir compte des responsabi-

[*Texte*]

with both Aeradio services and Air Traffic Control services.

I take that to mean to take it in its broadest sense. Then it goes on to state:

> . . . standard, national solutions are considered to be possible, and essential in order to avoid any unnecessary multitude of different "Special Procedures" all over the country.

It also went on to say that:

> . . . there is no stated requirement for local traffic co-ordination between ATC and Aeradio; there is no mandatory requirement for any VFR or IFR pilot to contact Aeradio; and the Centre Controller is not obliged to consider VFR traffic in controlling his IFR traffic.

• 0945

It goes on to describe a sort of no man's land outside a positive control zone. It describes this situation as clearly dangerous, and it has said that it is dangerous and the problem exists because of a lack of policy, national policy. It goes on to state that there is no national policy with respect to the establishment and operation of peripheral—direct controller-to-pilot communications facilities. It goes on to state that the policies and the procedures have not kept pace with developments in the air transportation industry. Then it goes on to call for a complete overhaul of the regulations, and they say this:

> We believe that a policy . . . should contain clear, unambiguous provisions to accommodate the impact, on Aeradio services, of facilities and services operated by other components of CATA.

It goes on to say that:

> We believe that any thorough re-evaluation of the role of Aeradio in the Canadian air transportation system . . .

I emphasize those words, "in the Canadian air transportation system"

> . . . will result in substantial changes to policies governing the establishment and operation of Aeradio stations.

The Chairman: Excuse me, Mr. Mazankowski, could you tell me from what report you are quoting?

Mr. Mazankowski: I am reporting from the interface study of 1976, as I had indicated earlier in my comments, Mr. Chairman.

It goes on again to talk about the establishment and operation of air traffic services, peripheral communication facilities and the policy, and it points out that there is none. It says that:

> When such a policy is developed, it should be such that PAL-DCPC utilization will integrate harmoniously with all associated CATA services. Very, very broad, Mr. Chairman.

And then, when we talk about publications and manuals, the Committee had this to say:

[*Traduction*]

lités relevant tant du service radio-aéronautique que du service de contrôle du traffic aérien.

Je pense qu'il faut interpréter cette recommandation dans son sens le plus large. Ensuite on lit ce qui suit:

> . . . des solutions uniformes nationales sont possibles, et essentielles, afin d'éviter une multitude de différentes «procédures spéciales» inutile par tout le pays.

Ensuite on déclare:

> . . . on ne trouve aucune exigence quant à la coordination du traffic local entre les contrôleurs et le service radio; les pilotes volant à vue ou aux instruments ne sont pas obligés de contacter le service radio de sorte que le contrôleur au centre ne peut pas tenir compte des vols VFR pendant qu'il contrôle les vols IFR.

Le rapport décrit enfin une zone grise à l'extérieur de la zone du contrôle positif. Il dit que cette situation est très dangereuse, et que ce problème est causé par l'absence d'une politique nationale. On déclare dans le rapport qu'il n'y a pas de politique nationale quant à l'établissement et au fonctionnement d'installations de communications directes entre le contrôleur et le pilote dans la zone périphérique. On déclare aussi que les politiques et procédures n'ont pas suivi l'évolution dans l'industrie des transports aériens. On exige enfin une révision complète des règlements:

> Nous croyons qu'une politique . . . devrait contenir des dispositions claires et sans ambiguïté pour répondre aux répercussions sur le service de radio-aéronautique, des installations et des services exploités par d'autres éléments de l'administration canadienne des transports aériens.

Et plus loin:

> Nous croyons que toute réévaluation complète du rôle du système de radio-aéronautique dans le système canadien des transports aériens . . .

Et je souligne ces mots, «dans le système canadien des transports aériens»

> . . . entraînera des changements importants dans les politiques régissant l'établissement et le fonctionnement des stations radio-aéronautiques.

Le président: Excusez-moi, monsieur Mazankowski, pouvez-vous me dire quel rapport vous citez?

M. Mazankowski: Je cite le rapport sur les interfaces, de 1976, comme je l'ai indiqué plus tôt dans mes remarques, monsieur le président.

On mentionne de nouveau l'établissement et le fonctionnement des services de trafic aérien, et les installations de communication périphériques, et la politique, en indiquant qu'il n'en existe pas. Je cite:

> Quand cette politique sera élaborée, l'utilisation du PAL-DCPC devrait s'intégrer harmonieusement avec tous les autres services associés de l'administration canadienne des transports aériens. Une recommandation très, très générale, monsieur le président.

Ensuite on y passe aux publications et aux manuels, et le comité avait ceci à dire:

[*Text*]

"It is the opinion of this Committee that currently published information does not present an adequately clear description of air radio services or the procedures to be followed by pilots in using them."

Those are the concluding quotes that I wanted to make from that particular study, Mr. Chairman.

• 0950

In the face of all these comments, the Minister and his officials have tried to tell us that the committee report and the recommendations contained therein do not have national implications. And I certainly disagree. I must say further I am appalled that the Minister was not aroused sufficiently enough after the Cranbrook incident to ask for a full report from his officials vis-à-vis the adequacy or inadequacy of air regulations standards and procedures at uncontrolled airports—because if he had I am sure that he would have stumbled upon this report, and I consider it to be a dereliction of duty on his part. It is no wonder, sir, that some people are frustrated, some people who are charged with the responsibility of ensuring that air safety is upheld, and, charged with the responsibility of enforcing regulations, it is no wonder that they are frustrated. I was talking to a civil aviation inspector the other day who will remain nameless, but he said, I am so frustrated I feel like I am sitting on a bomb and I cannot do anything about it, that there is a malaise in the relations with the civil aviation inspectors and the management which has to be overcome and it has to be dealt with and dealt with quickly.

I read the task force report, the in-house study which was referred to earlier in the House of Commons, and it indicates that the enforcement is generally unco-ordinated and often haphazard. It goes on to say that there is no clear determination of the role inspectors are expected to play in the enforcement activity, and so on.

And, Mr. Chairman, we heard the Minister say that the airlines themselves should be charged and are, indeed, taking the responsibility of self-regulating themselves. He attempts to gloss over the situation by trying to suggest that all is well. Well, let us just look at Air Canada, for instance, Mr. Chairman. We had a major disaster involving a DC-9 in Toronto last summer. We have had various reports of tire failures. We have had the example of the fuel leak involving a DC-9 travelling between Montreal and Ottawa. We have had an incident involving a DC-8 skidding off the runway in Halifax in December. We have had the near miss here at Mirabel this past weekend involving a DC-9 which was on a training exercise and a 747 which was landing. We had a DC-8 last week that lost an engine in Toronto. Last night I just heard a report that a DC-8 on an approach on runway 15 or 13—I am not sure of the exact number, 15, I believe—in Halifax knocked off four bars of approach lights on the landing bars because it came in too low. Mr. Chairman, these are pretty clear examples that all is not well. I quote from the *Edmonton Sun* of February 22, a headline which states "you fly over Quebec at your own peril", a statement by the controllers. And, thanks to the good work of the parliamentary secretary, who went down to Cornwall and did a good investigation and

[*Translation*]

«Le comité croit que les renseignements actuels publiés ne donnent pas une description assez claire des services de radio aériens ou des procédures que doivent suivre les pilotes qui les utilisent.»

Voilà donc les citations que je voulais extraire de cette étude, monsieur le président.

Même devant tous ces commentaires, le ministre et ses fonctionnaires ont voulu nous dire que le rapport du comité et de ses recommandations n'étaient pas d'envergure nationale. Je suis tout à fait en désaccord. En plus, je suis consterné que le ministre n'ait pas été suffisamment secoué, suite à l'accident à Cranbrook, pour exiger un rapport complet de ses fonctionnaires concernant la suffisance ou l'insuffisance des règlements, normes et des procédures sur le trafic aérien aux aéroports non contrôlés . . . car s'il l'avait exigé, je suis certain qu'il aurait trouvé ce rapport—je considère cela un manque de conscience de sa part. Il ne faut pas être surpris, monsieur, que certaines personnes, chargées de la responsabilité de maintenir les règlements sur la sécurité aérienne, et qui sont aussi chargées d'appliquer ces règlements, soient frustrées. Je parlais l'autre jour à un inspecteur de l'aviation civile, que je ne nommerai pas mais qui disait, «Je suis si frustré, que c'est comme si j'étais assis sur une bombe, et que je ne pouvais absolument rien faire; il y a un malaise dans les relations entre les inspecteurs de l'aviation civile et la direction qui doit être éliminé, et très bientôt».

J'ai lu le rapport du groupe de travail, l'étude interne qu'on a mentionnée plus tôt à la Chambre des communes, qui indique une application des règlements qui en général n'est pas coordonnée, et souvent faite au hasard. On dit aussi que le rôle que les inspecteurs doivent jouer dans l'application des règlements n'est pas déterminé clairement, etc.

Monsieur le président, le ministre a dit que les lignes aériennes elles-mêmes devraient se réglementer. Il cherche ainsi à cacher la situation en disant que tout va bien. Étudions donc la situation à Air Canada, monsieur le président. L'été dernier, il y a eu un accident important d'un DC-9 à Toronto. Nous avons vu plusieurs rapports d'éclatements de pneus. Il y a l'exemple de la fuite de carburant dans un DC-9 voyageant entre Montréal et Ottawa. En décembre, à Halifax, un DC-8 a dérapé hors de la piste. En fin de semaine dernière, à Mirabel, il y a eu presque collision entre un DC-9, en exercice de formation, et un Boeing 747 sur le point d'atterrir. A Toronto, la semaine dernière, un DC-8 perdait un moteur. Hier soir, j'ai entendu un rapport qu'un DC-8 sur l'approche à la piste 15 ou 13—je ne suis pas certain du chiffre précis, 15, je crois, à Halifax avait brisé 4 rangées de lumières d'approche à l'atterrissage, parce qu'il était descendu trop bas. Monsieur le président, voilà des exemples très clairs que tout ne va pas bien. Je cite l'entête du *Edmonton Sun* du 22 février, qui déclare «Vous volez au-dessus du Québec à votre péril», une déclaration des contrôleurs. Nous remercions le secrétaire parlementaire de son bon travail, lorsqu'il est descendu à Cornwall, pour s'enquérir de ce qui se faisait, et qui a réglé beaucoup de problèmes, dont plusieurs avaient été créés par son ministre. Nous

[*Texte*]

sort of smoothed out a lot of the problems that were there, many of which were created by this Minister. We have the example again of the 10,228 incidents of alleged violations involving an ANO having to do with aeronautical communications standards and procedures order, which is referred to at page 2255 of *Hansard* in a motion under Standing Order 43 which was put by my colleague from Central Nova. We have this kind of a climate. It is not very healthy. The Minister and his officials say, "all is well; you need not worry". I am telling you, Mr. Chairman, that Canadians are worried, and particularly the travelling public. I think we are dealing here very recklessly with the lives of the travelling public. I think the Minister and his officials should get with it and clean up the mess.

We have asked for a public inquiry; we think we should have a public inquiry; we think there is a story that has to be told here and we do not think that the Ministry of Transport and the Minister are doing their job adequately. Therefore, I move that the departmental administration program under Vote 1 be reduced by $22,000 and that an interim report to this effect be made to the House of Commons no later than Tuesday, March 13. That $22,000 incidentally, Mr. Chairman, is an amount equal to the Minister's salary. I am sorry, that should be March 14, 1979.

The Chairman: Excuse me, Mr. Minister, as the member is well aware, we do not have a quorum at the moment. I will ask my Clerk just to verify the motion. Once we have the quorum, we can decide whether or not the motion will be in order. In the meantime I will allow the Minister to respond to the questions by Mr. Mazankowski.

Mr. Minister.

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport, Government of Canada): Mr. Chairman, I am going to want Mr. McLeish to comment in some detail on the two questions, both of the report and of air safety because I think they are both very important, particularly the latter. I can only characterize as continuing irresponsibility Mr. Mazankowski's contribution to trying to make the travelling public feel ill at ease. I think that has to be put into proper perspective.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski on a point of order.

Mr. Mazankowski: On a point of order. Once again the Minister chooses to use words such as "irresponsibility, falsehoods", etc. Mr. Chairman, I am not the one who advocates a policy of user pay, and abuses the transportation system of his own department. I am not the one who flies nannies around on DND aircraft.

The Chairman: Order, please, order please Mr. Mazankowski, order.

[*Traduction*]

avons aussi l'exemple des 10,228 présumées infractions concernant une ordonnance sur les normes et méthodes des communications aériennes qui est mentionnée à la page 2251 du *Hansard* à titre de motion ayant recours à l'article 43 du Règlement proposé par mon collègue de Central Nova. C'est le genre de climat assez malsain qui règne à l'heure actuelle. Malgré cela, le ministre et ses collaborateurs disent que tout va bien et que nous n'avons pas besoin de nous inquiéter. Je vous assure, monsieur le président, que les Canadiens sont inquiets, surtout le public qui voyage. J'estime que nous traitons les vies de ces derniers de façon très cavalière. C'est pour cette raison que le ministre et ses collaborateurs devraient se mettre à la tâche et remédier à toute cette situation.

Nous avons demandé qu'on tienne une enquête publique, car nous estimons cela nécessaire; nous estimons qu'on doit révéler certaines choses et à cet égard, le ministère des Transports et le ministre lui-même ne se sont pas acquittés convenablement des fonctions qui leur sont dévolues. Je propose donc qu'on réduise de $22,000 le programme d'administration ministérielle du au crédit 1 et qu'un rapport provisoire relatif à cela soit présenté à la Chambre des communes, au plus tard, le mardi 13 mars. Incidemment, monsieur le président, cette somme correspond au salaire accordé au ministre. Je m'excuse, cela devrait se lire le 14 mars 1979.

Le président: Je m'excuse, monsieur le ministre, le député ne l'ignore sans doute pas, mais nous n'avons pas de quorum en ce moment. Je vais donc demander au greffier de vérifier si la motion est recevable. Et une fois que nous aurons le quorum, nous serons en mesure de décider si nous pouvons la recevoir ou non. Entre-temps, je vais permettre au ministre de répondre aux questions posées par M. Mazankowski.

Monsieur le ministre.

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur le président, je vais demander à M. McLeish de répondre de façon détaillée aux deux questions, c'est-à-cire de parler du rapport et de la sécurité aérienne car j'estime qu'il s'agit là de deux domaines très importants, particulièrement le dernier. Je ne peux m'empêcher de considérer les propos tenus par M. Mazankowski comme irresponsables étant donné qu'il tente par là de faire naître des craintes chez le public-voyageur. Je crois que tout cela doit être mis en perspective.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Mazankowski, un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Rappel au Règlement. Une fois de plus, le ministre utilise des termes tels que «irresponsables, faussetés» etc. Monsieur le président, ce n'est pas moi qui préconise le système de transport de son propre ministère. Ce n'est pas moi qui transporte des gardiennes d'enfants dans des avions du ministère de la Défense.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, à l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Mazankowski, à l'ordre, s'il vous plaît.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: If you want to talk about irresponsibility, the Minister—and I look him straight in the eye—he is the one that is irresponsible . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Mazankowski: . . . and I must say, incompetent.

The Chairman: Mr. Mazankowski please, order.

Mr. Lang: I think we have added more irresponsibility to the original irresponsibility, but I was speaking rather seriously about the fact that if any uneasiness is caused . . .

Mr. Mazankowski: If you were serious, the problem would not exist.

Mr. Lang: . . . he will then presumably listen and understand what is, in effect, the situation with regard to air safety, instead of citing individual instances as though none of them could be expected to happen at all in a system of aviation or of highways or of any other form of transportation or activity. I should also say to him that it is true that I do not, nor does any minister, see every report. The question is whether competent officials receiving the report are dealing with the matter.

As far also as the question of rules is concerned and what the safety inspectors are doing and the report that an inspector has reported unease and so on to him, of course he ignores the fact that there are collective bargaining negotiations going on at the present time and that often is the time at which those sorts of comments are made. On the other hand, as far as the department is concerned, quite a long time ago we began a careful investigation of rules in relation to air safety and licensing and the like and also in relation to the total organization of inspection services by the department; that was the responsible, responsive approach by the department to the question of how we can perform even better in this area. Mr. Chairman, because of the importance of the matter I would like to have Mr. McLeish speak both to the question of the implications of the report on the Inuvik-Fort McMurray airport question and also on the real record in relation to air safety in Canada.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Since the Minister had attempted to imply, I think, in his answer that the problems involving the aircraft operations group were simply a matter having to do with the collective bargaining process, I would like to suggest that that is not the case. I would ask the Committee whether I would have permission to table a document which outlines the urgent concerns of all the operations group, a report that was provided by Mr. D. J. Dewar the Western regional administrator, a very distinguished gentleman who has a long record of service in Transport Canada, I believe over 30 years, clearly outlining six or seven or eight points as background information to the malaise that has developed between management and the aircraft operations group. If I would have that permis-

[*Translation*]

M. Mazankowski: Si c'est de l'irresponsabilité dont vous voulez parler, je suis capable de regarder le ministre dans le blanc des yeux et de lui dire que c'est lui qui est irresponsable.

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

M. Mazankowski: . . . et je dois ajouter, incompétent.

Le président: Monsieur Mazankowski, s'il vous plaît, à l'ordre.

M. Lang: Je crois qu'on vient d'ajouter une autre mesure d'irresponsabilité à celle qui existait déjà; j'étais toutefois assez sérieux lorsque j'évoquais le fait que s'il y a un certain malaise, . . .

M. Mazankowski: Si vous étiez sérieux, le problème n'existerait pas.

M. Lang: . . . je présume qu'il écoutera et comprendra de quoi il s'agit pour ce qui est de la sécurité aérienne, plutôt que de citer des cas isolés, comme si on ne pouvait pas du tout s'attendre à ce qu'il s'en produise dans un système englobant des réseaux aériens ou routiers, ou toute autre forme de transport. Je dois aussi confirmer qu'il est vrai que ni moi, ni aucun autre ministre ne lit chaque rapport. La question est de savoir si les fonctionnaires compétents, ayant reçu ce document, s'occupent de la question.

Pour ce qui est de la question des règlements et de ce que font les inspecteurs de sécurité, à la lumière du rapport d'après lequel un inspecteur lui a parlé d'un malaise, etc., le député ne tient pas compte du fait que des négociations collectives sont en cours à l'heure actuelle et que c'est souvent à de tels moments qu'on entend ce genre d'observation. Par ailleurs, depuis longtemps déjà, le ministère a amorcé une enquête minutieuse des règlements relatifs à la sécurité aérienne, à l'émission de permis et à d'autres questions connexes et également des services globaux d'inspection assurés par le ministère; ces mesures témoignaient d'une attitude responsable et ouverte de la part du ministère, pour ce qui est de savoir comment nous pouvons améliorer nos services. Monsieur le président, étant donné l'importance de cette question, je voudrais que M. McLeish parle des répercussions du rapport sur l'aéroport à Inuvik-Fort Murray et de la performance réelle de la sécurité aérienne au Canada.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Étant donné que le ministre a laissé entendre dans sa réponse que les problèmes relatifs au groupe de la navigation aérienne revenaient tout simplement à une question du processus de négociation collective, je tiens à dire qu'il a tort. Je demande la permission au comité pour déposer un document qui expose les préoccupations urgentes de tous les membres du groupe de la navigation aérienne. Ce rapport a été fourni par M. D. J. Dewar, administrateur régional de l'Ouest, à un monsieur très distingué qui a, je crois, au-delà de 30 ans de service chez Transport Canada. Ce rapport fait un exposé clair de six, sept, ou huit questions qui servent d'historique au malaise qui s'est développé entre la gestion et le groupe de navigation aérienne. Monsieur le président, si on me donne la

[*Texte*]

sion, Mr. Chairman, I would ask that it be tabled, because then the facts would be known.

The Chairman: Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I would just like to observe again the irresponsibility. The very fact of some difficulties and problems in the licensing area led to the setting up of . . .

Mr. Mazankowski: Why do you not talk about them, then?

Mr. Lang: . . . investigating teams which we have in place. That does not suggest that our situation is in any way unacceptable, but rather that we want to improve upon it. I would like now these very important two issues to be addressed by Mr. McLeish.

The Chairman: I would appreciate it if there would not be any more interruptions. Mr. Mazankowski has had . . .

Mr. Mazankowski: Have I permission for this to be tabled, Mr. Chairman?

Mr. Lapointe: I want to speak on this, Mr. Chairman.

The Chairman: In regard to?

Mr. Lapointe: This last point of order.

• 1000

Le président: Monsieur Lapointe, au sujet du rappel au Règlement.

M. Lapointe: Je ne suis pas d'accord pour inclure ce rapport dans les comptes rendus de ce comité. Si on commence à publier tous les rapports, . . . je peux vous en sortir 40, du ministère des Transports, qui n'ont jamais été consultés par mon honorable collègue. Je peux tous vous les présenter à la prochaine séance du comité et cela va devenir une situation dans laquelle on n'en finira plus, on va imprimer des rapports de 1,000 pages.

Alors moi, je suis contre la suggestion de publier ce rapport.

Mr. Nowlan: On the same point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Nowlan, on the same point of order.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I am not sure of all the reports Mr. Lapointe mentioned, but in view of what the Minister said and the fact that this has been a continuing problem that Mr. Mazankowski has mentioned in the House for quite a while involving the air safety of Canadians from coast to coast, if there are 30 or 40 reports that are not just internal reports from one director to the minister and really have any confidentiality to them, then surely would that not be the best thing? You throw out there might be 40. At least Mr. Mazankowski has presented one.

I am not fully aware of all the facts of the report that my colleague has submitted here today but, as one of many on this Committee who travel on Air Canada and are concerned about the air safety of this country, if there are reports that chal-

[*Traduction*]

permission, je voudrais qu'on dépose ce rapport afin qu'on connaisse les faits.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Lang: Monsieur le président, je voudrais encore une fois faire remarquer un cas d'irresponsabilité. Le fait même que certaines difficultés et problèmes dans le domaine du licenciement ait mené à l'établissement . . .

M. Mazankowski: Alors, pourquoi ne pas parler de ce problème?

M. Lang: . . . d'un groupe d'enquête. Cela ne veut aucunement dire que notre situation est inacceptable, mais plutôt que nous voulons l'améliorer. Je voudrais maintenant que M. McLeish réponde à ces deux questions.

Le président: Je serais reconnaissant s'il n'y avait plus d'interruptions. M. Mazankowski a . . .

M. Mazankowski: Ai-je la permission de déposer ce document, monsieur le président?

M. Lapointe: Je voudrais faire une observation à ce sujet, monsieur le président.

Le président: Au sujet de . . . ?

M. Lapointe: Au sujet de ce rappel au Règlement.

The Chairman: Mr. Lapointe, on the point of order.

Mr. Lapointe: I do not agree that this report should be included in the minutes of this Committee. If we start publishing every report . . . I can give you 40 reports from the Ministry of Transport which have never been read by my honourable colleague. I can give all of them to you at the next meeting of the Committee and we can start a self-perpetuating system whereby we will be printing, 1,000-page reports.

Hence, I am against the suggestion to publish this report.

M. Nowlan: Au sujet du même rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Nowlan, au sujet du même rappel au Règlement.

M. Nowlan: Monsieur le président, je ne connais pas tous les rapports dont M. Lapointe a parlé, mais étant donné ce qu'a dit le ministre, et étant donné qu'il s'agit d'un problème continu dont M. Mazankowski a parlé depuis assez longtemps à la Chambre et qui touche la sécurité aérienne de tous les Canadiens, s'il existe 30 ou 40 rapports qui ne sont pas que des rapports internes, plutôt confidentiels, adressé d'un directeur au ministre, ne serait-il pas mieux de les imprimer? Vous dites qu'il y en a peut-être 40. Au moins M. Mazankowski en a présenté un.

Je ne suis pas entièrement au courant des données incluses dans le rapport présenté aujourd'hui par mon collègue, mais comme je suis parmi les nombreux membres de ce comité qui voyage avec Air Canada et qui se préoccupe de la sécurité

[*Text*]

lenge some of these statements in the report that Mr. Mazankowski has, why would we hesitate to table them? We all know that the Committee has tabled an awful lot of evidence and sometimes gets involved in an awful lot of points of procedure that eat up an awful lot of time and perhaps do not contribute that much substantively to answer the question. As it is air safety, I really cannot see why the reports that you allude to could not be discussed at another meeting. If you have 30 or 40 of them, then it would be up to the steering committee perhaps to see whether they are really on point.

I do not know whether the Chairman has had a chance to look at the report that Mr. Mazankowski has asked to be tabled here to see if it is on point. I gather it is, because I have heard something mentioned about that report in questions in the House, I will only say, Mr. Chairman, that if there are 34 other reports relevant to the issue that is being disucssed on something so fundamental, I really think we should let the steering committee decide at another time but not preclude the tabling of the report that Mr. Mazankowski has asked you to accept today.

An hon. Member: Is this another report?

Mr. Mazankowski: This is another report. Another one.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, j'aimerais intervenir, si vous me le permettez.

Il me semble que M. Mazankowski, lui-même, s'est plaint au début qu'on avait débuté la réunion quelques minutes en retard. Le but de la réunion de ce comité est, et je cite l'ordre du jour, de discuter le Budget principal du ministère des Transports pour 1979-1980. Depuis le début des séances, non seulement de la séance de ce matin, mais aussi de celle de lundi soir, nous sommes occupés à discuter la question soulevée par M. Mazankowski, à savoir, la sécurité aérienne. Il me semble que les conservateurs sont encore en retard d'une enquête. Ce sont continuellement ces exposés qui nous arrivent.

Il me semble que les conservateurs sont encore en retard d'une enquête. Ce sont continuellement ces exposés qui nous arrivent. Monsieur le président, je serai peut-être prêt à appuyer M. Nowlan qui proposait que le rapport sur la sécurité aérienne fasse l'objet d'une discussion au niveau du sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure, lors d'une prochaine rencontre, pour qu'on étudie de quelle façon on pourrait le distribuer aux membres du Conseil. J'appuie la proposition de M. Nowlan de discuter de cette question au comité directeur.

Mr. Nowlan: I was just trying to amplify the remarks Mr. . . .

The Chairman: Order, please. I think this is just compounding—the question we . . .

Mr. Nowlan: I was just trying to resolve the problem, Mr. Chairman. I have no hesitation, quite frankly, in making that a motion. I did not make a motion formally—there already was

[*Translation*]

aérienne de ce pays, je ne vois pas pourquoi nous hésiterions à déposer des rapports qui mettent en question les déclarations contenues dans le rapport de M. Mazankowski, s'il en existe. Nous savons tous que le comité a déposé énormément de témoignages, et s'embrouille parfois dans des questions de procédure nombreuses qui prennent énormément de temps et qui ne font peut-être pas de grandes contributions à la réponse des questions. Étant donné qu'il s'agit de la sécurité aérienne, je ne vois réellement pas pourquoi on ne pourrait pas discuter des rapports auxquels vous faites allusion lors d'une autre séance. S'il y en a 30 ou 40, ce serait peut-être au comité directeur de vérifier s'il touche réellement le sujet.

Je ne sais pas si le président a eu l'occasion d'étudier le rapport que M. Mazankowski veut déposer aujourd'hui afin de vérifier sa pertinence. Je suppose qu'il est pertinent, parce que j'ai entendu parler de ce rapport dans des questions à la Chambre. Mais monsieur le président, s'il y a 34 autres documents qui ont un rapport avec la question c'est fondamental qu'on discute maintenant, je crois que nous devrions demander au comité directeur de les étudier pour une séance à venir; mais nous ne devrions pas empêcher le dépôt du rapport que M. Mazankowski vous a demandé aujourd'hui d'accepter.

Une voix: C'est un autre rapport?

M. Mazankowski: C'est un autre rapport. Un autre.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, please allow me to interrupt.

It seems to me that Mr. Mazankowski himself complained at the beginning that we started the meeting a few minutes late. The goal of this Committee's meeting, and I quote the agenda, is to discuss the 1979-80 Estimates for the Ministry of Transport. Since we began our meetings, not just at this morning's meeting but also at Monday evening's meeting, we have spent our time discussing questions raised by Mr. Mazankowski about air safety. It seems to me that once again the Conservatives are after an investigation. We are constantly receiving these exposés.

Mr. Chairman, I might be ready to support Mr. Nowlan's proposal that the report on air safety be discussed in the Subcommittee on Agenda and Procedure, in one of their next meetings, so as to establish how the report could be distributed to the members of the council. I support Mr. Nowlan's proposal that this question be discussed in the steering committee.

M. Nowlan: J'essayais simplement d'approfondir les remarques faites par M . . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Vous ne faites qu'aggraver . . . la question à l'étude . . .

M. Nowlan: Monsieur le président, j'essayais simplement de résoudre le problème. En toute franchise, je n'hésite pas du tout à en faire une motion. Je n'ai pas fait de motion for-

[*Texte*]

one to table this report—all I said was if there are other reports, let us see them all before the steering committee.

The Chairman: We can do that before the steering committee. If there is not unanimous consent, there has to be a vote. We do not have a quorum. The time is already 10.07. Only one member has posed questions. That means other members will not have a chance. This is the last time the Minister will appear before us and all members seemed anxious that he be here and answer the questions. I would ask the members' co-operation in letting Mr. McLeish answer Mr. Mazankowski so we can proceed to other members' questions and the witnesses will be able to answer. If we continue these points of order on tabling of documents and such, it will be 11.00 o'clock and the other members will not have a chance to have questioned the witnesses.

Mr. McLeish.

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I would like to deal, first of all, with the 1976 report from the Western Region. That report was forwarded to the Air Transportation Administration Headquarters on May 7, 1976. The report was immediately studied and on June 14 the regions were contacted to determine whether or not the problems as cited in that report applied to the other five regions. The response we received from the regions revealed that the particular operational interface problem described in the Western Region report appeared to be peculiar to that region and to specific locations in that region. The analysis was conducted by the Air Traffic Services Standards Performance team and by a team under the Superintendent of Radio Operations at the administration headquarters.

• 1005

Since that time, the functional review teams and the operational review teams have monitored this and have determined that the answers provided in June, 1976, were in fact accurate and that there was no similar interface problem in any region other than the Western Region. Furthermore, it was determined by Headquarters at that time that had Western Region in fact proceeded to develop inter-unit agreements subsequent to the installation of the PAL-DCPC—that is, Peripheral-Direct Controller Pilot Communication—if there had been proper unit agreements signed after the introduction of those PAL stations, the problem would not have existed in the Western Region at all.

Now, I would hope, Mr. Chairman, I could have the attention of the questioner, because I think it is very important he understand what I am saying. Since I have been accused, along with the Minister, of incompetence, I feel he should hear these answers.

Mr. Mazankowski: On a point of order.

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

Mr. Mazankowski: Until now it is simply a repetition of what we heard at the last meeting, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

melle . . . on avait déjà fait une motion pour déposer ce rapport . . . j'ai dit uniquement que si d'autres rapports existaient, le comité directeur devait les étudier tous.

Le président: Cela peut se faire au comité directeur si on n'a pas de consentement unanime, il faudra voter. Nous n'avons pas le quorum. Il est déjà 10 h 07. Un seul député a posé ses questions. Cela veut dire que d'autres députés n'auront pas l'occasion d'en poser. C'est la dernière fois que le ministre comparaît ici, et tous les députés semblaient tenir à ce qu'il soit présent pour répondre aux questions. Je demande la collaboration des députés pour permettre à M. McLeish de répondre à M. Mazankowski afin qu'on puisse passer aux questions des autres députés et obtenir les réponses des témoins. Si nous continuons à invoquer le règlement sur cette question de déposer des documents, etc., il sera 11 heures et les autres députés n'auront pas eu l'occasion d'interroger les témoins.

Monsieur McLeish.

M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. En premier lieu, je voudrais parler du rapport de 1976 de la région de l'Ouest. On a envoyé ce rapport à l'administration centrale de l'Administration canadienne des transports aériens le 7 mai 1976. On a étudié le rapport immédiatement, et le 14 juin on a communiqué avec les régions afin de savoir si les problèmes mentionnés dans le rapport existaient également dans les cinq autres régions. La réponse reçue des régions nous a appris que le problème de relations opérationnelles décrit dans le rapport de la région de l'Ouest semblait être particulier à cette région et à certains endroits bien précis de cette région. L'équipe d'évaluation du rendement des normes du Service de la circulation aérienne, sous la direction du surintendant des opérations radio de l'administration centrale, a fait cette analyse.

Depuis lors, les équipes de révision de fonctions et d'opérations ont surveillé la question et ont déterminé que les réponses fournies en juin 1976 étaient, effectivement, exactes; il n'y avait pas de problème de relations semblables dans les régions autres que la région de l'Ouest. Également, l'administration centrale a déterminé à ce moment-là que si la région de l'Ouest avait entamé le développement d'accords entre les unités à la suite de l'installation du matériel de contrôle des communications périphériques (PAL-DCPC) . . . si on avait signé les accords appropriés entre les unités après l'introduction de ces postes PAL, on n'aurait pas eu de problème dans la région de l'Ouest.

Monsieur le président, je voudrais que le député qui a posé les questions écoute ce que j'ai à dire, car je crois qu'il est essentiel qu'il comprenne ce que je dis. Étant donné qu'on m'accuse ainsi que le ministre d'incompétence, je crois qu'il devrait écouter ces réponses.

M. Mazankowski: J'invoque le règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski invoque le règlement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, jusqu'ici, on n'a fait que répéter ce qu'on a dit lors de la dernière séance.

[*Text*]

The Chairman: I think it is right that we listen to Mr. McLeish's response to your questioning. After all, the witness has listened to your questions and I think he deserves the time to answer.

Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Headquarters also formed a special task force to review all the observations and recommendations of the western region report because there was no doubt whatsoever that a number of the points raised in there had long-term national interests. These were examined by the headquarters team to determine their nature and how best to handle them for the future.

That report was released to the regions—incidentally the headquarters team had regional participation—to examine all those recommendations, the headquarters report was assembled in December 1976 and was released to the regions early in 1977 for regional comment. Subsequent to that it was determined there were no immediate requirements for any action to be taken in respect of the air-radio air traffic services interface, and the longer-term recommendations were placed in the hands of the flight information services task force, which I mentioned at the last meeting of this Committee had been underway since 1975, to completely revitalize our approach to the provision of services to pilots throughout the sparsely settled areas of the country.

As a matter of fact, the flight service specialists program represents a complete revitalization which incorporates the advantages of all the technological developments that have arrived in this decade of the seventies.

• 1010

The flight services specialists receive training in meteorology, in the techniques of presenting meteorological information to pilots at the pre-flight stage, and the air-radio stations are gradually being transferred in function to become flight-service stations. They are assigned the responsibility for providing an alerting service, for directly co-ordinating all information on flight plans, whether aircraft are overdue, and they tie in directly with search and rescue procedures if that is required. In addition to that, they provide airport advisory service, pre-flight briefings, flight following, Nav-A's monitoring and a number of other pilot operations that are required throughout the sparsely settled areas.

Mr. Chairman, the action that was taken by headquarters at that time has been totally reviewed by our operations review group and I am pleased to say that the actions have been fully supported by the headquarters team and by the management team of western region. They have fully supported the action that was taken by headquarters.

[*Translation*]

Le président: Je crois qu'il convient tout à fait d'écouter les réponses que pourra fournir M. McLeish à vos questions. Après tout, le témoin a écouté vos questions et mérite qu'on lui donne le temps de répondre.

Monsieur McLeish.

M. McLeish: Le bureau central a également constitué un groupe de travail spécial ayant pour mandat de revoir toutes les observations et les recommandations contenues dans le rapport des régions de l'ouest étant donné qu'il n'y a aucun doute qu'un certain nombre des points soulevés dans ce document portaient sur les intérêts nationaux à long terme. Ces aspects ont donc fait l'objet d'un examen de la part de ce groupe afin qu'on connaisse leur contenu et le meilleur moyen à prendre pour s'en occuper.

Le rapport a été diffusé dans les régions—en passant, le groupe de travail du bureau central avait fait participer les gens des régions—afin qu'on examine toutes les recommandations faites. Ce rapport a été réuni en décembre 1976 et diffusé dans les régions au début de 1977 pour qu'on obtienne les réactions des membres des régions. A la suite de cela, on a déterminé qu'il n'était pas nécessaire de prendre des mesures immédiates pour ce qui est de l'interaction entre les services de radio dans les airs et les services de trafic aérien alors que les recommandations à long terme ont été confiées au groupe de travail étudiant les services de renseignements sur les vols. Lors de la dernière réunion de notre Comité, j'ai mentionné que ce dernier travaille depuis 1975 à renouveler entièrement la façon dont nous envisageons la prestation des services aux pilotes dans les régions peu peuplées du pays.

Le programme de services spécialisés fournis aux vols représente un renouvellement de fond en comble qui intègre les avantages de tous les progrès techniques survenus au cours des années 70.

Les spécialistes des services en vols bénéficient d'une formation en météorologie, en techniques de présentation de renseignements météorologiques aux pilotes avant l'envolée, et à cet effet, les stations de communications radio sont progressivement transformées afin de devenir des stations de services de vols. On leur confie la responsabilité de fournir un service d'alerte, de coordination directe de tous les renseignements relatifs aux plans de vols ainsi que d'évaluer si les aéronefs sont en retard afin que, si cela se produit, elles coordonnent leur action directement avec les travaux de recherche et de sauvetage si cela est nécessaire. En outre, ces stations fournissent des services consultatifs aux aéroports, des renseignements avant le vol, elles suivent l'avion en vol, s'occupent de surveiller les aides à la navigation ainsi qu'un certain nombre d'autres opérations de pilotage qui sont nécessaires partout dans les régions peu peuplées.

Monsieur le président, notre groupe de réexamen des opérations a effectué une révision totale des mesures prises antérieurement par le bureau central et je suis heureux de pouvoir dire que ces mesures ont entraîné l'adhésion complète du groupe du bureau central ainsi que du groupe de gestion de la région de

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: What about the establishment of mandatory . . .

The Chairman: Order, please, please let Mr. McLeish finish.

Mr. McLeish: There is still work going on, Mr. Mazankowski, in respect of the longer-term aspects. We had a major study that involved us in consultation with the Department of Communications on the problems of frequency congestion, which is not only a problem in Canada, it is also a problem in the United States. We are coming very close to the solution of this, but until such time as we resolve this problem of frequency congestion, we cannot assign special frequencies in the areas that we would like to. We had been closely monitoring this whole area of air-radio air traffic services interface, long before the unfortunate accident at Cranbrook, and are continuing to do so since Cranbrook.

I can advise you that there was an air traffic service directive released in May 1978 in relation to the question of position reports by pilots.

• 1015

Mr. Mazankowski: That is not an ANO, though, is it?

Mr. McLeish: That is not an ANO; that is an ATS directive.

Mr. Mazankowski: There is quite a difference.

Mr. McLeish: The need for an ANO is a question which I discussed the other night and stated that we are of the opinion that there are better solutions to the problems than attempting to do it purely by regulation. The question of the need for further directives for improved numbers of frequencies, of improved procedures at airports where there are duplications of services provided is still under study by the Flight Information Services Task Force. It is being very closely co-ordinated with all the regions and with the industry. I can assure you that there is no stone being left unturned on this problem and its influence on the Canadian safety record, not only in the North country but also in the more densely populated parts of the country.

You referred to the Aeronautical Task Force and the fact that some of its activities has been spoken to in the House as a result of a leak of some of the early draft work of that task force. I would like to point out that that task force was assembled two years ago at my request as a result of a decision that was taken two years earlier that, in fact, there was a need to re-examine totally the Aeronautics Act and the problems that arise today in enforcement as a result of the changes that have been taking place in society and the fact that the Aeronautics Act, as it was originally written with the same words that applied back in the twenties in many instances, was

[*Traduction*]

l'Ouest. Ces derniers ont donc entièrement appuyé les mesures prises par le bureau central.

M. Mazankowski: Qu'en est-il de l'établissement de mesures obligatoires . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je vous prie de laisser terminer M. McLeish.

M. McLeish: Monsieur Mazankowski, il y a encore beaucoup de travail en cours pour ce qui est des aspects à plus long terme. En effet, nous avons effectué une étude d'envergure en consultation avec le ministère des Communications au sujet des problèmes de congestion des fréquences, qu'on ne retrouve pas uniquement au Canada, mais aégalement aux États-Unis. Nous sommes très près d'en arriver à une solution mais d'ici à ce que ce problème de congestion des fréquences soit résolu, nous ne pouvons affecter de fréquences spéciales dans les régions où nous aimerions le faire. Il y a très longtemps que nous surveillons toute cette question entre les services de radio et le trafic aérien, cela date d'avant le malheureux accident survenu à Cranbrook et nous poursuivons nos efforts depuis lors.

Je peux vous assurer qu'une directive portant sur le service de trafic aérien a été émise en 1978 au sujet des rapports de position effectués par les pilotes.

M. Mazankowski: Il ne s'agit toutefois pas d'une directive ONA, n'est-ce pas?

M. McLeish: Il ne s'agit pas d'une directive ONA mais d'une directive ATS.

M. Mazankowski: Il y a toute une différence entre les deux.

M. McLeish: J'ai déjà abordé la nécessité qu'il y a à émettre des directives ONA l'autre soir; j'ai alors déclaré qu'on peut trouver de meilleures solutions à ce problème que celles reposant sur la réglementation. D'ailleurs, le groupe de travail sur les services d'information de vol étudie encore à l'heure actuelle s'il est nécessaire d'émettre un plus grand nomre de directives afin d'augmenter le nombre des fréquences et d'améliorer les procédures suivies dans les aéroports où il y a dédoublement des services. Tout ce travail est très étroitement coordonné avec les régions et l'entreprise privée. Je vous assure qu'on ne néglige aucun aspect du problème ni toute répercussion qu'il peut avoir sur la sécurité aérienne au Canada, non seulement celle du nord du pays mais également celle des régions plus peuplées.

Vous avez mentionné le groupe de travail de l'aéronautique et le fait, qu'à la suite d'une fuite, on a rapporté certaines choses au sujet de la première version de son rapport. Je tiens à rappeler que ce groupe d'étude a été constitué il y a deux ans à ma demande et à la suite d'une décision prise deux ans plus tôt. On avait alors établi qu'il était nécessaire de revoir entièrement la Loi sur l'aéronautique ainsi que les problèmes soulevés aujourd'hui par sa mise en vigueur en raison de l'évolution de la société et du fait que cette loi avait été rédigée pendant les années vingt. En effet, il fallait vérifier si les termes utilisés alors devaient être modifiés pour qu'ils soient

[*Text*]

in need of review to determine whether or not it should be drafted in a less unambiguous manner than applies today, and that the whole enforcement process had to be reviewed.

I am very pleased to have taken this initiative. The task force will be coming out with its preliminary report by mid-year. I expect that we will outline the true nature of the problem and that we will also outline the program for making the appropriate corrections.

With respect to the unhappy inspectors, I would like to point out to you that in recent weeks I have been attending the hearings into bilingual air/ground communications in Montreal as part of the Department of Transport team. I have met a number of inspectors who are attending these hearings. They advised me personally that they recognized that many of the difficulties that have arisen at this time exist because of the fact that the collective bargaining is done with the employer, but that the management which represents the department itself and the Canadian Air Transportation Administration is in a very difficult position, caught between the union and the employer in satisfying their demands.

They also indicated that some of their members were so upset that they were personally going on to a harassment campaign. They were kind enough to warn me of this and they said, "We have a number of documents that have been taken from the files and they will be used progressively to bring pressure until we get our wants satisfied with respect to collective bargaining". That is the kind of atmosphere that exists. I regret to say it . . .

Mr. Mazankowski: It is no wonder.

The Chairman: Order, please!

Mr. McLeish: . . . but that is the way it is. At the same time, I would like to show you the balance. We set about more than a year ago with the agreement of the Treasury Board to undertake an occupational study of this specific brief.

Mr. Mazankowski: More studies.

Mr. McLeish: We had asked for this study to be undertaken three years ago, when the collective bargaining with the union for the aircraft operations group failed to produce a satisfactory resolution—we asked to have this study done and ultimately the union and the Treasury Board agreed that the study could be undertaken. That report will be released at the end of this month and I have seen an advanced copy of it; and that report outlines, in a very factual way, without emotion, exactly what the problems are with respect to the aircraft operations group. I am delighted that the report is coming out and will place the facts before the public of Canada so they will know exactly what is happening.

With respect to Canadian safety regulations, there have been, in the leaks by the aircraft operations group, a number of accusations about the fact that Canada does not have a satisfactory safety record, and they quoted from articles in *Flight International* magazine. I have had the opportunity to

[*Translation*]

moins ambigus par rapport aux normes d'aujourd'hui. En outre, il fallait entièrement revoir le processus d'une mise en vigueur.

Je suis très heureux d'avoir pris cette initiative et d'être en mesure d'annoncer que le groupe de travail présentera son rapport provisoire vers le mois de juin. Je m'attends qu'il donne les grandes lignes du problème et qu'il offre une esquisse du programme nécessaire pour apporter des mesures correctives.

Pour ce qui est maintenant des inspecteurs insatisfaits, je rappelle que ces dernières semaines j'ai assisté aux réunions relatives aux comunications air-sol bilingues tenus à Montréal dans le cadre du travail du groupe du ministère des Transports. J'y ai rencontré un certain nombre d'inspecteurs et ces derniers m'ont dit reconnaître que bon nombre de difficultés survenant à l'heure actuelle sont attribuables au fait que les négociations collectives sont en cours avec l'employeur. Les gestionnaires, qui représentent le ministère ainsi que l'Administration canadienne des transports aériens se trouvent d'ailleurs dans une position très délicate car ils sont pris entre deux feux, obligés de satisfaire à la fois aux demandes du syndicat et à celles de l'employeur.

Ils ont également eu la gentillesse de m'indiquer que certains de leurs membres sont à tel point irrités qu'ils vont se lancer dans une campagne de harcèlement. Ces militants affirment déternir un certain nombre de documents qu'ils ont retirés des dossiers et disent qu'ils les utiliseront progressivement afin d'exercer des pressions pour que leurs demandes s'inscrivant dans les négociations collectives soient satisfaites. C'est ce genre d'atmosphère-là qui règne et je suis navré de le dire . . .

M. Mazankowski: Cela n'a rien d'étonnant.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. McLeish: . . . mais c'est ainsi que les choses se passent. J'aimerais toutefois aborder les autres questions. Il y a plus d'un an, nous avons entrepris, avec l'accord du Conseil du Trésor, d'étudier le bien-fondé de la plainte que je viens d'évoquer.

M. Mazankowski: Encore des études.

M. McLeish: Nous avons demandé qu'on effectue cette étude il y a trois ans lorsque les négociations collectives avec le groupe de navigation aérienne n'a pas abouti à un règlement satisfaisant—nous avons donc demandé qu'on effectue ce travail, ce à quoi le syndicat et le Conseil du Trésor ont finalement donné leur assentiment. Le rapport qui en résultera sera publié à la fin du mois; j'en ai déjà reçu un exemplaire et je suis en mesure de dire que ce document brosse un tableau précis et objectif des difficultés que connaît le groupe de la navigation aérienne. Je suis très heureux qu'on publie ce rapport et qu'on présente les faits au public canadien afin qu'il sache vraiment ce qui se passe.

Pour ce qui est des règlements canadiens relatifs à la sécurité, dans les fuites provenant du groupe de la navigation aérienne, on notait un certain nombre d'accusations portées au sujet du dossier canadien en matière de sécurité. Ce texte citait des articles tirés de la revue *Flight International*. J'ai eu

[*Texte*]

examine a *Flight International* magazine to determine exactly how that report was put together and I can assure you, once again, that the facts are not as stated in the article by *Flight International*.

In the first place, *Flight International* states that the manner in which they assembled these statistics is not rigorous and consists of considerable judgment on their part, because the fact is that the base data from which they drew the data for this report is different in every aviation country, and it is different for a number of reasons.

In reporting accident statistics, the following factors have to be considered and taken care of to produce a common base line. We must decide whether we are talking about fatal accidents, or non-fatal or total accidents. We must talk about the exposure to risk.

Are we talking about the number of accidents related to hours of operation to the number of operational flights, or are we talking about productivity, which deals with passenger miles, passenger hours or capacity-ton miles? Are we talking about scheduled or non-scheduled operations, or specialty operations? Are we talking about small airplanes under 12,500 pounds that are designed to a lesser standard of air worthiness than large aircraft? Those over 12,500 pounds in the transport category are designed to the highest possible level of air worthiness and the small aircraft are not. Are we talking about VFR operations or IFR operations?

If you attempt to consider a statistical data base to account for all these factors and then do it on a country by country basis to compare data, you would find that it is an almost impossible task. Why has not ICAO chosen to do this? For the very reason that I am suggesting to the Committee today; that is why ICAO has not chosen to do it.

So for anyone to take the *Flight International* data and consider it to be rigorous and accurate and a reflection of the Canadian safety record is, in my view, just being ill-informed.

Now, if I take the *Flight International* data and look at how they arrived at Canada's position, it is very interesting. The first thing you have to look at and the most natural way to look at the risk factor in transportation is to talk about the exposure, and that would be the fatalities per million flights or per million hours . . .

Mr. Mazankowski: But the geography and the climate have not changed in Canada in the last five years.

• 1020

Mr. McLeish: Even with respect to the flight data, which is based on insufficient statistics because Statistics Canada does not report the data for all the carriers in this country, and I can demonstrate this beyond any doubt whatsoever, but even

[*Traduction*]

l'occasion d'examiner le contenu de ce périodique afin de savoir comment le rapport a été constitué, et je puis vous assurer, une fois de plus, que les faits ne correspondent pas à ce qui est affirmé dans l'article en question.

Premièrement, *Flight International* affirme que la façon dont ses statistiques ont été recueillies n'est pas rigoureuse. Cela suppose que la part laissée à leur jugement est considérable car la base des données à partir de laquelles ils ont tiré les renseignements nécessaires au rapport varie selon chaque pays et ce, pour diverses raisons.

Ainsi, lorsqu'on rapporte des données relatives aux accidents, il faut tenir compte des facteurs suivants afin d'en arriver à une base commune. Il faut établir si les accidents ont entraîné les décès, n'en ont pas entraîné et le total des accidents. Il faut présicer dans quelle mesure on s'expose aux risques.

On doit préciser s'il s'agit du nombre d'accidents par rapport aux nombres d'heures de service ou au nombre de vols opérationnels, ou encore, si l'on examine la question de la productivité, ce qui oblige à se pencher sur le nombre de milles-passagers, le nombre d'heures-passagers ou le nombre de tonnes-milles. S'agit-il d'activités prévues ou non prévues au calendrier ou d'activités spéciales? Les aéronefs en question étaient-ils d'un poids inférieur à 12,500 livres? Ces derniers ont, en effet, des normes de navigabilité moins élevées que celles des grands aéronefs qui eux sont assujettis aux normes les plus élevées possibles de navigabilité. S'agit-il des opérations relatives aux vols à vue ou aux vols aux instruments?

Si l'on envisage d'établir une base de données statistiques tenant compte de tous ces facteurs et si on effectue ce travail pour chaque pays pour ensuite tirer des comparaisons, on se rendra compte qu'il s'agit là d'une tâche quasi impossible. En effet, pourquoi l'OACI a-t-elle choisi de ne pas faire cela? Pour les raisons mêmes que je mentionne au Comité aujourd'hui.

Par conséquent, si quelqu'un considère les données contenues dans *Flight International* comme des chiffres rigoureux et exacts et partant une image fidèle du dossier canadien en matière de sécurité, il est tout simplement mal renseigné à mes yeux.

Par ailleurs, si j'examine la façon dont cette revue en est arrivé à indiquer la situation canadienne, on trouvera des choses très intéressantes. Le premier aspect sur lequel il faut se pencher pour ce qui est du facteur risque et qui correspond à la démarche la plus naturelle à cet égard, c'est de parler de l'exposition aux risques; cela sous-entend qu'il faut parler du nombre de décès survenus par millions de vols ou par millions d'heures . . .

M. Mazankowski: La géographie et le climat du Canada n'ont quand même pas changé au cours des 5 dernières années.

M. McLeish: Les données relatives aux vols se fondent sur des chiffres insuffisants car Statistique Canada ne fournit pas de statistiques relatives à tous les transporteurs en service dans notre pays, ce que je peux prouver de façon irréfutable.

[*Text*]

with the inadequate preparation of this article, it shows that as far as risk is concerned, Canada ranks fifth in fatalities per million flights, according to these data. As far as fatalities per million capacity-ton kilometers are concerned, we rank fourth.

Now, what are the actual facts related to our accident record? Since 1973 our accident record has been improving steadily; and I have no difficulty in presenting data which will illustrate this. It has decreased every year since 1973, including the year 1978. And 1978 was the first year in which we had an accident to a scheduled air transport category airplane with fatalities. We went without such an accident from 1970 to 1978, and even with the two unfortunate accidents we had in 1978, our accident record still shows we are improving over the long haul.

I am sorry to say, Mr. Chairman, that the data which have been voiced by the media by the unhappy inspectors, and which have been reflected by many statements in the House have given a totally wrong impression about Canada's accident record. I personally, as the senior official responsible, find this to be a very deplorable condition, and I am truly shocked that it is allowed to happen. I am delighted to have this opportunity to put on the record what the real facts are. And I am prepared to do it in any kind of circumstance or public forum which anybody would like to present to me, because I am proud of our record. I have built it . . .

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Thank you very much. I think that seems to air that question. Our next questioner is Mr. Roy.

An hon. Member: Do we have the motion?

The Chairman: I am sorry, Mr. Roy. Before we proceed, we do have a motion here, moved by Mr. Mazankowski . . .

M. Roy: Monsieur le président, est-ce qu'il l'a déposée, sa motion?

Le président: Oui, je l'ai. Il me l'a donnée, il ne l'avait pas lue, j'ai pensé . . . .

M. Roy: Peut-être qu'avec les renseignements qu'il vient de recevoir, il a décidé de retirer la motion, monsieur le président.

Le président: Il n'a pas indiqué à la présidence qu'il . . .

I think now we have gone nearly three-quarters of an hour we can move to expedite this motion. It is a motion moved by Mr. Mazankowski which states:

• 1025

> that the departmental administration program under Vote 1 be reduced by $22,000 and that an interim report to this effect be made to the House of Commons no later than Tuesday, March 13.

Mr. Roy: Entirely nonsense.

[*Translation*]

Toutefois, malgré ces carrences et le manque de préparation qui a présidé à la rédaction de cet article, les données indiquent que pour ce qui est des risques, le Canada se place au 5e rang pour ce qui est des décès par millions de vols et au 4e rang pour ce qui est des décès par millions de kilomètres-tonnes.

Vous voulez savoir quels sont les faits en matière de sécurité? Eh bien, depuis 1973, notre amélioration dans ce domaine a été constante; je n'aurai d'ailleurs aucune difficulté à vous présenter des données qui illustrent cela. Le nombre d'accidents a diminué à chaque année depuis 1973 y compris en 1978. Cette dernière année constitue d'ailleurs la première au cours de laquelle il y a eu un accident et des décès dans la catégorie du service aérien à horaire. Il n'y a pas eu de tel accident entre 1970 et 1978, et même malgré ces deux malheureuses catastrophes survenues en 1978, nos archives indiquent malgré tout que nous nous améliorons à long terme.

Monsieur le président, je regrette de devoir dire que les statistiques fournies par les moyens de communication et par les inspecteurs insatisfaits et auxquelles bon nombre de déclarations faites en Chambre ont fait écho, ont donné une impression tout à fait fausse des faits en matière de sécurité au Canada. Par conséquent, à titre de haut fonctionnaire chargé de cette question, cela me paraît déplorable, et je suis vraiment consterné qu'on permette que cela se produise. Je suis donc heureux qu'on me fournisse l'occasion de rétablir les faits et de les faire consigner. Je suis d'ailleurs disposé à faire cela en toute circonstance, quelle qu'elle soit, ou devant toute tribune publique car je suis fier de notre dossier sur ce chapitre. Je l'ai constitué . . .

Des voix: Bravo, bravo!

Le président: Je vous remercie beaucoup. Je crois que nous avons couvert cette question. Passons maintenant à M. Roy.

Une voix: Pouvons-nous présenter la motion?

Le président: Je m'excuse, monsieur Roy, mais avant de vous laisser prendre la parole, nous devons présenter la motion de M. Mazankowski . . .

Mr. Roy: Mr. Chairman, did he, in fact, put his motion before the Committee?

The Chairman: Yes, I have it. He gave it to me but has not read it, I thought . . .

Mr. Roy: Given the information that he has just received, he might have decided to retract the motion, Mr. Chairman.

The Chairman: He has not indicated to the Chair that he would . . .

Il y a déjà presque trois quarts d'heure d'écoulés, je crois donc que nous pouvons disposer de cette motion. Il est donc proposé par M. Mazankowski:

> Que le programme figurant sous le crédit 1 au titre de l'administration ministérielle fasse l'objet d'une coupure de $22,000 et qu'on présente un rapport provisoire à ce sujet à la Chambre des communes au plus tard le mardi 13 mars.

M. Roy: Tout à fait absurde.

[*Texte*]

The Chairman: All those in favour of the motion?

Mr. Harquail: Just a moment, please. On a point of order . . .

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

Mr. Harquail: It could also be a point of information. Is it not the practice of most committees, and your, Mr. Chairman, to have a copy of this in both languages?

Mr. Murta: It is impossible.

Mr. Harquail: Is that going to be waived?

The Chairman: It has just been written up. The member has not had the time to do it in both languages. I hope the Committee will accept it as read.

All those in favour of the motion? All those in favour raise your hands, please.

Motion negatived: yeas 7; nays 8.

The Chairman: I declare the motion defeated. Monsieur Roy, s'il vous plaît.

M. Roy: Merci, monsieur le président. On a vu, en tout cas, depuis, que la montagne vient d'accoucher d'une souris.

Lors de la réunion de lundi soir dernier, monsieur le président, j'ai posé des questions au ministre sur un sujet d'actualité qui, je pense, est abordé dans le rapport du ministre. Il s'agit de la question des activités des aéroports, particulièrement de l'aéroport international de Mirabel et de l'importance stratégique de cet aéroport dans le développement économique de la région métropolitaine.

Monsieur le président, il est déjà 10 h 30 et je suis le premier à prendre la parole au nom de notre parti. On a accordé une heure à l'opposition. J'espère donc que vous allez reconnaître qu'il est actuellement 10 h 30 et que nous ne faisons que commencer de notre côté à questionner le ministre.

Monsieur le président, mon intervention est basée, sur les résultats d'une rencontre qui a eu lieu entre les 15 députés de la région de Montréal, 5 ministres et le maire de Montréal avec tout le conseil exécutif. Nous étions tous d'accord pour reconnaître l'importance stratégique de l'aéroport international de Mirabel dans le développement économique, non seulement de la région, mais de tout l'Est du Canada. Je demanderais donc au Ministre s'il y a eu communication au niveau des ministres ou au niveau des fonctionnaires avec le ministère des Transports du Québec? Mon inquiétude est basée sur ceci. Lors d'une assemblée de son conseil, le 7 décembre 1978, la ville de Laval a voté une résolution portant le numéro CE-789564 concernant le réseau-express de Montréal; et cette résolution mentionnait qu'à trois reprises le Gouvernement du Québec a demandé à la ville de Laval de suspendre pour des périodes de six mois l'émission de permis de construction dans les territoires affectés par l'implantation éventuelle de trois stations prévues: les stations Concorde, Vimont et Auteuil; et ce par suite des retombées économiques qui pourraient résulter de la mise en place d'un réseau de transport en commun régional. Il semble que la position du Gouvernement du Québec soit double. Le ministre des Affaires municipales, M. Guy Tardif, s'est prononcé contre le réseau-express métropoli-

[*Traduction*]

Le président: Quels sont les avis favorables?

M. Harquail: Si vous permettez, un moment, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Harquail, un rappel au Règlement.

M. Harquail: Mon intervention peut également être considérée comme un renseignement. Monsieur le président, n'est-il pas au courant dans la plupart des comités et dans le vôtre, de fournir une version de cela dans les deux langues?

M. Murta: C'est impossible.

M. Harquail: Il faudra laisser tomber cela?

Le président: La motion vient tout juste d'être rédigée. Le député n'a pas eu le temps de l'écrire dans les deux langues. J'espère que le Comité l'acceptera telle qu'elle.

Tous ceux qui sont favorables à cette motion? Levez tous la main, s'il vous plaît.

Motion rejetée: Avis favorables 7; avis défavorables 8.

Le président: La motion est rejetée. Mr. Roy, go ahead.

Mr. Roy: Thank you, Mr. Chairman. Well, in any case, we have just seen that the mountain has given birth to a molehill.

During last Monday night's meeting, Mr. Chairman, I put questions to the Minister about a subject which is in the news and which is dealth with, I think, in his report. It is the question of the activities of airports, particularly Mirabel International Airport and its strategic importance for the economic development of the metropolitan region.

Mr. Chairman, it is already 10.30 o'clock and I am the first from our party to have the floor. One full hour has been granted to the Opposition and I therefore hope that you will recognize that it is 10.30 o'clock and that we are just beginning to put questions to the Minister on our side.

Mr. Chairman, my question is based on the results stemming from a meeting attended by 15 M.P.s from the Montreal region, five Ministers and the Mayor of Montreal and his entire executive council. We all agreed that Mirabel International Airport had a great strategic role in the economic development, not only of the region but of the whole Eastern part of Canada. I would like to ask the Minister whether the Quebec Minister or officials from that province's Department of Transport were contacted. My concerns are based on the fact that when Laval City Council met on December 7, 1978, it voted on a resolution, number CE-78/9564, concerning a rapid transit system from Montreal. It was mentionned in the resolution that Laval was asked three times by the Government of Quebec to suspend, for a period of six months, the issue of building permits for the area which would eventually be affected by the building of the three proposed stations—Concord, Vimont and Auteuil—duets the economic spin-offs which could result from a regional rapid transit system. It seems that the Quebec government has two positions. The Minister of Municipal Affairs, Mr. Guy Tardif, is against the rapid transit system and it is strange that the Quebec Department of Transport would once again ask the City to suspend the issue of building permits along the proposed route. I would

[*Text*]

tain, et il est curieux de voir aujourd'hui le ministère des Transports du Québec demander une fois de plus à la ville de suspendre l'émission de permis de construction le long de cette voie-là. J'aimerais savoir s'il y a eu communication entre le ministère des Transports du Québec et celui du Canada concernant le développement de ce service de transport en surface entre Mirabel et Montréal?

• 1030

Mr. Lang: On that subject, and only on that one, I do not think there has been very much exchange since the meeting between Mr. Lessard and myself a year ago. We have, of course, also raised with them the issue of the use of resources for rail transport in the Montreal region and we really had awaited a reply from them on that. I have not yet received one, although I understand that yesterday, a month after my telex, there was an exchange of conversation between the deputy minister in the Province of Quebec for transportation and my deputy, but that they have not yet responded to Canadian National's request. So I think we very much await their next move in sorting out their view of priorities in relation to the use of our urban transportation assistance funds.

M. Roy: Merci, monsieur le ministre.

Depuis le début je suis inquiet. Si le Gouvernement du Québec ne collabore pas dans ce dossier, les gens de Laval vont en souffrir. Si l'on devait opter pour un train aéroportuaire ce dernier n'assurera pas de service de transport aux banlieusards, c'est-à-dire aux gens qui vivent le long de la voie du Canadien Pacifique. Il me semble qu'il n'y a pas de coordination au sein du gouvernement du Québec. Je rappelle aux responsables leur manque d'intérêt au développement économique. Une chose est certaine, c'est que je continuerai à m'intéresser à ce dossier très important pour le développement, non seulement de la région de Laval, mais aussi de tout le secteur nord de Montréal.

Ma deuxième question est la suivante: Est-ce que le ministère des Transports contribue aux dépenses ou aux frais de la Corporation urbaine de Montréal et de la ville de Laval concernant le transport par autobus entre Mirabel et Montréal?

Mr. Lang: I do not believe we do, Mr. Roy, but I would really like to reserve that and double check it because there may be some special program there. My view at the moment is that we do not.

• 1035

M. Roy (Laval): Ma troisième question, et ce sera la dernière, se rattache quelque peu à ce que le président du Comité, M. Campbell, a signalé concernant le service entre Ottawa et Montréal. J'ai été, moi aussi, témoin d'incidents où, parce qu'il y avait trop d'usagers à bord des trains et qu'il n'y avait pas suffisamment de wagons, certains passagers ont été obligés de voyager entre Ottawa et Montréal dans le compartiment aux bagages. A cette occasion, ces personnes ont dû, afin de dégager la responsabilité de Via Rail en cas d'accident, signer un certificat de non-responsabilité.

[*Translation*]

like to know whether the Quebec and federal Departments of Transport have discussed the possibility of a rapid transit system between Montreal and Mirabel.

M. Lang: Je ne crois pas qu'on en ait beaucoup parlé depuis ma rencontre avec M. Lessard il y a un an. Nous avons parlé, évidemment, de la possibilité d'utiliser les rails existants pour un réseau de transport ferroviaire dans la région de Montréal, et nous attendons toujours la réponse. Je n'en ai pas reçu, mais on me dit qu'hier, un mois après que mon télex a été envoyé, le sous-ministre des Transports du Québec a parlé à mon sous-ministre; mais le gouvernement provincial n'a toujours pas répondu à la demande du Canadien National. Nous attendons donc que le gouvernement provincial ait établi ses priorités quant à l'utilisation des subventions fédérales pour les transports urbains.

Mr. Roy: Thank you, Mr. Minister.

This has worried me from the very beginning. It is the people of Laval who will suffer if the Government of Quebec does not co-operate on this. If we were to opt for an airport train, there would be no service for commuters who live along the Canadian Pacific route. There seems to be a lack of co-ordination within the Quebec government. I would once again like to remind those responsible for this of their lack of interest in regional development. I will certainly follow up on this as it is very important for development, not only for the Laval area, but for the whole of Montreal-North.

Now for my second question. What does the Department of Transport contribute to the City of Montreal's and the City of Laval's output for bus transportation between Mirabel and Montreal?

M. Lang: Je ne crois pas que nous contribuions quoi que ce soit, monsieur Roy, mais j'aimerais vérifier, car il se peut qu'il y ait un programme spécial. Mais je ne crois pas qu'il y ait des subventions fédérales.

Mr. Roy (Laval): My third and last question deals with the point raised by the Chairman of the Committee, Mr. Campbell, concerning service between Ottawa and Montreal. I, too, have witnessed incidents where, because there were too many passengers and not enough cars, people had to ride from Ottawa to Montreal in the baggage compartment. These people were asked to sign a release so that Via Rail would not be responsible in case of an accident.

[*Texte*]

Alors, il me semble que si on veut améliorer le service entre Montréal et Ottawa, et je félicite Via Rail pour le travail qui a déjà été fait, il me semble, dis-je, que nous devrions réellement corriger cette situation dans le plus bref délai. Je pense que d'autres députés peuvent en témoigner, il est évident que la direction fait défaut quant au service fourni aux usagers entre Ottawa et Montréal.

Mr. Lang: As I indicated to the Committee yesterday, and I am glad to repeat today, I will be looking at the specific problem of the Montreal-Ottawa service which had been drawn to my attention. I suppose, in a way, it is, at least, the problems of success in that we have wanted to attract more people to the trains and the problems arise when they come and want service. On the other hand, obviously, the more quickly we can respond and have good service for them, the more obviously we will be able to keep them coming back. That is why I take it as a very serious matter and we will be following it up.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, ma dernière question a trait aux activités de Via Rail. Est-ce que vous avez des chiffres concernant l'augmentation du nombre de passagers qui ont utilisé Via Rail au cours de la dernière année? Y a-t-il augmentation dans le nombre des passagers?

Mr. Lang: Yes, the last figures I saw, and there may be more up-to-date ones available now, showed about a 15 per cent increase in passenger travel year over year. I thought that was very encouraging and we will want to keep that growing.

M. Roy (Laval): Est-ce que vous avez un certain service d'intégration entre l'autobus, le train et l'avion? Est-ce qu'on travaille à l'intégration des services?

Mr. Lang: That is an objective on which we are working very zealously and Via Rail has taken it on with enthusiasm, too. It has created a certain amount of decentralization, region by region, in order to accomplish this. They have gone forward with some advisory consultation involving people within transportation, within each province or within each region. The question of how stations, routes, buses and trains, particularly, can be integrated is one that is very much being advanced through that process, and we will continue to work on it. The connection with airplanes and other forms of transportation, obviously, is important, too, but I think the rail and bus interface is the most important one, first of all.

Le président: Merci, monsieur Roy.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. I would like to explore, get into and discuss the whole question of what I feel is a rather underhanded attempt by the federal government, I suppose, through the Department of Transport to significantly restructure the airport revolving fund and some of the implications that may be flowing out of that, certainly not only to the people on this Committee, but also to the Canadian flying public and the Canadian taxpayer; also the fact that within a short matter of time the air passengers in this country are going to be paying a tax of some $15 per flight, which is really a 100 per cent increase, that the government announced some

[*Traduction*]

It seems to me that if we want to improve service between Montreal and Ottawa, and I congratulate Via Rail on the work it has already done, we should rectify this as quickly as possible. I think that other members would agree with me that management is obviously failing to provide services to users between Ottawa and Montreal.

M. Lang: Comme je l'ai dit hier au Comité, et je suis heureux d'avoir l'occasion de le répéter, je vais me pencher sur les problèmes concernant le service entre Ottawa et Montréal qui ont été portés à mon attention. Nous avons réussi à attirer plus de voyageurs, mais il faut maintenant leur fournir un service. Il va sans dire que, plus vite nous réglerons les problèmes, plus nous pourrons garder la clientèle. C'est un problème très grave et nous avons l'intention de le régler.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, my last question deals with Via Rail's activities. Could you provide us with figures on the increase in the number of passengers using Via Rail over the past year? Has there been an increase in the number of passengers?

M. Lang: Oui, les derniers chiffres que j'ai vus, et il y en a peut-être d'autres publiés depuis, ont témoigné d'une augmentation de 15 p. 100 par rapport à l'année dernière. C'est très encourageant et nous voudrions que le nombre de passagers continue d'augmenter.

Mr. Roy (Laval): Do you have an integrated bus, train and air service? Are you working on an integrated service?

M. Lang: Nous y travaillons avec beaucoup de zèle et Via Rail partage notre enthousiasme. A cette fin, il a entrepris une décentralisation, région par région. Il a consulté des spécialistes de transport dans chaque province et dans chaque région. Nous améliorons sans cesse nos connaissances sur la façon d'intégrer les gares, les voies, les trains et les autobus et nous continuons à y travailler. L'intégration avec les services de transport aérien et autres, est aussi très importante, mais je crois qu'il faut insister d'abord sur l'intégration des services d'autobus et de trains.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Je voudrais parler de ce que je considère comme une tentative malhonnête de la part du gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du ministère des Transports, en vue de restructurer le fonds renouvelable pour les aéroports, ainsi que ses effets non seulement sur les membres du Comité, mais aussi sur les contribuables et les Canadiens qui voyagent par avion. Le gouvernement a annoncé il y a quelque temps que, d'ici peu, les personnes qui prennent l'avion au Canada seront frappées d'une taxe de $15 par vol, ce qui représente une augmentation de 100 p. 100. Monsieur le président, cette majoration arrive un moment où

[*Text*]

time ago. This increase is coming on at a time, Mr. Chairman, when tourism is being very strongly recommended for Canada. In fact, we have a task force on tourism looking into the whole question and once again it is a perfect indication of government working at cross-purposes with itself.

In addition to the monstrous increase in the airport tax, 100 per cent, that will ultimately be paid by the flying public, the government intends, Mr. Chairman, to convert the tax to a user charge to be levied upon the airlines with an estimated return from this new tax of approximately $150 million per year and, of course, the airlines will be bound and bent to pass that tax on to the travelling public.

The core of the government's proposal that has been put down really by the Department of Transport is that the 23 top-volume airports in the country would, through high rental rates and higher landing fees and also using the profits of the Toronto airport, pay the losses at Mirabel which are amounting to, I understand, about $1 million a week, and make this into a self-supporting group while revenues would be set as though the group had to earn a fixed return on net assets. The Department of Transport will not have to pay interest on the existing debt or possibly even repay it.

What will ultimately happen is that it is thought great amounts of money will be forthcoming to the Department of Transport through this change, through this method, they will be coming from interest that the Department of Transport will charge but will not have to pay, they will be coming through funds retained through depreciation, and also, Mr. Chairman, because there is cross-subsidization involved which is part of this whole devious plan, the whole feature will be able to pay for miscalculations on behalf of what the civil servants and the government have decided or they could pay for poor planning, possibly in the future, in airports, pay for even poor administration or even political action as may from time to time take place.

The cross-subsidy that is involved in this, that the Treasury Board Department talks about, will virtually eliminate any meaningful parliamentary scrutiny because the need for new funds is going to be very, very small in the future. The cross-subsidy is also going to deny any informed review of the user charges. These are certainly two areas that we, in the opposition, are very, very concerned about. The money that will be available will be able, presumably in this fund, to pay for overhead and terminal costs whether or not they happen to be responsible or not.

In the estimates that we are looking at at the present time, the 1979-80 estimates, if you go through the estimates, Parliament is not asked to approve of the 23-airport fund, merely the amount shown. In other words, we are lumping it all into one revolving airport fund, I suppose you would say. Members of Parliament are not offered a breakdown of the sources of the revenues or a breakdown of the expenses. And it is also interesting to note that the 23 airports in the fund will be producing a surplus of some $19,579,000 and if landing fees increase over the next number of years, it is estimated that more than $80 million could accumulate in this fund, in other words, surplus cash on hand so that the Department of Trans-

[*Translation*]

l'on insiste beaucoup sur l'importance du tourisme pour le Canada. En fait, un groupe de travail sur le tourisme étudie justement toute la question et cela montre bien combien le gouvernement se contredit lui-même encore une fois.

Outre la monstruosité de cette majoration de 100 p. 100 de la taxe d'aéroport qui sera finalement payée par le public, le gouvernement entend l'imputer aux utilisateurs et donc aux compagnies aériennes et en espèce quelque 150 millions de dollars par an. Les compagnies aériennes seront bien sûr obligées de faire payer ce coût additionnel par le public.

L'essentiel de la proposition gouvernementale annoncée par le ministère des Transports est que les 23 plus gros aéroports du pays auront des loyers et droits d'atterrissage plus élevés et permettront, de même que les bénéfices réalisés à l'aéroport de Toronto, d'essuyer les pertes de Montréal qui s'élèvent, si je ne m'abuse, à eviron 1 million de dollars par semaine et à rendre ce groupe viable puisque les recettes seraient fixées comme si le groupe devait toucher des revenus fixes sur ces immobilisations. Le ministère des Transports n'aura pas d'intérêt à payer sur sa dette et peut-être ne le remboursera-t-il même pas.

On prévoit que cette méthode permettra au ministère de toucher finalement de grosses sommes; à partir de l'intérêt que facturera le ministère des Transports sans avoir à le payer de fonds d'amortissement, et aussi, monsieur le président, grâce à une formule d'intersubventionnement inhérente à tout ce plan, l'ensemble devant permettre de payer les erreurs des fonctionnaires et du gouvernement à tous les niveaux: prévision, planification, et même à l'avenir mauvaise administration ou encore de temps en temps manœuvres politiques.

Cet interfinancement dont parle le Conseil du trésor éliminera pratiquement tout véritable examen parlementaire car il ne sera plus besoin que de très peu de fonds nouveaux. Ce système empêchera aussi d'obtenir des détails sur les frais d'utilisation. Il y a donc deux domaines qui inquiètent particulièrment l'opposition. Il semble que les argents ainsi obtenus pourront servir à payer les frais généraux et les frais d'aérogares quels que soient les responsables.

Dans les prévisions budgétaires de 1979-1980, on ne demande pas au parlement d'approuver le fonds des 23 aéroports, mais simplement la somme indiquée. Autrement dit, on ne considère plus qu'un seul fonds renouvelable pour les aéroports. On ne présente pas aux députés la ventilation des sources de revenus ou de dépenses. Et il est également intéressant de constater que les 23 aéroports considérés dans ce fonds conduiront à un excédent de quelque $19,579,000 et avec une majoration des droits d'atterrissage dans les années à venir, on peut prévoir des rentrées de quelque 80 millions de dollars, autrement dit, de l'argent disponible dont le ministère des Transports pourrait faire ce qu'il veut sans le soumettre abso-

[*Texte*]

port could, in effect, do what they like without really any kind of Parliamentary scrutiny. In other words, there would be enough financial capital for spending with virtually no Parliamentary scrutiny. Mr. Chairman, ordinary Canadians in this country who make mistakes quite often have to pay for them, but that does not seem to be the case in the federal government under this proposed scheme, which we certainly are opposed to. The government has moved very cutely, in my opinion anyway, to deny proper Parliamentary control, which, as I mentioned earlier in my statement, will lead to unfair treatment for the industry, it will lead to unfair treatment for passengers, and it is going to lead to unfair treatment for the taxpaying public.

I think, if we look behind the reasons, there are probably two. It appears that some civil servants in the Department of Transport are looking to collect and gather more power within their own spheres of interest, and also are looking to make it as easy as possible so that when they do come before the Standing Committee on Transport and Communications of the House of Commons there will be less tendency to critize in specific areas because there just will not be that particular chance.

I think one of the most tragic things in this whole question is the fact that the Minister of Transport has allowed this whole thing to take place. Mr. Chairman, with that in mind and those concerns, I am going to make a motion. I am sorry, I do not have it in French.

I move that the Minister of Transport be denied the authority to spend any revenues during the fiscal year 1979-80 with respect to user charges for general aviation, and that an interim report be presented to this effect to the House of Commons not later than Tuesday, March 14, 1979.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think Mr. Murta has made some very strange statements in view of the tremendous amount of information that has, in fact, been provided on the airport revolving fund. I do not know whether he has seen the separate presentation that we made available to all members on the Committee and that outlines in great detail what, in fact, is involved in the fund. Indeed, if he were to compare that and this year's information on these airports, he would find it was more information, not less, than had been supplied in previous estimates with the estimates structured in the former way. As a result, the Committee can be assured of more scrutiny, not less, in relation to these particular airports.

• 1045

Mr. Murta worries about the conversion of the airport tax; the possibility of its conversion to user charges. In fact, I would point out to him, first of all, that this is a question of how a specific amount of money is collected from the travelling public and the airlines, and that any change in that regard has been made expressly subject to a negative resolution in the House in the legislation that allows it to go on. I would tell him further that a significant number of airline spokesmen have indicated to me that they recognize the advantage in the

[*Traduction*]

lument au Parlement. Autrement dit, il y aurait suffisamment de capital pour dépenser sans pratiquement de contrôle parlementaire. Monsieur le président, il est évident que le commun des Canadiens qui fait des erreurs doit souvent les payer, mais cela ne semble pas être le cas pour le gouvernement fédéral dans un tel système. Nous nous y opposons donc sans hésitation. Le gouvernement s'est montré très astucieux, me semble-t-il, en retirant au Parlement tout véritable pouvoir de contrôle et cela peut se révéler injuste pour l'industrie, pour les passagers et, finalement, pour les contribuables.

L'on peut trouver deux raisons à cela. Il semble que certains fonctionnaires du ministère des Transports s'affairent à recueillir toujours davantage de pouvoirs et à se rendre la vie toujours plus facile, de sorte que lorsqu'ils se présentent au Comité permanent des transports et communications de la Chambre des Communes, il soit plus difficile de critiquer des secteurs précis.

Un des éléments les plus tragiques de toute cette affaire est que le ministre des Transports l'ait autorisée. Monsieur le président, tout cela étant, je vais faire une proposition. Je suis désolé de ne pas en avoir le texte français.

Je propose que le ministre des Transports se voit refuser l'autorité de dépenser toutes recettes, de cete facturation aux utilisateurs au cours de l'année financière 1979-1980 pour l'aviation générale, et qu'un rapport intérimaire soit présenté à la Chambre des Communes au plus tard le mardi 13 mars 1979.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, M. Murta vient de faire quelques affirmations des plus étranges, étant donné l'énorme quantité de renseignements fournis sur le fonds de roulement des aéroports. Je me demande s'il a vu le rapport spécial que nous avons préparé à l'intention des membres du Comité, car celui-ci contient tous les détails voulus sur ce fonds. S'il voulait d'ailleurs le comparer aux renseignements fournis cette année sur les aéroports, il s'apercevrait qu'il est plus détaillé, et non pas moins, que les documents fournis selon l'ancienne formule. Cela permettra au contraire au Comité d'examiner plus spécifiquement l'administration de ces aéroports.

M. Murta s'inquiète de la conversion de la taxe d'aéroport; du fait que l'on puisse la transformer en droits à percevoir auprès des utilisateurs. Je lui ferais remarquer tout d'abord que la question est de savoir comment percevoir une somme auprès des voyageurs et des compagnies aériennes et que tout changement à cet égard a été expressément rejeté par la Chambre des communes lors de l'étude du projet de loi pertinent. Je lui dirais d'autres parts que nombre des porte-parole de compagnies aériennes m'ont déclaré qu'ils reconnais-

[*Text*]

long run of having the airport tax and user charges integrated into one form of collection of these amounts, instead of having the trouble of noting the specific additional tax, ticket by ticket, in our aviation system. So that is a simplicity once one recognizes there will be a certain amount of money collected for the purposes of our airports. Of course, that is a matter of overall policy; one where we have to decide whether money for our airport system comes from those who use the airports, or whether the general taxpayer is made to pay it. Mr. Murta makes it sound as though if you do not charge the travelling public, you do not have to charge anybody. But you do, you have to have that money, and it is a question of equity as to how it ought to be raised.

Mr. Murta referred to the question of whether we were going to use Toronto's profits to subsidize Mirabel's losses. In fact Mirabel on a cash basis is in a surplus position and it is only the question of carrying notionally forward interest in original investment that created the look of loss at all. So on a cash basis there is no transfer.

But of course cross subsidies will take place in an airport system and in this whole operation, as we move from . . .

Mr. Mazankowski: I would not let you run my business.

Mr. Lang: . . . beginnings of airports where they will tend to run below their optimum, to later more mature airports, where they not only pay their operating costs, but where they begin to pay something towards capital, so that they can either, in effect, repay that capital or more likely put the capital forward for future developments.

Mr. Murta talked about an $80 million surplus which may build up by a certain date in the airport fund; that ignores the fact that we will need funds to go on with important improvements in Winnipeg and Regina, to mention just two airports nearer to home to him, which I presume he would not oppose having work done on as it is required; many many millions of dollars out of his source will therefore be available for these Winnipeg improvements.

When he speaks about the question of terminal costs having been included, he obviously failed to note that the Auditor General suggested that that exactly be done, and therefore we are responding to the proposal from the Auditor General. Once again he resorts to that, I think, very unfair suggestion of some power move on the part of officials within the Department of Transport. It is unfair; it is unfounded, and it is really, I think, a completely inappropriate approach.

In fact, of course, the whole approach to our airports has been to look seriously at more decentralization and authority to the community. We have in fact in the air administration, as a result, a serious look going on whether or not we can turn more and more airport management, individual airport by airport, over to local boards of directors composed of people in the community where the airport is, and not in the hands of officials. If you need any evidence at all, Mr. Chairman, of the unfairness of that charge I think that examination itself puts it to rest.

[*Translation*]

saient l'avantage à long terme d'une intégration de la taxe d'aéroport et du droit d'utilisation par rapport au système actuel qui oblige à indiquer la taxe supplémentaire sur chaque billet. C'est donc un facteur de simplicité lors que l'on comprend qu'une certaine somme doit être perçue au sein des aéroports. C'est évidemment une question de politique générale; il nous faut décider si ces argents doivent être perçus auprès des usagers des aéroports ou, au contraire, du grand public. A entendre M. Murta, si l'on ne facture pas les voyageurs, on ne devrait facturer personne. Alors, il le faut, cet argent est nécessaire et la seule question est de décider s'il est plus juste de le percevoir auprès des usagers qu'auprès de l'ensemble de la population.

M. Murta parlait d'essuyer les pertes de Mirabel avec les bénéfices de Toronto. En fait Mirabel, sur une base de paiements, présente un excédent et seul le report d'intérêt sur l'investissement initial peut faire apparaître une perte. Toutefois, sur une base de paiements, il n'y a pas de transfert.

Il est évident que l'interfinancement est une réalité dans un réseau d'aéroports semblables lorsque . . .

M. Mazankowski: Je ne vous confierais pas la gestion de mon entreprise.

M. Lang: . . . nous avons des aéroports neufs qui ne fonctionnent pas encore à pleine capacité et d'autres plus anciens qui, non seulement font leurs frais, mais commencent à rembourser le capital d'investissement et peuvent donc soit rembourser ce capital soit permettre de réinvestir.

M. Murta a parlé d'un excédent de 80 millions de dollars que l'on pouvait retrouver dans le fonds des aéroports d'ici quelques années; cela ne tient pas compte du fait qu'il nous faudra utiliser une partie de ces fonds pour apporter d'importantes améliorations à Winnipeg et Regina, pour ne citer que deux exemples de sa région, où je ne pense pas qu'il s'oppose à ce que l'on effectue les travaux nécessaires. Des tas de millions de dollars seront donc ainsi perçus pour effectuer les transformations de Winnipeg.

Lorsqu'il s'inquiète de l'inclusion des frais d'aérogares, il oublie évidemment que c'est justement là une suggestion du Vérificateur général et que nous ne faisons donc que nous conformer à sa suggestion. Là encore, il voudrait y voir un élargissement des pouvoirs des fonctionnaires du ministère des transports. Cela est parfaitement injuste, sans fondement et entièrement inapproprié.

En fait, l'idée a simplement été d'étudier sérieusement la possibilité de décentraliser davantage l'administration de nos aéroports au profit des collectivités. On étudie par exemple sérieusement la possibilité de confier davantage la gestion des aéroports individuels à des conseils d'administration locaux composés de ressortissants des collectivités et non plus de fonctionnaire. S'il était nécessaire de refuter une telle accusation, monsieur le président, je crois que cette simple contestation suffirait.

[*Texte*]

• 1050

I really resent, however this repeated attempt to blacken—in generalizations, without any foundation in fact at all, as I have shown by answering each and every one of the suggestions made by Mr. Murta. He was wrong in each and every suggestion, and on the basis of all those wrong facts he chose to place an accusation against people within the Department of Transport. Maybe he will want time to consider, but perhaps in view of that he might right now apologize to the officials in the department for his remarks.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

M. Lapointe.

Mr. Oberle: There is a motion.

The Chairman: There is a motion. We are just reviewing to make sure that the motion is in order. As soon as I have the information I will let you know, Mr. Oberle.

M. Lapointe.

M. Lapointe: Monsieur le président, nous avons indiqué que Mlle Campbell prenait ma place.

The Chairman: Miss Campbell.

Miss Campbell: Following the meeting the other night, following in the same line as that on CN Marine, it is my understanding that there is a new agreement either before the Minister or to be presently before the Minister on a new arrangement for CN Marine. Is the Minister aware of that, and if so, could you give me a little bit of detail?

Secondly, is it going to provide for transferring the *Princess of Acadia* which is not at present under CN Marine—it is just under a contract agreement—and the *Bluenose* and the *Evangeline*. These three boats, which are under contract by the federal government with CN Marine, are they going to be provided under the new Marine agreement?

I will go back into more detail after, but I would like to have at least an answer on the transfer of assets. What vessels are transferring under that new agreement. Secondly, I would like to have a little bit of detail about this agreement that CN Marine and the department are involved in. Could I get some information on that?

Mr. Lang: Yes, Mr. Chairman, Mr. Giroux of the surface administration has joined me. Basically you are right in saying that we are in the final phases of a contract with CN Marine which will involve the transfer of the assets, although as I emphasize, we will retain the obligation to prescribe certain things, including levels of service, which we insist upon their having. But perhaps Mr. Giroux might make a further comment bout those specific vessels.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. R. Y. J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

Yes, the *Bluenose* and the *Princess of Acadia*, which are presently owned by the federal government, will be transferred to CN Marine as part of the over-all agreement. The M.V. *Evangeline* is on a lease-purchase contract, and this lease-pur-

[*Traduction*]

Cela n'empêche que je trouve détestable cette manie de toujours vouloir tout noircir à force de généralisations sans aucun fondement comme je l'ai démontré en répondant à chacune des accusations portées par M. Murta. Il fait erreur dans chaque cas et, à partir de ces faussetés, accuse le personnel du ministère des Transports. Peut-être voudra-t-il se donner le temps d'y réfléchir mais je pense qu'il doit des excuses aux fonctionnaires du ministère.

Des voix: Bravo!

Le président: Merci, monsieur Murta.

Monsieur Lapointe.

M. Oberle: Nous n'avons pas voté sur la proposition.

Le président: C'est vrai. Nous vérifions simplement que celle-ci est recevable. Dès que je le saurai, je vous en avertirai, monsieur Oberle.

Monsieur Lapointe.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, we have indicated that Miss Campbell would take my stead.

Le président: Mlle Campbell.

Mlle Campbell: Suite à la réunion de l'autre soir et pour reprendre la question de CN Marine, il semble qu'une nouvelle convention soit présentée au ministre ou que de nouvelles dispositions doivent lui être proposées d'ici peu. Le ministre est-il au courant et, dans l'affirmative, pourrait-il me donner quelques détails?

Deuxièmement, cela prévoit-il que la *Princess of Acadia* qui ne relève pas actuellement du CN Marine, sinon par voie de contrats et le *Bluenose* et l'*Évangéline* soient transférés à CN Marine? Ces trois navires pour lequel le gouvernement fédéral a des contrats avec le CN Marine vont-ils être englobés dans cette nouvelle entente?

Je reviendrai plus tard dans les détails, mais j'aimerais qu'au moins le ministre me renseigne sur ce transfert de valeurs. Quels sont les navires ainsi transférés? Deuxièmement, pourrait-il me donner quelques détails sur cette entente entre CN Marine et le ministère? Peut-on me renseigner?

M. Lang: Oui, monsieur le président, M. Giroux, des transports de surface, pourra m'aider. Essentiellement, vous avez raison de dire que nous en arrivons à l'étape finale de la signature du contrat avec CN Marine qui prévoit un transfert d'actifs même si nous conserverons l'obligation de prescrire certaines choses comme les niveaux de service. Peut-être M. Giroux aurait-il d'autres renseignements plus précis à vous donner sur ces navires en particulier?

Le président: Monsieur Giroux.

M. R. Y. J. Giroux (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Le *Bluenose* et le *Princess of Acadia*, actuellement propriété du gouvernement fédéral, seront transférés à CN Marine aux termes de l'entente globale. Le *M. V. Evangeline* fait l'objet d'un contrat de location-vente qui sera assumé par la CN

[*Text*]

chase contract will be taken up by CN Marine as part of its ongoing acquisition of assets. So to answer your question, all three will become the property of CN Marine.

Miss Campbell: So in other words, the federal government is giving up its interest per se in those boats to CN Marine.

Mr. Lang: Yes. But of course, we own CN Marine.

Miss Campbell: Yes, I realize that. I would like to know a little more about the agreement—or are you at liberty to give us any agreement on this new CN Marine agreement?

Mr. Giroux: The agreement has not been finalized as yet. It is a rather complex set of documents. But essentially it is a tripartite agreement between the Government of Canada and the Minister of Transport, Cn and CN Marine, to transfer the assets, which will be evaluated roughly about $100 million; and also it will regulate the relationships between the government and CN Marine in the contracts in which the service levels will be established and by which we will be paying them a specific amount of money for each of the services and that will be the government outlay for that service during the year in question. We are finalizing the negotiations on all of these, and we hope within a month the process will be under way and all of the transfers and the new contracts will have been signed with CN Marine.

Miss Campbell: I certainly hope your agreement includes those two extra weeks of service the people in south-western Nova Scotia are looking for, for the tourist industry, and hopefully before that is signed—that agreement includes that. My understanding is a total-cost arrangement will be entered into. Is that right?

Mr. Lang: Yes, we have looked closely at that and we have come up with a compromise which I hope is satisfactory . . .

Miss Campbell: Instead of four weeks, two weeks?

Mr. Lang: One extra week.

Miss Campbell: How do you pick which week? At the end of the season or at the beginning of the season? You were actually looking for four weeks, two on each end. So how do you pick one week or another? I am looking forward to seeing what that total agreement is.

I would like to go on on that and I would like to have a break-down of the subsidies paid for each run under CN that was either contracted for or was run in the fiscal year we are ending, 1978-79. I think it is $105 million. I wonder if I could get a break-down. It does not have to be given right now because I have another question I would like to go on to. But perhaps I could have that sent to me or attached.

Mr. Giroux: Yes, the final figures, Mr. Chairman, on the break-down of each service are not in yet because the books terminate on December 31 and we are still finalizing those figures. But we will give you as much information as we can in the reply that follows on the other evening's question.

• 1055

Miss Campbell: Mr. Chairman, to the Minister: last year the Minister entered into an agreement, a highways agreement

[*Translation*]

Marine dans le cadre de son programme d'achat d'actifs. Donc ces trois navires deviendront en effet la propriété de CN Marine.

Mlle Campbell: Autrement dit, le gouvernement fédéral abandonne son intérêt propre dans ces navires à CN Marine.

M. Lang: Oui. Mais, bien sûr, nous sommes propriétaires de CN Marine.

Mlle Campbell: D'accord, je comprends bien cela. Pourriez-vous me donner quelques autres détails sur cette entente, ou cela n'est-il pas possible?

M. Giroux: Les conditions n'ont pas encore été finalisées. C'est un ensemble de documents plutôt complexe mais je puis vous dire que c'est une entente tripartite entre le gouvernement du Canada, le ministre des Transports, CN et CN Marine pour transférer l'actif qui sera en gros évalué à environ cent millions de dollars et pour réglementer les relations entre le gouvernement et CN Marine dans le cadre des contrats où les niveaux de services seront établis et où nous payerons certaines sommes pour chacun de ces services, à titre de participation gouvernementale à ce service pour l'année. Les négociations arrivent à l'étape finale et nous espérons que d'ici un mois tout le processus sera en route et que les transferts et nouveaux contrats auront été signés avec CN Marine.

Mlle Campbell: J'espère en tout cas que cette entente prévoit les deux semaines supplémentaires de services que réclame la population du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse pour l'industrie touristique. Je crois qu'il doit y avoir une entente globale, n'est-ce pas?

M. Lang: Oui, nous avons sérieusement étudié la question et sommes arrivés à un compromis que j'espère satisfaisant . . .

Mlle Campbell: Deux semaines plutôt que quatre?

M. Lang: Une semaine supplémentaire.

Mlle Campbell: Comment choisir la semaine en question? A la fin ou au début de la saison? Il s'agissait en fait de quatre semaines, deux à chaque extrémité de la saison. Alors comment choisir la semaine supplémentaire? J'ai bien hâte de voir l'entente dans sa totalité.

Maintenant, j'aimerais que l'on me fournisse la ventilation des subventions payées pour chaque trajet effectué par le CN sous contrat au cours de l'année financière 1978-1979. Je crois que cela représente 105 millions de dollars. Peut-on me donner des détails? Pas forcément immédiatement, car j'ai une autre question à poser, mais peut-être pourrait-on me les envoyer ou les annexer à notre procès-verbal?

M. Giroux: Oui, les chiffres définitifs, monsieur le président, sur la ventilation de chaque service n'existent pas encore, car les livres sont clos le 31 décembre et les calculs ne sont pas encore terminés. Mais nous vous donnerons autant de détails que possible dans la réponse à la question de l'autre soir.

Mlle Campbell: Monsieur le président, le ministre, l'année dernière, a signé un accord routier avec l'ancien gouvernement

[*Texte*]

in particular, with the former Liberal government of Nova Scotia, and I am under the—that it is binding on this new government in Nova Scotia. How much has been spent under that agreement to date? And when is the deadline on that agreement? When does it end for highways? And under that agreement, did they specify road improvement on specific areas of 101, 103—of the 100 series, that would be done in the three years?

Mr. Lang: It was a three-year agreement, and it will in fact in the case of Nova Scotia likely be completed in the three-year period. In some cases there will be an overlap. The agreements did develop road-by-road agreement and annual expenditures.

I am not sure whether we have the annual expenditure here. Mr. Giroux believes he has it.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Again, it is the same situation, Mr. Chairman. We do not have this year; 1978-79 is the first year of the agreement. We do not have the final bills all in because they come in at the end of the year.

Miss Campbell: Perhaps I could get a status report, that could be sent to me as well.

Mr. Giroux: We can include that, and if you want some information on highways, we have all of that here.

Miss Campbell: And whether or not in that status report—if anybody else is interested you can circulate it—but whether or not there were designated areas of the 100 series definite within a three-year period. I would like to go on to the Dominion Atlantic Railway.

The Chairman: I am sorry, Miss Campbell, the room is being occupied at 11 o'clock and they are waiting outside. So for courtesy could you hold it to the next meeting and come back with the questioning?

Miss Campbell: I will continue then.

The Chairman: In regards to the motion, we are having some procedural difficulties in deciding whether it is in order. So I will reserve the decision until the next meeting which will be, I believe, next Thursday at 3.30 p.m.

I would like to thank the Minister and his officials for appearing before us again this morning. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

libéral de Nouvelle-Écosse, qui doit lier le nouveau gouvernement, n'est-ce pas? Combien a-t-on dépensé jusqu'ici aux termes de cet accord? Et quand arrive-t-il à échéance? Je parle des routes. D'autre part, l'accord précisait-il l'amélioration de routes dans certains secteurs précis 101, 103, de la série 100, à réaliser au cours des trois ans?

M. Lang: Il s'agissait en effet d'un accord de trois ans qui, dans le cas de la Nouvelle-Écosse, devrait arriver à échéance en trois ans. Dans certains cas, la période se prolongera. Aux termes de ces accords, on a signé certaines ententes individuelles selon les routes, prévoyant des dépenses annuelles.

Je ne suis pas certain que nous ayons ici le montant en question. M. Giroux croit l'avoir.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Là encore, c'est la même situation, monsieur le président. Nous n'avons pas cette année; 1978-1979 est la première année de l'accord. Nous n'avons pas reçu les dernières factures car elles ne sont envoyées qu'à la fin de l'année.

Mlle Campbell: Peut-être alors pourrait-on nous fournir également un rapport intérimaire là-dessus?

M. Giroux: Certainement, et si vous désirez certains renseignements sur les routes, nous avons tout cela ici.

Mlle Campbell: Et vous indiquerez d'autre part si—au cas où cela intéresse d'autres on pourra le faire circuler—certains secteurs de la série 100 avaient été désignés pour cette période de trois ans. J'aimerais maintenant passer au Chemin de fer Dominion Atlantic.

Le président: Je suis désolé, mademoiselle Campbell, la salle est prise à 11 h 00 et ils attendent à l'extérieur. Pourriez-vous donc réserver cette question pour la prochaine réunion?

Mlle Campbell: D'accord.

Le président: Pour ce qui est de la proposition de tout à l'heure, elle pose quelques difficultés de procédure. Je réserve donc ma décision sur sa recevabilité jusqu'à la prochaine séance que nous tiendrons, si je m'abuse, jeudi prochain à 15 h 30.

Je remercie le ministre et ses fonctionnaires d'avoir à nouveau comparu ce matin. La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le jeudi 15 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 60, 65 and L75
Air Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1979-1980
Crédits 60, 65 et L75
Programme de transport aérien sous le titre TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

WITNESSES—TÉMOINS

Fourth Session of the
Thirtieth Parliament, 1978-79

From the Department of Transport:

M. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

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

Du ministère des Transports:

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;

M. R. Y. J. Gibson, administrateur, Administration canadienne du transport de surface.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

M. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

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

Du ministère des Transports:

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;

M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, March 15, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 4

Le jeudi 15 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 60, 65 and L75
Air Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980
Crédits 60, 65 et L75
Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la
trentième législature, 1978-1979

26988—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Benjamin
Caouette (*Villeneuve*)
Collenette
Forrestall
Goodale
Harquail
Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)
Masniuk
Mazankowski
McKenzie
Murta
Portelance
Roy (*Laval*)
Scott (*Haliburton-Wentworth*)
Siddon
Wood—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

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

On Thursday, March 8, 1979:

Mr. Wood replaced Mr. Gauthier (*Ottawa-Vanier*);

Mr. Goodale replaced Mr. Béchard;

Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Miss Campbell (*South Western Nova*);

Mr. Portelance replaced Mr. Smith (*Saint-Jean*).

On Thursday, March 15, 1979:

Mr. McKenzie replaced Mr. Nowlan;

Mr. Siddon replaced Mr. Cadieu;

Mr. Forrestall replaced Mr. Oberle.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

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

Le jeudi 8 mars 1979:

M. Wood remplace M. Gauthier (*Ottawa-Vanier*);

M. Goodale remplace M. Béchard;

M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace Mlle Campbell (*South Western Nova*);

M. Portelance remplace M. Smith (*Saint-Jean*).

Le jeudi 15 mars 1979:

M. McKenzie remplace M. Nowlan;

M. Siddon remplace M. Cadieu;

M. Forrestall remplace M. Oberle.

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

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

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 15, 1979
(5)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McRae, Murta, Portelance and Roy (*Laval*).

Other Member present: Miss Campbell (*South Western Nova*).

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Louis P. Cavanagh, Director—Financial Administration, Air; Mr. K. A. Johnson, Director, Airport Planning.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1.*)

By unanimous consent, the Committee considered Votes 60, 65 and L75—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 5:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 MARS 1979
(5)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 42 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McRae, Murta, Portelance et Roy (*Laval*).

Autre député présent: Mlle Campbell (*South Western Nova*).

Témoins: Du ministère des Transports: M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. Louis P. Cavanagh, directeur, Administration financière (Air); M. K. A. Johnson, directeur, Planification des aéroports.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 relatif au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule n° 1.*)

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 60, 65 et L75—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Wednesday, March 15, 1979

• 1542

[*Text*]

The Chairman: Order please. We have quorum to begin to hear evidence. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. We have some information on the motion that was put forth by Mr. Murta at our last meeting and if we have the necessary quorum this afternoon we can deal with that matter. Meanwhile, I shall call Vote 60.

TRANSPORT

A—Department—Air Transport Program

Budgetary

Vote 60—Air Transportation—Operating expenditures including expenditures on other than Federal property—$145,499,000

I would like to welcome Mr. McLeish, the Administrator, Canadian Air Transportation and Administration. I would ask Mr. McLeish if he would like to introduce the officials with him this afternoon. Mr. McLeish.

Mr. W. M. McLeish, (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Yes, Mr. Chairman. I have first of all Mr. Don Lamont, the Director of Licensing Inspection, Civil Aeronautics; Mr. Ken Johnson, the Director of Planning for Airports Directorate and Mr. Louis Cavanaugh, the Acting Director General of Finance (Air).

The Chairman: Thank you very much, Mr. McLeish. Mr. McLeish informed the Chair that he does not have an opening statement so we can proceed directly with the questioning. I have first, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, since our last meeting a number of reports have surfaced, rising out of the investigation of the Cranbrook disaster. I am not sure at the present time as to whether or not the report has been released in part or if this is a preliminary report, or just what the score is. Nevertheless, it has been quoted quite extensively in The Edmonton Sun and has been referred to on the CBC news. The reference was made that the CBC news department did in fact have a copy of the report. I have some points which I would like to cover, rising out of the statements that have been made.

The *Edmonton Sun* of March 12 and, I understand, *The Toronto Sun* of Sunday, March 11, ran a story citing inadequate federal regulations as being a major factor in the last year's crash of the Pacific Western Airlines Boeing 737. It goes on to say and I quote:

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mercredi 15 mars 1979

[*Translation*]

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoignages. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous avons quelques renseignements sur la motion présentée par M. Murta lors de notre dernière réunion, et si nous avons le quorum nécessaire cet après-midi, nous pourrons régler cela. En attendant, procédons à l'étude du crédit 60.

TRANSPORT

A—Ministère—Programme des transports aériens

Budgétaire

Crédit 60—Transport aérien—Dépenses de fonctionnement y compris les dépenses faites à l'égard des propriétés qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral—$145,499.00

Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. McLeish qui est administrateur à l'Administration canadienne des transports aériens. Je prie maintenant M. McLeish de nous présenter les fonctionnaires qui l'accompagnent cet après-midi. Monsieur McLeish.

M. W. M. McLeish (Administrateur, Administration canadienne de transport aérien, ministère des Transports: Oui, monsieur le président. Il y a d'abord M. Don Lamont, directeur, Inspection et licences aéronautiques, aéronautique civile; M. Ken Johnson, directeur de la planification, direction des aéroports, et M. Louis Cavanagh, directeur général adjoint des Finances (Air).

Le président: Merci beaucoup, monsieur McLeish. M. McLeish a informé le président qu'il ne fera pas de déclaration liminaire, alors nous pouvons passer immédiatement aux questions. Le premier intervenant est M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, depuis notre dernière réunion, un certain nombre de rapports ont fait surface, découlant de l'enquête sur le désastre de Cranbrook. Pour l'instant, je ne connais pas l'état des choses, je ne sais pas si le rapport a été publié en entier ou s'il ne s'agit que d'un rapport provisoire. Néanmoins, on a cité de grandes tranches de ce rapport dans le *Edmonton Sun* et on en a parlé au bulletin de nouvelles de Radio-Canada. On a même dit que le service des nouvelles avant obtenu un exemplaire de ce rapport. Je voudrais poser quelques questions découlant des déclarations qui ont été faites.

Dans le *EdmontoSun* du 12 mars et, si je ne m'abuse, dans le *Toronto* du dimanche 11 mars, on affirmait dans des articles qu'une réglementation fédérale insuffisante serait l'un des principaux facteurs ayant causé l'écrasement l'an dernier du Beoing 737 de la *Pacific Western Airlines*. Je vous cite une partie de cet article:

[*Texte*]

• 1545

The report also criticized an inadequate system for reporting and correcting hazardous flying regulations for Canada's airports. "The lack of a suitable national system of incident reporting, investigation and follow-up corrective action allowed operational problems to remain uncorrected."

It goes on to point out further:

However, it stated: "There is no "legal" requirement for a pilot to make position reports during an instrument approach unless requested by ATC. The lack of effective regulation weakens the Advisory system."

It goes on further to state, and this is again in quotation marks,

"The interfaces between the organizations providing Air Traffic Services, Telecommunications (Aeradio) and Airport Services were not well enough developed to provide a reliable fail-safe flight information service."

Mr. Chairman, these statements and the statements which we have heard in this Committee and in the House leave me with the impression that we are being dealt a bit of a snow job here. I think it is fair to say that we are dealing here with a very important issue and yet the Minister and his officials have used every conceivable effort to discredit their own internal reports, discredit the press, discredit the air operations group and, indeed, have attempted to discredit the integrity of the members by suggesting that every time we bring up a matter of this nature, we are being irresponsible.

I think it is clear to say, sir, that arising from the statements which I have quoted and the statements which we have heard, there are some very serious conflicts between the two and the Minister might still want to call the press irresponsible for making those statements. I am not sure, I do not know whether he has responded, but I think I would be fair in saying that the Minister and his officials have a clear responsibility to explain and attempt to set the record straight in the face of these reports.

I think we should repeat here again what we have heard in this Committee. Mr. McLeish, you stated that the problems which were identified in the regional report were not the problems and the deficiencies which were discovered, were not, in fact, part of a deficiency on a national scale. You stated as well that the problems which have been linked between the 1976 report of the western region, the Interface Report, and the unfortunate action at Cranbrook are, as a matter of fact, not identical. You stated that it is a different problem at Cranbrook and I do not feel that I can speak to that until the accident report is released.

Clearly, the impression that we have been left with here in this Committee is that the problems which were identified as a result of the Interface Study had no bearing whatsoever on the problems which existed in Cranbrook. Yet, one of the prob-

[*Traduction*]

Le rapport critiquait également les insuffisances du système permettant de signaler et de corriger les règlements de vols dangereux appliqués aux aéroports canadiens. «l'absence d'un système national adéquat permettant de signaler les accidents, de faire enquête et subséquemment, de prendre les mesures correctives nécessaires, a laisser tels quels certains problèmes d'exploitation».

Je poursuis:

Toutefois, le rapport précise: «les pilotes ne sont pas obligés par la loi de faire rapport de leur position pendant un atterrissage aux instruments, à moins d'une demande du CTA. L'absence de réglementation efficace affaiblit le système de consultation.

L'article continue, citant toujours le rapport:

«La relation entre les divers organismes responsables des services du trafic aérien des télécommunications (Aeradio) et les services des aéroports n'était pas suffisamment au point pour assurer un service d'information de vol fiable et infaillible.»

Monsieur le président, compte tenu de ces déclarations, et de ce que j'ai entendu dans ce comité, ainsi qu'à la Chambre, j'ai l'impression qu'on tente un peu de nous tromper. À mos avis, il est juste d'affirmer qu'il s'agit ici d'une question très importante, et pourtant le ministre et ses collaborateurs ont fait tout ce qu'ils pouvaient pour discréditer leur propre rapport interne, pour dénigrer les journaux, pour discréditer le groupe des opérations aériennes, et il a même tenté de mettre en doute l'intégrité des membres de ce comité en laissant entendre que chaque fois que nous soulevons une question de cette nature, nous faisons preuve d'irresponsabilité.

Compte tenu de ce que j'ai cité et des déclarations que nous avons entendues, je crois, monsieur, qu'il est évident qu'il existe de très graves contradictions entre ces deux rapports; le ministre voudrait peut-être toujours qualifier la presse d'irresponsable pour ses déclarations. Je ne suis pas certain que le ministre a répondu, mais à mon avis, il est juste d'affirmer que le ministre et ses collaborateurs ont la nette responsabilité d'expliquer tout cela et de tenter de préciser la situation, face à ces articles.

Je crois que nous devrions répéter ce que nous avons entendu dans ce comité. Monsieur McLeish, vous avez affirmé que les problèmes signalés dans le rapport régional ne sont pas communs à tous les aéroports du pays. Vous avez également affirmé que de fait, les problèmes signalés dans le rapport de 1976 sur la région de l'Ouest, le rapport échange, et les problèmes ayant causé le déplorable accident de Cranbrook ne sont pas les mêmes. Vous avez dit que le problème de Cranbrook est différent et je ne crois pas vous voir en parler avant que le rapport de l'accident ne soit rendu public.

Les membres de ce comité ont donc la nette impression que les problèmes signalés dans le rapport d'échange, n'ont rien à voir avec les problèmes existant à Cranbrook. Pourtant, le rapport échange a signalé un certain problème, et je cite une fois de plus ce rapport pour le procès-verbal:

[*Text*]

lems that was identified in the interface report, which I would, again, like to quote for the record, clearly stated:

> . . . there is no stated requirement for local traffic coordination between ATC and Aeradio; there is no mandatory requirement for any VFR or IFR pilot to contact Aeradio; and the Centre Controller is not obliged to consider VFR traffic in controlling his IFR traffic.

It went on to point out that national solutions are required and considered essential. In conclusion,—I want to put this on the record once again, sir—Mr. McKay asked the question, and I quote from Committee proceedings of issue No. 2:

> "You are saying, then, that with respect to the conditions at Cranbrook, as they existed at the time of the crash . . . that these regulatory provisions about the pilots contact with an airport such as these were adequate at the time".

Mr. McLeish replied, saying:

> That is correct.

• 1550

And it was further in the discussion that followed that

> We were further left with the impression that adequate reliable fail-safe telecommunications and airport services were in existence at Cranbrook at that time.

In the face of these reports I simply think it is incumbent upon the officials to respond to the charges that have been made because it simply is a total contradiction to the information that we have been given in this Committee.

Turning to another matter with respect to the air operations group . . .

The Chairman: Excuse me for interrupting the hon. member. It is just that at the last Committee meeting a member and the answers were allowed to continue for nearly 45 minutes thus prohibiting other members from asking questions. I will not allow this today. I would request that the hon. members keep their questions to our witnesses short, and that the witness' response be short. Now I will allow them 10 minutes and that is all.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just speaking to your point, if I have 10 minutes and want to make a 10-minute statement or a 10-minute speech, or if I want to use the time for questions and answers, I think that is clearly my prerogative. I think that has been standard procedure. I may want to ask some questions. At this particular time I want to place some things on the record. Unless there is some rule or procedural . . .

The Chairman: Order, please. The procedure in this Committee has been that the question and answer period will be 10 minutes. I think it is grossly unfair to take the complete 10 minutes and allow the witness to answer 10 minutes. It is taking time away from other hon. members who have interest-

[*Translation*]

> . . . aucun règlement officiel n'oblige l'ACTC et la radio Aeradio à assurer la coordination du trafic local; rien n'oblige les pilotes VFR ou IFR à contacter la radio aéronautique; et le contrôleur central n'est pas obligé de tenir compte du trafic VFR dans le contrôle de son trafic IFR.

On poursuit en indiquant que l'on considère essentiel de trouver des solutions à l'échelle nationale. En guise de conclusion—je voudrais que cela soit consigné une fois de plus, monsieur—M. MacKay a posé la question suivante et je cite du fascicule 2 des délibérations de ce comité:

> «Vous dites donc qu'en ce qui a trait aux conditions prévalant à Cranbrook au moment de l'accident . . . que les dispositions réglementant le contact du pilote avec un aéroport tel que celui-ci, étaient satisfaisantes à l'époque».

M. McLeish a répondu:

> C'est juste.

On a dit un peu plus loin dans la discussion:

> On nous a donné aussi l'impression que des télécommunications et des services aéroportuaires convenables, fiables et sécuritaires existaient à Cranbrook à ce moment-là.

En raison de ces rapports, j'estime que les responsables doivent répondre aux accusations qui ont été portées, car elles contredisent véritablement les renseignements qu'a reçus le Comité.

Pour passer à une autre question concernant le groupe responsable des activités aériennes . . .

Le président: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur. Lors de la dernière réunion du Comité la question d'un député et la réponse ont pris trois quarts d'heure, les autres membres n'ont donc pas pu poser de questions. Je ne vais pas le permettre aujourd'hui. Je demande donc aux députés de poser des questions brèves et au témoin que ses réponses soient courtes. Je n'accorde que 10 minutes, pas une de plus.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, à ce sujet justement, si vous m'accordez 10 minutes, si ma déclaration prend 10 minutes, et si je veux prendre ces 10 minutes pour faire un discours ou pour poser des questions et obtenir des réponses, c'est à moi de décider. C'est toujours comme ça que nous avons procédé. Je voudrai peut-être poser des questions pendant ce temps. Toutefois, je veux qu'on prenne note de ma réponse, à moins qu'il y ait un règlement ou une questin de procédure . . .

Le président: A l'ordre. On a toujours accepté à ce Comité-ci que la question et la réponse devaient prendre 10 minutes. Il est tout à fait unjuste de prendre les 10 minutes au complet et de permettre que les témoins en prennent 10 aussi. Vous enlevez de cette façon aux autres membres la possibilité de

[*Texte*]

ing questions to pose to the witness, and I would ask you to consider the other members that are on this Committee.

Order, please.

So I will cut off the questions and answers at 10 minutes. If there is a second round I will be glad to put your name back on and you can again question the witness, and we will continue doing this until time has elapsed at 5.00 o'clock.

Mr. Mazankowski.

Mr. Forrestall on a point of order.

Mr. Forrestall: On the same point of order, Mr. Chairman, what you are inferring then is that a member has only five minutes to ask questions, assuming five minutes for responses. Now bear in mind that until two or three years ago, Mr. Chairman, the procedures in the standing committees of the House of Commons were somewhat different, indeed a lot more accommodating to members in their determinations of policies and spending practices within government departments.

We have adopted in the last two years, as a result of this damnation called a "bloc system", business of a 10-minute opportunity to question ministers, with a large number of interested members present, probably is one of necessity, but I would not want left on the record that it constitutes a precedent that cannot be changed and, in fact, should not be changed, because no member can adequately pursue his responsibilities through an area nearly as large as Transport in five minutes of questioning.

It is stupid and irrelevant and I would not want foisted upon the committees generally, and I suppose the opposition has to bear some responsibility here too, the consequences of a very bad piece of judgment two or three years ago with respect to the method in which we proceed.

The Chairman: Mr. Roy, on the same point of order.

Mr. Roy: Did you mention that you will allow fair time to the witness to answer questions raised by Mr. Mazankowski after his 10 minutes?

The Chairman: Unfortunately it had not been decided in the steering committee as to whether that was allowed. As long as I have been Chairman the tradition is that we allow 10 minutes for questions and answers. There is nothing that permits me to change it at the moment because it has not been put to the steering committee and back to the Committee generally. That has to be done. The only reason that we have allowed 10 minutes for most members was to provide them with sufficient time to question the witness; ten minutes was the maximum allowable in our frame period. If we had gone longer than that then unfortunately other members could not have asked questions of the witness. So we have allowed 10 minutes for questions and answers.

• 1555

If the committee members wish that the period be extended, then I think it should be discussed at the subcommittee

[*Traduction*]

poser des questions intéressantes aux témoins, je vous demande de penser un peu aux autres.

A l'ordre.

Nous décidons que les questions et les réponses doivent prendre 10 minutes. S'il y a un second tour, j'inscrirai volontiers votre nom sur la liste et vous pourrez de nouveau poser des questions aux témoins, et c'est ce que nous allons faire jusqu'à ce que la séance prenne fin, soit jusqu'à 17 heures.

Monsieur Mazankowski.

M. Forrestall invoque le Règlement.

M. Forrestall: Au sujet de ce rappel au Règlement, monsieur le président, vous prétendez qu'un député n'a que cinq minutes pour poser des questions en supposant que les réponses prennent cinq minutes. Si vous vous en souvenez, jusqu'à il y a deux ou trois ans environs, la façon de procéder à la Chambre et aux comités permanents était très différente. En fait, on était beaucoup plus accommodant pour les députés qui voulaient savoir quelles étaient les politiques et les pratiques de dépense au sein des ministères.

Nous avons adopté au cours des deux dernières années, à la suite de ce satané système de blocs, des périodes de 10 minutes pour interroger les ministres, alors qu'un grand nombre de membres intéressés sont présents, est probablement une nécessité, mais je ne voudrais pas qu'on oublie que cela constitue un précédent qui ne peut être changé et, en réalité, qui ne devrait pas être changé, car aucun membre du Comité ne peut s'acquitter comme il faut de ses responsabilités dans un domaine aussi important que le transport, si on ne lui accorde que cinq minutes pour questionner.

C'est stupide et mal à propos et je ne voudrais pas imposer aux comités en général—je suppose que l'opposition en est également responsable—les conséquences d'une mauvaise décision prise il y a deux ou trois ans quant à la méthode que nous avons maintenant adoptée.

Le président: Monsieur Roy, au sujet du même rappel au Règlement.

M. Roy: Avez-vous dit que vous accorderiez au témoin un supplément de temps pour répondre aux questions soulevées par M. Mazankowski après ses 10 minutes?

Le président: Malheureusement, on n'a pas décidé au comité directeur si ce serait permis. De plus, j'en suis témoin, on a toujours accordé 10 minutes pour les questions et les réponses. Rien ne me permet de changer cela à ce moment-ci, car la question n'a pas été soulevée au comité directeur ni aux comités en général. Il faut que ce soit fait. La seule raison pour laquelle nous avons accordé 10 minutes à la plupart des membres, c'était justement de leur donner le temps voulu pour questionner les témoins, 10 minutes c'est la période maximale. Si nous les dépassons, malheureusement, tous les députés ne pourront poser des questions aux témoins. Nous avons donc accordé 10 minutes pour les questions et les réponses.

Si les membres du comité veulent que la période allouée à chaque député soit prolongée, il faudra en discuter au comité

[*Text*]

meeting and brought to all members of this committee; and if they decide that a member is allowed to speak for 10 minutes and the witness to respond for 10 minutes, which is 20 minutes, than I am in the hands of the Committee. I am not the one who is going to judge whether it is 10 or 20. But in the past four years, we have attempted to allow every member a reasonable time for questions and answers, and it has worked—until recently—very well. If it is to be changed, we will change it. But at the moment, that is the consideration we have given to other members: a 10-minute period. I would hope that until the Committee changes those rulings, we would abide by them.

Monsieur Roy, sur le même rappel au Règlement.

M. Roy: Monsieur le président, je pense qu'il s'agit d'un débat très sérieux. L'honorable député, M. Mazankowski, depuis deux réunions, met en doute la sécurité des passagers canadiens qui voyagent à bord d'Air Canada, la sécurité au niveau du transport aérien.

Je pense que nous n'avons pas le droit, monsieur le président, de laisser l'honorable député porter des accusations comme il le fait depuis deux réunions sans laisser au témoin tout le temps voulu pour répondre aux affirmations tout à fait gratuites qui ont été faites par l'honorable député.

Lors de la dernière réunion, monsieur le président, M. Mazankowski a porté des accusations et le témoin a répondu à tout ce qu'il a demandé. Je pense que nous n'avons pas le droit, monsieur le président, devant la presse, aujourd'hui, de laisser porter des accusations non fondées qui mettent justement en doute la sécurité au ministère des Transports. Alors, je pense qu'il nous faut absolument, si on veut poursuivre la discussion selon l'approche utilisée par M. Mazankowski, laisser le temps au témoin de répondre aux accusations gratuites de M. Mazankowski.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: It is not on a point of order. I just wanted my . . .

The Chairman: You have another point?

This is exactly what is going on: now we have just about an hour left, with these points of order. What we will do is I will allow—I will get back to you, Mr. McRae—I will allow the honourable member his 10 minutes, because that is the way it reads in our agreement in the subcommittee, and the Committee members have approved it; and I will allow the witness to respond adequately to any questions or statements by any honourable member.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: . . . just to reply to the honourable member's point of order, I am simply putting on the record some of the things which are clearly available and which I want clarification on. If any suggestions or implications are added thereto, it simply arises out of the statements I have at hand. And if that is being irresponsible, I really question that,

[*Translation*]

directeur pour ensuite soumettre la décision de ce dernier au comité plénier; si vous voulez qu'un député ait droit à dix minutes pour poser ses questions et que le témoin ait 10 minutes également pour répondre, cela fait vingt minutes; si c'est cela que vous voulez, c'est à vous de décider, mais pas à moi. Toutefois, au cours des quatre dernières années, nous avons essayé de donner à chaque député suffisamment de temps pour les questions et les réponses et cela a très bien marché jusqu'à présent. J'estime que pour le moment, nous devons maintenir cette période de 10 minutes puisqu'il n'en a pas été décidé autrement. si le comité désire changer ces règles, nous respecterons les nouvelles.

Mr. Roy, on the same point of order.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I think it is a very serious debate. The honourable Member, Mr. Mazankowski, has been questioning, for the last two meetings, the security of Canadian passengers on Air Canada flights.

We cannot, Mr. Chairman, let the honourable Member make that kind of allegation without giving the witness enough time to answer those quite unjustified accusations.

At the last meeting, Mr. Chairman, Mr. Mazankowski has made some accusations and the witness answered all his questions. We cannot, Mr. Chairman, let him make those unfounded accusations, especially before the press, because they question the security of air flights. If we want to pursue these discussions with the approach used by Mr. Mazankowski, we must give the witness enough time to answer those accusations.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Ce n'est pas un rappel au Règlement, je voulais simplement . . .

Le président: C'est une autre remarque?

Voici où nous en sommes: nous avons entendu trois rappels au Règlement et il nous reste à peu près une heure. Avant de vous donner la parole, monsieur McRae, je vais donner au député des dix minutes, conformément au Règlement établi dans notre sous-comité et approuvé par les membres du comité. Ensuite, je permettrai au témoin de répondre aux questions ou aux remarques de ce député.

Des voix: D'accord.

M. Mazankowski: Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: . . . en réponse au rappel au Règlement du député, je tiens à dire que je ne fais que consigner des documents qui sont déjà publiés et à propos desquels je voudrais avoir des précisions. Si des suggestions ou des conclusions peuvent être faites, c'est tout bonnement parce qu'elles découlent des documents que j'ai entre les mains. Mon attitude

[*Texte*]

because I think we all have a responsibility to clear up the mess, whether it is real or implied.

An hon. Member: *D'accord.*

Mr. Mazankowski: I am simply giving the Minister and indeed the Administrator of Air Transportation within the Ministry of Transport the opportunity to clear up the mess and clear up the record. Rather than accusing me of doing something wrong, you should be commending me for bringing the matter forth and giving the officials the opportunity to reply.

The Chairman: Order. That is a question maybe for debate. Now, I would like to get back to the honourable member.

Mr. McRae—on another point of order?

Mr. McRae: It is not a point of order. I just want my name on the list.

The Chairman: Fine. You are on the list, Mr. McRae.

Mr. Benjamin: Am I on the list?

The Chairman: You are on the list, Mr. Benjamin.

Just before we proceed, I would also like to call Votes 65 and L75, so the questioning can be directed—it is all air transportation, so they can be directed to those two areas.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Vote 65—Air Transportation—Capital expenditures including contributions towards construction done by local or private authorities—$75,300,000

Vote L75—Advances subject to terms and conditions prescribed by Treasury Board—$33,449,000

The Chairman: Agreed? Agreed.

Mr. Mazankowski: I would like to know, Mr. Chairman, how much time I have.

The Chairman: You have another five minutes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I want to deal briefly with the statements of Mr.— and Mr. Chairman, the statements I am making really arise out of the statements made by Mr. McLeish last week. I could very well have spoken to my own motion and taken 10 minutes, or maybe 20 minutes, and that would clearly have been in order. I wanted to get on with the vote and that is why I reserved the opportunity until this meeting.

At the last meeting, Mr. McLeish attempted to convince the Committee that the problem within the Air Administration is one of leaks within the department rather than a problem of an adequate level of air safety, he made it very clear that the inspectors were responsible for the leaks. I must say that in the course of the Committee hearings, I have detected very little sympathy from Mr. McLeish for the inspectors and I think it fair to say that fortunately this lack of support is not shared by all within the Ministry of Transport. I would like to quote from a memorandum of December 12, 1978 which was en-

[*Traduction*]

n'est pas du tout irresponsable. Au contraire, j'estime que nous avons tous la responsabilité de tirer toute cette affaire au clair.

Une voix: D'accord.

M. Mazankowski: Je donne en fait l'occasion au ministre et à l'administrateur des transporteurs aériens de tirer toute cette affaire au clair. Donc, au lieu de m'accuser d'irresponsabilité, vous feriez mieux de me remercier de soulever cette question et de permettre ainsi aux représentants du ministère de s'expliquer.

Le président: A l'ordre. C'est une question dont on pourrait discuter. Je préférerais donner la parole aux députés qui l'ont demandé.

Monsieur McRae, vous voulez invoquer le Règlement?

M. McRae: Non. Je veux simplement que mon nom soit inscrit sur la liste.

Le président: Bon. C'est fait.

M. Benjamin: Suis-je sur la liste?

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

Avant de reprendre notre discussion, je vais mettre aux voix les crédits 65 et L75, afin que vos questions puissent être formulées en conséquence. Il s'agit, je le signale, des transports aériens.

TRANSPORTS

A—ministère—programme des transports aériens

Crédit 65—transports aériens—dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par les autorités locales ou des entrepreneurs privés—$75,300,000

Crédit L75—avances faites, sous réserve des conditions prescrites par le Conseil du Trésor—$33,449,000

Le président: Vous êtes d'accord? Bien.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais bien savoir de combien de temps je dispose.

Le président: Vous avez encore 5 minutes, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, ce que je vais dire découle des remarques faites par M. McLeish la semaine dernière. J'aurais très bien pu consacrer mes dix minutes, ou même 20 à parler de ma propre motion et cela aurait été tout à fait normal. J'ai préféré parler de ce crédit et c'est la raison pour laquelle j'ai attendu la séance d'aujourd'hui.

Lors de la dernière séance, M. McLeish a essayé de convaincre le comité que son administration a des problèmes de fuite plutôt que des problèmes de sécurité. De plus, il a dit carrément que les inspecteurs étaient responsables de ces fuites. J'ajouterais même que, d'après ces remarques, M. McLeish manifestait très peu de sympathie pour les inspecteurs, mais, heureusement, ce sentiment n'est pas partagé par les fonctionnaires du ministère des Transports. J'aimerais citer un mémoire du 12 décembre 1978 intitulé «Problèmes urgents du groupe de la navigation aérienne»; ce mémoire replace dans

[*Text*]

titled *Urgent Concerns of the Aircraft Operations Group* which puts into perspective some of the very real problems that exist within the Department and the relationship of the inspectors vis-à-vis the management which in this case is the Air Transportation Administration. It is a document that was issued by Mr. D. J. Dewar, the Western Regional Administrator. I would like to quote briefly from it because I think it puts this whole thing into perspective.

• 1600

Mr. Chairman, I would like also to ask the Committee to give serious consideration to having the Air Operations group appear before this Committee because they have been brought into this issue and I think perhaps their side of the story should be heard. One of the breakdowns that we seem to be having is the result of the malaise or the breakdown in relationship between this group and the Air Transportation Administration. I am quoting now from the document and it reads as follows:

> Recent resignations by Civil Aviation Inspectors have caused me concern and I am convinced that a critical situation has developed. Recruiting personnel who can effectively replace experienced inspectors will be extremely difficult, if possible at all, and the cost to the taxpayer in training new recruits will be very high and possibly could be avoided.
>
> In my experience over the years Civil Aviation Inspectors have always been a non-militant, highly dedicated group of professionals who have caused management no problems. Management has relied on them in many ways, an example of which is the responsible way in which they man operations rooms across the country during various contingencies. Civil Aviation Inspectors have always acted as an extension of management and as our front men in the field. Until a few years ago there was a great deal of rapport between managers and Civil Aviation Inspectors. Because of this, Civil Aviation Inspectors came to expect management to ensure that they would be treated fairly and would be compensated at an equitable rate.
>
> It has become apparent that this rapport has unfortunately been replaced by disillusionment with employment by Transport Canada, poor morale and distrust of management.

The gentleman goes on to summarize some of the issues as he sees them.

> (1) Salary—Under normal circumstances money has not been a factor uppermost in the minds of Civil Aviation Inspectors. As a group their professional concern has been to serve the industry and protect the flying public. However, in recent years they have fallen so far behind in salary that the working level Civil Aviation Inspectors are hurting financially and salary has become the most critical problem at the present time. The working level rank in

[*Translation*]

leur contexte réel les problèmes très réels qui se posent au ministère et les relations qui existent entre les inspecteurs et la direction, en l'occurrence l'administration du transport aérien. Ce document a été rédigé par M. D. J. Dewar, administrateur de la région de l'Ouest. Je veux brièvement en citer quelques extraits car, à mon avis, cela remet tout le problème dans son contexte réel.

J'aimerais également, monsieur le président, demander au Comité d'envisager sérieusement la possibilité de convoquer le groupe de la navigation aérienne. En effet, il conviendrait peut-être d'entendre leur propre version des faits. Les problèmes que nous avons aujourd'hui semblent résulter d'un certain malaise ou tout au moins d'une rupture des communications entre ce groupe et l'administration du transport aérien. Je cite maintenant ce document:

> Les démissions récentes de certains inspecteurs de l'aviation civile me causent quelque inquiétude car je suis convaincu qu'elles sont l'aboutissement d'une situation très tendue. Il sera très difficile, voire impossible, de recruter du personnel capable de remplacer des inspecteurs expérimentés et il faudra consacrer à la formation des nouvelles recrues des fonds considérables, alors que cela aurait pu être évité.
>
> J'ai moi-même constaté au cours de plusieurs années que les inspecteurs de l'aviation civile n'étaient jamais militants et constituaient un groupe de professionnels très dévoués qui ne causait jamais de problème à la direction. Celle-ci leur faisait d'ailleurs confiance, à preuve la façon tout à fait consciencieuse dont ces inspecteurs s'acquittent de leurs responsabilités dans les tours de contrôle du pays, en cas d'urgence. Les inspecteurs de l'aviation civile ont toujours été une aide très précieuse à la direction et ont toujours su s'acquitter de leurs tâches sur le terrain. Il y a encore quelques années, les rapports étaient excellents entre les directeurs et les inspecteurs de l'aviation civile. C'est d'ailleurs pour cela qu'ils s'attendaient à être traités de façon juste et à être rémunérés à un taux équitable.
>
> Malheureusement, cette relation a été remplacée par une grande déception, un moral très bas et une méfiance à l'égard de la direction.

L'auteur résume ensuite les principaux problèmes, tels qu'il les perçoit.

> (1) Salaires—En temps normal, le salaire n'est pas le facteur le plus important pour les inspecteurs de l'aviation civile. En tant que groupe professionnel leur principale préoccupation était de servir l'industrie et de protéger les passagers. Toutefois, au cours des dernières années, leurs augmentations de salaires ont été si parcimonieuses qu'ils ont maintenant des problèmes financiers et que, en conséquence, le salaire est devenu leur problème principal

[*Texte*]

the military now earns approximately $10,000 per year more than the working level Civil Aviation Inspector.

(2) Lack of Management Support—It is apparent that the Aircraft Operations Group feel that management has allowed Treasury Board to usurp too many management functions and that those of us who are senior managers in Transport Canada have not fulfilled our role in defending them and ensuring that the onerous tasks of Civil Aviation Inspectors are understood and appreciated. On the contrary they have observed what appears to the group to be breaches of faith and obvious attempts to undermine them during negotiations and during the one and only strike they were involved in. Civil Aviation Inspectors found this strike to be totally repugnant to them but felt forced into it due to lack of support by management.

It goes on to mention:

(3) Communication—Lack of communication within the Air Administration is a close third. This lack of communication in the view of Inspectors exists at all levels in the Region and at Headquarters.

(4) Standards—There is a serious lack of policy, guidance and development of standards by Headquarters and in the view of Inspectors Headquarters becomes too involved in day-to-day operations which should be handled by region.

(5) Training—Orientation and development training within the Air Administration is grossly inadequate.

(6) . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski your time has elapsed. I will ask Mr. McLeish to comment, if he so wishes, on Mr. Mazankowski's statement.

• 1605

Mr. McLeish: I would first of all, Mr. Chairman, like to dissociate myself from the allegations of having made remarks that were disparaging to the press or to anyone else involved in the question of civil aviation safety in the country. I have at no time gone on record as making any such comments.

With regard to the Cranbrook report, I can say that neither I nor the Minister of Transport have a copy of the report because of the manner of the procedures for releasing reports. The accident review board will be releasing the reports, I was told this afternoon, probably within a week. The French translation has been completed and they now go to the printers. Some 800 or 900 copies are to be printed and the report should be available next week. I therefore am not able to comment on the reports that have appeared in the press. I would also add that when the report is released officially, I feel certain Mr. Lang and/or myself will be prepared to make appropriate statements at that time.

With regard to the western region report, which was the subject of considerable discussion at two previous meetings of this Committee, I thought I had succeeded in explaining, but

[*Traduction*]

aujourd'hui. Les inspecteurs de l'armée gagnent environ $10,000 de plus par an que les inspecteurs de l'aviation civile, et je parle du niveau de travail.

(2) Absence de soutien de la part de la direction. Le groupe de la navigation aérienne estime que la direction a permis au Conseil du Trésor d'usurper beaucoup trop de fonctions de gestion et que les cadres de Transports Canada n'ont pas joué leur rôle, en ce sens qu'ils ne les ont pas défendus pour s'assurer que les services de ces inspecteurs étaient reconnus et appréciés à leur juste valeur. Selon le groupe, la direction a, au contraire, fait preuve de mauvaise foi et a essayé de saper les efforts de ce groupe pendant les négociations et pendant la seule et unique grève à laquelle il a participé. Les inspecteurs de l'aviation civile jugeaient cette grève tout à fait répugnante, mais ils se sont sentis obligés d'y participer en raison du manque de soutien manifesté par la direction.

L'auteur poursuit:

(3) Communication—Le manque de communication au sein de l'administration du transport aérien vient tout de suite après. Ce manque de communication existe à tous les niveaux, dans les régions et à l'administration centrale.

(4) Normes—L'administration centrale n'a pas élaboré de politiques ni de normes sérieuses et, selon les inspecteurs, cette administration centrale s'occupe beaucoup trop des opérations locales qui devraient être régies par la région.

(5) Formation—Elle est tout à fait insuffisante au sein de l'administration des transports aériens.

(6) . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Votre temps est écoulé, monsieur Mazankowski, et je vais donc demander à M. McLeish s'il a des commentaires à faire.

M. McLeish: Tout d'abord, monsieur le président, je tiens à démentir les allégations selon lesquelles j'aurais dénigré la Presse ou quiconque autre en ce qui concerne la sécurité de l'aviation civile au Canada. Je n'ai jamais dénigré personne.

En ce qui concerne le rapport de Cranbrook, je peux vous dire que ni le ministre des Transports ni moi n'en avons eu d'exemplaire, conformément aux procédures de publication de ce genre de rapport. La Commission d'enquête sur cet accident doit publier des rapports cet après-midi ou d'ici une semaine, d'après ce qu'on m'a dit. La traduction française est terminée et les rapports sont en cours d'impression; 800 ou 900 exemplaires seront disponibles la semaine prochaine. Je ne suis donc pas en mesure de faire des commentaires sur les rapports qui ont été publiés dans la Presse. Permettez-moi également de vous dire que, lorsque ce rapport sera publié officiellement, je suis sûr que M. Lang ou moi serons disposés à faire les déclarations appropriées.

En ce qui concerne le rapport de la région de l'Ouest, rapport dont le comité a beaucoup parlé au cours des deux séances précédentes, je pensais avoir réussi à vous expliquer—

[*Text*]

apparently I had not, that the problem that precipitated the report from the western region in 1976 related to an overlapping of authorities of air radio and air traffic services at airports located in the sparsely settled area of western region. In attempting to bring that problem to the attention of the air administration headquarters, the western region also included a number of other aspects of air-ground communications in its recommendations. The question of Cranbrook, to the extent that I am familiar with the Cranbrook situation, did not relate to a duplication of responsibilities between air radio and air traffic services, and it is that point that distinguishes the two subject matter: the Cranbrook accident and the western region report. I have no doubt that there will be subjects included in the report of the safety bureau and the investigation into the Cranbrook accident which will have commonalties with the subject matter contained in the western region report. It is impossible to discuss the subject matter of air-ground communications without having commonalty.

I also indicated at the time that the report was received, and I read into the record at the last meeting, the action taken by headquarters. That action is available, and if my word is not accepted all I can do is produce, under the appropriate circumstances, copies of the headquarters files, which will disclose what action was taken; but I can assure you that no stone was left unturned in dealing with both the long-term and the short-term aspects of the western region report.

I went on further to explain that we had had a study of the flight information services function throughout the country, which had been commenced approximately 1975 and has been under implementation now for the last two years. The flight information services officers have been introduced at a number of locations to replace radio officers. We handed to that task force the responsibility for the long-term aspects of the subject matter contained in the western region report, and I am pleased to say that the work of that task force is almost completed. I indicated that there were procedures that would be adopted in the reasonably near future dealing with the longer-term aspects. I was asked if there was an air navigation order being prepared to deal with this subject. I said there was not one, and I answered that to the best of my knowledge. I have since inquired to find out if a draft air navigation order has been prepared and I am told that it is still being considered. But one has not been prepared.

• 1610

The question of air-ground communications, I believe, will be addressed in full measure at the time of the completion of the flight information services activity. If that is later than the advent of the Cranbrook report, there will be ample opportunity for us to go into whatever details are demanded by the aviation public and any other group that wants to know.

With respect to the aircraft operations group, I must say that that memorandum from which you quote, Mr. Dewar's memorandum, is quite familiar to me. I discussed it with him before he sent it to me and, of course, spent a great deal of time discussing it with others after it was received. The bulk of that memorandum from Mr. Dewar states the information

[*Translation*]

mais apparemment ce n'est pas le cas—que le problème à l'origine du rapport de la région de l'Ouest en 1975, était dû à un chevauchement des fonctions entre les communications radio et les services de la circulation aérienne, dans des aéroports de régions assez peu peuplées. En plus de ce problème, la région de l'Ouest avait décidé de porter à l'attention de l'administration centrale un certain nombre d'autres questions relatives aux communications au sol. A ma connaissance, l'accident de Cranbrook n'a pas été causé par un chevauchement des fonctions entre les services de radio et les services de la circulation aérienne; en conséquence, le rapport de l'accident de Cranbrook et celui de la région de l'Ouest portent sur des problèmes différents. Je suis persuadé toutefois, que le rapport du bureau de la sécurité et l'enquête sur l'accident de Cranbrook auront des points communs avec certaines questions étudiées dans le rapport de la région de l'Ouest. En effet, il est impossible de discuter des communications au sol sans se regrouper.

J'avais également signalé, au moment où le rapport m'était parvenu, que l'administration centrale avait pris certaines mesures. Si vous ne me croyez pas, tout ce que je peux faire c'est vous soumettre, selon les procédures appropriées, des exemplaires des dossiers de l'administration centrale qui vous décriront les mesures qui ont été prises; toutefois, je peux vous assurer que rien n'a été négligé en ce qui concerne les aspects à court terme et à long terme du rapport de la région de l'Ouest.

J'avais en outre mentionné qu'une étude sur les services d'information en vol, dans le pays, avaient été entreprises en 1975 et que ses recommendations étaient appliquées depuis deux ans. Des agents des services d'information en vol ont été postés dans un certain nombre de localités afin de remplacer les officiers radio. Nous avons chargé ce groupe de travail d'étudier les aspects à long terme de ce rapport de la région de l'Ouest et je suis ravi de pouvoir énoncer que ce travail est presque terminé. J'ai également indiqué que des procédures seraient adoptées, d'ici peu, au sujet de ces aspects à long terme. On m'avait demandé si une ordonnance sur la navigation aérienne était en cours de préparation et j'avais répondu que non, car c'est ce que je croyais. Depuis, j'ai cherché à savoir si une ordonnance sur la navigation aérienne était en cours de préparation, et on m'a dit que cette possibilité était envisagée, mais qu'aucune décision n'avait encore été prise.

La question des communications au sol sera étudiée à fond lorsque le rapport des services d'information en vol sera publié. S'il l'est après la publication du rapport de Cranbrook, nous aurons tout le temps d'étudier les questions posées par l'aviation publique et tout autre groupe.

En ce qui concerne le groupe de la navigation aérienne, je dois vous dire que je suis parfaitement au courant du mémoire rédigé par M. Dewar. J'en ai même discuté avec lui, avant qu'il ne soit publié, et j'en ai beaucoup discuté avec d'autres personnes après. Ce mémoire a été essentiellement composé à partir de renseignements que M. Dewar a obtenus auprès du

[*Texte*]

that he had been apprised of by the aircraft operations group in his region. I think it is unfortunate if the record appears to show that those are his opinions in all instances. I think there is a distinction between the two.

However, I would like to go on to say that I share the majority of the sentiments that are in that memorandum and this is well known to the bulk of the aircraft operations group. As a matter of fact, at the time that we first proceeded to have difficulty with the negotiations with the group, I personally went before the Treasury Board, went before the AIB, and I pleaded their case, but was reminded time and time again that they were required to operate within the regulations of the board and of the AIB. I was completely powerless to do anything to alter those regulations or to even ask for any concessions to be made. I remind you that the AIB regulations . . .

Mr. Mazankowski: What was the position of your Minister?

Mr. McLeish: As far as I know, the Minister also is bound by the same regulations. I would remind you that the aircraft operations group failed to reach a contract because the regulations of the AIB were dated in such a way that by one day they failed to be able to reach an agreement, and due to one day they were in fact constrained by the AIB regulations at the time.

I appealed that. I went before the AIB on two occasions, and I can assure you that I worked very hard to try and assist the group. As a matter of fact, at the time I asked both the group's union and the Treasury Board to permit us to undertake the occupational study to which I referred the other day, to be done by the Bureau of Management Consulting of the Department of Supply and Services, an independent group, much in the manner that we had done 10 years previously with the air traffic controllers, which ultimately led to the full understanding of the controllers' problems and which ultimately led to a much closer relationship between management and the controllers.

For a period of two and a half years I was unable to convince both the unions and the Treasury Board to undertake the study. And finally a year ago I succeeded. As I mentioned, that study is almost completed. As a matter of fact, I have seen a draft of the report. That report lays it on the line and it states exactly what the problems are with respect to management, with respect to the Treasury Board difficulties as perceived by the aircraft operations group, and with respect to the group itself.

The report will speak to many of the points that are contained in that memorandum that you have read by Mr. Dewar. I would like to assure you that it is not a question of Treasury Board usurping management's functions. I have gone to the absolute limit of the power and the authority that I have as administrator, as the senior manager of the air administration, to attempt, on behalf of the group, to break the deadlock, and I have been unsuccessful.

Mr. Mazankowski: Surely the policy . . .

[*Traduction*]

groupe de la navigation aérienne de sa région. Il serait regrettable que le procès-verbal donne l'impression que ce texte reflète toujours ses opinions. Il faut donc faire la distinction entre les deux.

J'aimerais toutefois ajouter que je partage la plus grande partie des sentiments exprimés dans ces mémoires, et la majorité des membres du groupe de la navigation aérienne le savent bien. En fait, quand nous avons commencé à avoir des difficultés dans les négociations, je me suis personnellement rendu devant le Conseil du Trésor et la Commission de lutte contre l'inflation pour plaider la cause de ce groupe, mais, à chaque fois, on m'a répondu que ce groupe était obligé de se conformer aux règlements de ces deux organismes. Je ne pouvais absolument rien faire pour modifier ces règlements ni même pour demander des concessions. Je vous rappellerai que les règlements de la Commission de lutte contre l'inflation . . .

M. Mazankowski: Quelle était la position de votre ministre?

M. McLeish: A ma connaissance, le ministre doit observer les mêmes règlements. Le groupe de la navigation aérienne n'a pas réussi à signer un contrat parce que la date des règlements de la commission était telle qu'à un jour près, ils n'y étaient plus soumis.

J'ai fait appel et je suis allé devant la Commission de lutte contre l'inflation à deux reprises; je peux vous assurer que j'ai vraiment fait le maximum pour essayer d'aider ce groupe. En fait, à cette époque, j'avais demandé au syndicat du groupe et au Conseil du Trésor de nous permettre d'entreprendre l'étude professionnelle dont j'ai parlé l'autre jour en la confiant au bureau des conseiller en gestion du ministère des Approvisionnements et Services; il s'agit d'un groupe indépendant, et cette étude est à peu près semblable à celle que nous avions faite il y a une dizaine d'années au sujet des contrôleurs de la circulation aérienne; vous vous souvenez sans doute que cette étude avait permis de mieux faire comprendre les problèmes des contrôleurs et d'instaurer de meilleures relations de travail entre la direction et les contrôleurs.

Pendant deux ans et demi je n'ai réussi à convaincre ni le syndicat ni le Conseil du Trésor de la nécessité d'une telle étude. Finalement, il y a un an, j'y ai réussi. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, cette étude est maintenant presque terminée et, en fait, j'en ai même vu une première version. Elle explique très clairement les problèmes relatifs à la direction, au Conseil du Trésor et au groupe de la navigation aérienne.

Cette étude donnera des réponses à un grand nombre des questions posées dans le mémoire de M. Dewar. Je peux vous assurer que le Conseil du Trésor n'a absolument pas l'intention d'usurper les fonctions de la direction. J'ai exercé le maximum des pouvoirs qui m'avaient été confiés en tant que responsable de l'administration des transports aériens pour essayer, au nom du groupe, de sortir de cette impasse; malheureusement, je n'ai pas réussi.

M. Mazankowski: La politique . . .

[*Text*]

The Chairman: Order, please. You are out or order, Mr. Mazankowski, please. Mr. McLeish.

• 1615

Mr. McLeish: I will finish in just one minute. I have spoken to several of the AO group inspectors, who are close friends of mine, and they have advised me that there is a mixed feeling among them. They are quite confused and frustrated by the whole process they have been through for the last three years. They want to believe in the system and they are trying desperately to find out how to make it work. In the meantime, they changed the union with which they were affiliated and they have had to start all over again in the process with respect to the collective bargaining. At the present time it is my understanding that the Treasury Board is attempting to meet with them, and has been for 30 days, to come back to the table so that they can continue to try to make progress through the conciliation process. I am powerless to do anything. I have talked to both sides. I have talked to Treasury Board as recently as— Incidentally I spend most of my days in Montreal before the commission of inquiry into air-ground bilingual activities, and I am running back and forth here. I met just the other day, at the beginning of the week, with the Treasury Board officials at great length to try to find how to break the deadlock, and I am unable to. That completes my answer.

The Chairman: Thank you, Mr. McLeish.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. There are two or three areas on which I would like to ask questions of Mr. McLeish. The $15 fee for flight; that is a fee that is based on a return flight, is that correct?

Mr. McLeish: Yes, I am sorry, my computer is..miles away.

Mr. McRae: Okay, yes. That is a fee that is based on a return flight?

Mr. McLeish: That is correct.

Mr. McRae: What portion of the cost of operating our air service does that fee take up, in round figures? Is it 50 per cent? Is it 100 per cent? Or is it 125 per cent?

Mr. McLeish: You are talking about the 15 per cent that was announced by the Minister of Finance last fall?

Mr. McRae: Yes.

Mr. McLeish: That fee has yet to obtain the enablement of an amendment in the Excise Tax Act.

Mr. McRae: What is it? Fifteen per cent with a maximum $15? How does it work out?

Mr. McLeish: That is correct; it is 15 per cent with a maximum of $15.

Mr. McRae: But you do not have a figure that would indicate whether that will cover 100 per cent of the cost, or 50 per cent of the cost of your whole establishment?

Mr. McLeish: I do not have a breakdown on that basis, I do not know whether Mr. Cavanagh would. Would you like to join me and help?

[*Translation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Vous n'avez plus la parole, monsieur Mazankowski. Monsieur McLeish.

M. McLeish: Je n'en ai que pour une minute. J'ai parlé à plusieurs inspecteurs du groupe AO, qui sont des amis intimes, et ils m'ont dit que les sentiments étaient partagés. Toute cette affaire n'a causé que confusion et frustration chez eux depuis bientôt trois ans. Ils veulent bien croire au système et essaient désespérément de savoir comment il fonctionne. Dans l'intervalle, ils ont changé le syndicat avec lequel ils étaient affiliés et doivent reprendre tout le processus de négociation collective. Je crois comprendre que le Conseil du Trésor essaie de les rencontrer, depuis 30 jours, pour qu'ils reviennent à la table des négociations et continuent de faire avancer le processus de conciliation. Pour ma part, je n'ai aucun pouvoir. J'ai parlé aux deux parties. J'ai parlé au Conseil du Trésor récemment— incidemment j'ai passé en grande partie mes journées à Montréal avant que la commission d'enquête, chargée d'étudier les activités du personnel au sol bilingue, soit formée. Je fais l'aller retour continuellement entre Ottawa et Montréal. J'ai discuté longuement au début de la semaine avec les hauts fonctionnaires du Conseil du Trésor pour trouver le moyen de sortir de cette impasse, mais sans résultat. Je n'en rien d'autre à répondre.

Le président: Merci, monsieur McLeish.

Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Il y a deux ou trois sujets sur lesquels j'aimerais bien vous poser des questions, monsieur McLeish; par exemple, cette taxe de $15 par vol est-elle fondée sur un vol aller-retour?

M. McLeish: Oui, excusez-moi, je n'ai pas mon ordinateur à portée de la main.

M. McRae: Très bien. Cette taxe est bien fondée sur un vol aller-retour, n'est-ce pas?

M. McLeish: C'est exact.

M. McRae: Quelle partie des coûts de fonctionnement de nos services cette taxe couvre-t-elle, en chiffres ronds? Est-ce 50 p. 100, 100 p. 100 ou 125 p. 100?

M. McLeish: Vous voulez parler de la taxe de 15 p. 100 que le ministre des Finances a annoncée l'automne dernier?

M. McRae: Oui.

M. McLeish: Cette taxe fait suite à un amendement apporté à la Loi sur la taxe d'accise.

M. McRae: Quelle est-elle? Quinze pour cent, avec un maximum de $15? Comment cela fonctionne-t-il?

M. McLeish: C'est exact, elle est de 15 p. 100 avec un maximum de $15.

M. McRae: Vous n'avez pas de chiffre indiquant qu'elle tient compte de 100 p. 100 ou de 50 p. 100 des coûts de toutes vos activités?

M. McLeish: Je n'ai pas de ventilation de cet ordre, je ne sais pas si M. Cavanagh pourrait m'aider?

[*Texte*]

Mr. McRae: It does not have to be a close breakdown, I just want to get some idea as to whether we are coming close to covering it or whether that still leaves us a long way—in other words, whether the user-pay principle is totally at work here or just partially.

The Chairman: Mr. Cavanagh.

Mr. Louis P. Cavanagh (Director, Financial Administration, Air, Department of Transport): Mr. Chairman, the total revenue from the tax you are referring to, the 15-per cent tax, if implemented would approximate 25 per cent to 30 per cent of the total cost of the air administration.

Mr. McRae: So you are still a long way from getting back what the cost would be.

I was just doing some calculations, and I calculated that if one, for instance, were to drive from Thunder Bay to Toronto and return, paying the gas tax, which in the province is 19 cents a gallon—that is the gas tax only, not the federal tax—it would come to $19 for a return trip. So I do not think it is an unreasonable amount of money in terms of what other modes use.

To go to another point, Mr. McLeish, in the United States I understand that the regulatory body has deregulated a great deal of the air travel, with the idea that this would improve competition. There has been quite a bit of demand, particularly I think from the opposition, for more competition amongst Canadian air carriers. I would assume that means a downgrading of Air Canada. Have you any indication of the results of this? Has it contributed to more competition in the United States? What has been the effect, for instance, on smaller communities that perhaps may not be large enough for competition to have an effect?

• 1620

Mr. McLeish: We, of course, have attempted to assess what the United States has done in deregulation of the air carrier industry. We are in touch with the civil aviation bureau in the United States and with our counterpart, the Federal Aviation Administration and, as near as we can figure, it is yet premature to determine what the long term effects are of the U.S. deregulation.

Mr. Benjamin: How about chaos?

Mr. McLeish: The increase in competition has caused air fares to go down, there is no doubt about that, but it is interesting that our own discount fares are as low as theirs are in the United States and are quite comparable. I do not have data with me but I could, if required, produce comparable data.

We are already seeing signs in the U.S. that deregulation has, in fact, disrupted the service to small communities. We also noticed that the cargo tariffs have gone up beyond what it was predicted they would go up. The question of amalgamation of carriers is very much before the U.S. public right now. As a result of the competition, some of the smaller carriers are finding that they are unable to compete and their only way to survive is to sell out to or to amalgamate with others. So there

[*Traduction*]

M. McRae: Il n'est pas nécessaire de nous donner une ventilation bien précise, j'aimerais simplement avoir une idée de ce que cela signifie, sommes-nous bien loin de couvrir tous les coûts . . . Autrement dit, le principe que l'utilisateur paye est-il appliqué totalement ou en partie seulement?

Le président: Monsieur Cavanagh.

M. Louis P. Cavanagh (directeur, Administration financière, Air, ministère des Transports): Monsieur le président, les recettes globales provenant de cette taxe de 15 p. 100—si elle est appliquée—ne couvriraient que 25 à 30 p. 100 environ du coût total de l'administration aérienne.

M. McRae: Vous êtes donc loin de recouvrer ce qu'il vous en coûte.

J'ai fait quelques calculs, et si, par exemple, quelqu'un devait faire le voyage en voiture aller retour de Thunder Bay à Toronto, payer la taxe sur l'essence, 19c. le gallon dans cette province,—pour l'essence seulement, il ne s'agit pas de la taxe fédérale—il en coûterait $19 aller retour. Je ne crois donc pas que ce soit une somme déraisonnable, vu ce que cela coûte pour les autres modes de transport.

Pour en revenir à une autre question, monsieur McLeish, si je comprends bien, l'organisme de réglementation aux États-Unis a éliminé de nombreux règlements concernant le transport aérien, espérant ainsi améliorer la concurrence. Je crois que l'opposition a particulièrement insisté pour que l'on favorise la concurrence parmi les compagnies aériennes canadiennes. Cela signifie, je suppose, que Air Canada devra baisser ses tarifs. Auriez-vous des précisions à nous donner sur ce point? Cette mesure a-t-elle favorisé la concurrence aux États-Unis? Quelles ont été ses conséquences sur les petites localités qui ne sont pas suffisamment importantes pour que la concurrence s'exerce?

M. McLeish: Nous nous sommes efforcés d'évaluer ce qui s'est passé aux États-Unis lorsqu'ont été levés les règlements auxquels étaient assujetties les compagnies aériennes américaines. Nous sommes en contact aux États-Unis avec le Bureau de l'aviation civile et avec notre homologue, l'Administration fédérale de l'aviation, mais il est encore trop tôt pour évaluer les effets à long terme d'une telle mesure.

M. Benjamin: Cela n'a-t-il pas provoqué le chaos?

M. McLeish: Il est incontestable que l'augmentation de la concurrence a provoqué une baisse de tarifs, mais je vous ferai remarquer que les tarifs spéciaux que nous offrons sont comparables à ceux des compagnies américaines. Je ne peux pas vous citer de chiffres, mais je pourrais vous en faire parvenir si vous le désirez.

Nous nous rendons déjà compte que la situation de la réglementation aux États-Unis a en effet provoqué un bouleversement des services aériens offerts aux petites localités. Nous avons également remarqué que l'augmentation des tarifs des avions cargos avait été plus importante que prévu. Le public américain étudie actuellement un projet de fusion des compagnies aériennes. En effet, certaines petites compagnies réalisent qu'elles ne peuvent pas faire face à la concurrence et

[*Text*]

is quite a shuffle of carriers going on down there at the present time.

Mr. McRae: If you were to extrapolate or to pick up this information and apply it to the Canadian scene, I would assume, given the larger distances, the smaller communities, and so on, that the effect could be more serious if we deregulated so that there was unlimited competition.

Mr. McLeish: Our staff is studying this at the present time, Mr. McRae. The first indications are, because of the nature of our air routes which are essentially the national network for just north of the U.S. border and then with spikes headed north with small branches off, that we have quite a fragile system compared to what happens in the United States. When you consider the fact that some of the States have the same population as Canada in a much tighter geographic area, this in itself indicates that the very nature of our domestic air industry is considerably different than that in the States. As a result of this fragile nature, we believe that we have to study this question very carefully and so does the Air Transport Committee of the CTC. We have been examining this together to try to determine just which way we should go.

Mr. McRae: I do not want to put the ministry to a lot of trouble but I think it might be worthwhile, if you have some of this data on the American situation, to put it before us because the debate is going to be around for awhile. I would appreciate it if that could be done.

I would like to make one last comment and I do not think it needs a response but I would like to put it on the record. I was one of the people who has been very disturbed about our approach to air safety. I have looked at the American experience and the National Transportation Safety Board—I think that is the name but at least it conveys the idea—and I initially was somewhat critical of our approach of not setting up such a board and rather setting up the Accident Review Board—and once again the title escapes me. It has struck me since, especially as the result of a reply that I got from the Minister in some discussions I had with him, that I had been concerned about people in the department administering the safety program, administering the accident program on the grounds that there might be some concerns about conflict of interest. I think the Minister satisfied me when he indicated that he would prefer just the accident investigation board as a separate thing from the safety body, simply for the reason that if there is an accident investigation board that is only investigating accidents, not involved in the safety program, then there will be no conflict between the people who are running the safety program and the board. I think that is important. I think I have been satisfied that is a better approach, so if you keep the investigative part entirely separate, then there can be no question of any conflict of interest, whether there is or there is not, and I think that is important. I just wanted to make that comment. If you have any other comments, fine.

[*Translation*]

que leur seul moyen de survie consiste à vendre leur entreprise ou encore à fusionner avec d'autres compagnies. On assiste donc actuellement aux États-Unis à un bouleversement complet parmi les compagnies aériennes.

M. McRae: Si nous appliquions cette formule au Canada afin de favoriser une concurrence sans limite, je suppose que les conséquences seraient encore plus graves, étant donné que les distances chez nous sont plus grandes et les petites localités, plus petites encore.

M. McLeish: Nous étudions précisément cette question, monsieur McRae. Compte tenu des itinéraires empruntés par nos compagnies aériennes nationales, itinéraires qui suivent la frontière américaine au nord et, de temps en temps, font des incursions vers le nord et à l'intérieur, la structure de l'industrie est beaucoup plus fragile qu'aux États-Unis. Certains états américains abritent une population comparable à celle du Canada dans un espace géographique beaucoup plus restreint, et ce phénomène explique à lui seul les différences considérables qui existent entre l'aviation canadienne et l'aviation américaine. A cause de notre fragilité de structure, le comité des transports aériens de la CTC, ainsi que nous-mêmes, devons étudier cette question avec le plus grand soin. Nous collaborons étroitement afin de déterminer ensemble la voie à suivre.

M. McRae: Je n'ai pas l'intention de créer des difficultés au ministre, mais je crois qu'il serait utile de fournir aux membres du comité certaines données sur la situation américaine. En effet, le débat n'est pas nouveau et je souhaiterais disposer de ces renseignements.

J'aimerais faire une dernière remarque qui n'a peut-être pas besoin de réponse, mais que j'aimerais néanmoins faire porter au compte rendu. Je suis de ceux qui se sont montrés très inquiets de l'attitude que vous avez adoptée au sujet de la sécurité aérienne. Je me suis penché sur la situation aux États-Unis où un organisme, le National Transportation Safety Board a été établi. Je ne suis pas sûr que ce soit le nom exact, mais du moins l'idée est claire. Au début, je me suis un peu étonné de ce que vous n'ayez pas établi un tel organisme au lieu de la Commission d'enquête sur les accidents d'aéronefs, mais je ne suis pas sûr de ce titre non plus. J'ai eu de nombreuses discussions avec le ministre à ce sujet et j'ai été très étonné par une de ses réponses, à savoir que certains responsables de l'administration du programme de sécurité ou du programme d'enquête sur les accidents, au Ministère, redoutaient des conflits d'intérêt. Le ministre m'a indiqué qu'il préférait que le programme de sécurité et la Commission d'enquête sur les accidents d'aéronefs soient deux choses distinctes, afin d'éviter les conflits entre les responsables du programme et ceux de la commission. Cela me semble important. Je reconnais que cela vaut mieux: en effet, si la commission chargée des enquêtes n'a rien à voir avec la sécurité aérienne, il ne peut y avoir de conflits d'intérêt, et cela me semble très important. C'est la remarque que je voulais faire. Si vous avez d'autres commentaires, je vous écoute.

[*Texte*]

• 1625

Mr. McLeish: As a matter of fact, the air portion of the new bill dealing with an independent accident investigation commission is very closely aligned with what goes on in the United States. The Federal Aviation Administration retains the responsibility for the air safety program in the States. It also retains the responsibility for non-fatal accidents. This is similar to what is in the bill, the number of which I have forgotten. I am sorry, I have not even seen a copy of it, yet, but it has been printed.

In so far as the other aspects are concerned, in comparison with the NTSB, which in the U.S. is the National Transportation Safety Board, there are a number of differences because, I think, of the differences between U.S. and Canadian law. I think under other circumstances this will be discussed when it reaches the Committee stage.

Mr. McRae: I just think it is terribly important that we keep the investigative part separate from the safety part, and then we do not appear to have any conflict of interest. I think that is a very good move. Thank you.

Mr. McLeish: And that is the intention.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there are two areas that I would like to ask Mr. McLeish about, the first one is sort of local. I presume, Mr. Chairman, through you to Mr. McLeish, that he has been in the Regina airport, and has seen it at some time or other.

Mr. McLeish: Yes, I have.

Mr. Benjamin: I just wondered, because in case he had not, I would try to explain it.

I want to find out if there is some way the Ministry of Transport could be of some help to passengers requiring customs clearance and be of some help to the Department of National Revenue. I understand that there is some kind of an agreement or arrangement between MOT and National Revenue that there will be a limit of 40 people to be cleared through customs at the Regina airport because of the lack of physical facilities, particularly our security area. We had an occurrence in January of 49 people to be cleared, only 41 were cleared, and 8 had to go on to Calgary, stay overnight, clear customs, and come back to Regina. Then on the last Tuesday in February there was another incident where there were 52 people deplaned from a chartered flight from Barbados to Regina and Calgary. Forty were only going to be cleared, but the other twelve passengers were very vociferous and raised enough hell that they were deplaned and finally, after a long period of time, cleared customs.

I would like to ask you, Mr. McLeish, through you, Mr. Chairman, this question. The security area used for enplaning passengers will hold over 100 people. Many a Monday morning when I am coming to Ottawa there are 100 people in that area to board a stretched DC-8. Would it not be possible for

[*Traduction*]

M. McLeish: En réalité, la partie du bill qui parle de l'établissement d'une Commission d'enquête indépendante sur les accidents d'aéronefs s'inspire de très près de la législation américaine. Aux États-Unis, le programme de sécurité aéienne ainsi que les cas d'accidents n'entraînant pas mort d'homme relèvent de la compétence de l'Administration fédérale de l'aviation. Le projet de loi dont je parle, mais dont j'ai oublié le numéro comporte une disposition similaire. Je n'ai pas encore eu ce projet de loi sous les yeux, mais je sais qu'il a été imprimé.

Pour le reste, et pour répondre à votre question sur le *National Transportation Safety Board* aux États-Unis, je dirai qu'il existe de nombreuses différences entre la législation des États-Unis et celle du Canada. Je suppose que l'on en reparlera lorsque ce projet de loi sera étudié en comité.

M. McRae: Je crois que le secteur des enquêtes et celui de la sécurité aérienne doivent être indépendants, afin d'éviter tout conflit d'intérêt. C'est une très bonne décision. Merci.

M. McLeish: C'est bien notre intention.

Le président: Merci, monsieur McRae.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais interroger M. McLeish sur deux sujets et le premier a, dirais-je, un intérêt local. Monsieur le président, je suppose que M. McLeish a déjà eu l'occasion de se rendre à l'aéroport de Regina.

M. McLeish: Oui, en effet.

M. Benjamin: Je me posais la question, car si vous ne l'aviez pas connu, je vous aurais expliqué la situation.

Le ministre des Transports pourrait-il prendre des mesures afin d'aider les passagers qui doivent passer la douane à leur arrivée, et pourrait-il aider en même temps le ministère du Revenu national. Je crois savoir que le ministère des Transports et le ministère du Revenu national ont conclu un genre d'accord, selon lequel un maximum de 40 personnes pourraient subir les formalités de douanes à l'aéroport de Regina en raison de l'insuffisance des installations, et en particulier des installations de sécurité. Un jour de janvier dernier, 49 personnes se sont présentées à la douane; 41 seulement ont pu subir les formalités de douane, tandis que 8 ont dû se rendre à Calgary, y passer la nuit, revenir subir les formalités de douane avant de repartir à Regina. Un incident semblable s'est produit le dernier mardi de février: 52 personnes ont débarqué d'un vol nolisé en provenance des Barbades et à destination de Regina et Calgary. Quarante personnes étaient donc autorisées à passer la douane, mais les 12 autres passagers on fait un scandale, ont réussi à débarquer et à passer la douane après avoir attendu très longtemps.

Monsieur le président, je voudrais poser la question suivante à M. McLeish: les installations de sécurité à l'intention des passagers au départ sont conçues pour plus de 100 personnes. Le lundi matin, lorsque je pars pour Ottawa, il y a à cet endroit environ 100 personnes qui attendent d'embarquer sur

[*Text*]

your administration to arrange and require that when chartered flights are going to land at Regina, they land at a time when a regularly-scheduled domestic flight is not there and use the security area that is presently used when you are enplaning passengers, to deplane these people who require customs clearance? It is a secure area and they can then be taken two or four at a time through the customs office rather than having the aircraft sitting there one or two hours while they take them off the plane two at a time, or rather than having people to fly on to Calgary, for God's sake, pay their own hotel rooms, meals and what not, then clear customs and then fly back to Regina or fly back to Regina and clear customs. Is there not something that the Ministry of Transport could arrange in the physical arrangements that are very limited and totally insufficient at the Regina airport? Is there not something at least temporary that could be done to prevent this from happening again?

• 1630

Mr. McLeish: Mr. Chairman, this question at Regina is not a new one. As a matter of fact, about two years ago in connection with Norcan Air's operation we provided additional facilities because they had a trans-border scheduled operation and we are obliged to provide the facilities for customs and immigration at airports for scheduled operations. For non-scheduled operations, if it is physically possible to make an arrangement that meets the facilitation requirements of customs and excise, we proceed to do so. If it is not physically possible to do so, then it presents difficulties. They require a certain type of enclosure so they can conduct their inspection activities, and it has to be out of arm's reach of the public and so on.

The difficulty is that the Regina airport terminal building is too small to enable us to provide the facilities. This has been known to all the charter operators, and we have apologized to the citizens of Regina for the fact, but until we proceed with the implementation of the expansion of the airport we are unable to change that. The charter operators know that they should plan their arrivals for periods that are not in conflict with scheduled operations. We have to rely upon the co-operation of the carriers in that regard. I am willing to once again explore to see the prevalence of this problem and see whether or not there is anything we can do to ease it. I am not particularly optimistic but I am prepared to have another look.

Mr. Benjamin: What would you project as a ballpark guess, and I will not hold you to it?

Mr. McLeish: As to what could be done?

Mr. Benjamin: As to the time of the expansion of the Regina airport, what are we looking at, two years, five years, six years?

Mr. McLeish: As far as I know, we have finished all the committee activities. We now have agreement of the region, the city and ourselves. I am not sure; I would have to call upon Mr. Johnson to help me out. Do you want to come forward and speak in more detail about Regina, please?

[*Translation*]

un DC-8 allongé. Ne serait-il pas possible de faire en sorte que les vols nolisés atterrissent à Regina en dehors des heures des vols intérieurs réguliers, pour éviter que les installations de sécurité ne soient utilisées en même temps par les passagers en partance et par ceux qui doivent subir les formalités de douane? C'est une zone qui présente toute sécurité et où deux à quatre personnes peuvent subir ensemble le contrôle douanier; cela évite de retenir l'avion au sol pendant une heure ou deux pendant qu'on fait sortir les gens deux par deux, ou encore cela évite de les faire atterrir à Calgary où l'on doit prendre en charge leur séjour à l'hôtel, repas compris, pour les ramener à Regina après qu'ils ont subi le contrôle des douanes, ou inversement. Le ministère des Transports pourrait-il faire quelque chose dans la mesure où les locaux de l'aéroport de Regina sont très exigus et totalement insuffisants? Ne peut-on rien faire, ne serait-ce que temporairement, pour empêcher que cela ne se reproduise?

M. McLeish: Monsieur le président, le problème de Regina n'est pas nouveau. En fait, il y a deux ans nous avons dû assurer des services supplémentaires à cause des vols internationaux de Norcan Air, car nous sommes responsables des douanes et de l'immigration dans les aéroports lorsqu'il s'agit de vols réguliers. Pour les vols non réguliers nous prenons des dispositions pour répondre aux exigences des douanes lorsque c'est matériellement possible. Sinon, cela crée des difficultés. Pour effectuer leurs inspections, les douaniers ont besoin d'un certain type d'enceinte auquel le public n'a pas accès.

Le problème est que l'aérogare de Regina est trop exigu pour que nous puissions fournir l'espace nécessaire. Toutes les compagnies de charters le savent et nous nous en sommes excusés auprès de la population de Regina; néanmoins, rien ne pourra changer tant que les locaux ne seront pas agrandis. Les compagnies de charters savent qu'elles doivent fixer leurs arrivées de manière à ne pas entrer en conflit avec les vols réguliers. A cet égard, nous demandons la collaboration des transporteurs. Je suis prêt à revoir l'ampleur du problème et à chercher des solutions. Je ne suis pas particulièrement optimiste, mais je suis disposé à réexaminer la question.

M. Benjamin: Quelles sont approximativement vos estimations? Si vous n'avez pas les chiffres exacts, je ne vous en tiendrai pas rigueur.

M. McLeish: Sur ce qu'on peut faire?

M. Benjamin: Sur la durée des travaux d'agrandissement de l'aéroport de Regina. Faudra-t-il deux ans, cinq ans, six ans?

M. McLeish: Pour autant que je sache, le comité a terminé ses travaux. Il y a consensus entre les autorités régionales, la municipalité et nous-mêmes. Je ne saurais vous donner de précision, mais je vais demander à M. Johnson de venir à mon aide. Voulez-vous vous approcher, s'il vous plaît, pour nous donner de plus amples renseignements sur Regina?

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Johnson will comment. Mr. Johnson is a special adviser, Airport and Construction Services Branch. Mr. Johnson.

Mr. K. A. Johnson (Director, Airport Planning, Canadian Air Transportation Administration): The programming documentation that would have the details of the proposals should be received in the Ottawa headquarters of the department within the next month or two. There would be a period of several months to review that, and I would think two to three years would be the minimum.

Mr. Benjamin: That is fine, but my goodness, surely we have to do something in the meantime. When we were debating a motion on transportation that Mr. Mazankowski put down in the House a week or so ago I suggested to the Minister that we either use the security area where passengers were going to board to hold them in while they are waiting to clear customs, or as another alternative rent a temporary structure, a big house trailer or something, take the wheels off it and pop it down right at the front of the terminal so people can go in, sit down in comfort and wait till they are cleared through customs. We are going to have to do something. We cannot let this keep up. Every time a charter flight comes in sometimes there are 40 passengers, another time there are 60 and sometimes there might be a whole planeload but only 40 can be cleared.

I also cannot understand how this figure of 40 was arrived at. What is so sacred about it? If you can clear 40, what the hell is the difference between that and 52, in terms of making-do? We just cannot keep taking it out on the passengers. If there is a problem between the carriers, the MOT and the charter firms, fine. You settle that between yourselves. But we are taking it out on the passengers. Surely you can arrange something, Mr. McLeish.

• 1635

Mr. McLeish: As I indicated, Mr. Chairman, I am prepared to have a look at this and we will let you know.

Mr. Benjamin: I hope so.

The other think I would like to ask about, Mr. Chairman, has regard to this business of the Airport Revolving Fund and the government's desire and intention to privatize our major airports. The Minister put out a statement last December 16 to the effect that:

> . . . management of airports, a separate and commercially viable ventures with funding for both capital expenditures and on-going maintenance to be provided by the private sector and all levels of government, or by the financial return on operations shall be an essential feature.

Now with that move to privatization in mind, the airport debt and interest on debt will be wiped out, I suppose, on April 1. It amounts to about $655 million. When one private company takes over another private company, it takes over not only its assets and its business and its good-will; it also takes over its debts and obligations. And whenever the public sector has taken over a private sector it has taken over not only all its assets but also its debts and obligations.

[*Traduction*]

Le président: M. Johnson est conseiller spécial auprès de la direction des services de construction et des aéroports.

M. K. A. Johnson (directeur, Planification des aéroports, administration canadienne des transports aériens): L'administration centrale du ministère devrait recevoir dans un mois ou deux la documentation établissant les détails du projet ainsi que le calendrier des travaux. Il faudra plusieurs mois pour examiner cela, et je crois que la réalisation du projet prendra un minimum de deux ou trois ans.

M. Benjamin: C'est très bien, mais en attendant il faut absolument faire quelque chose. Lors du débat sur la motion présentée par M. Mazankowski à la Chambre il y a une semaine environ, j'ai suggéré au ministre des Transports qu'on utilise l'aire de sécurité où les passagers attendant l'embarquement, et où ils pourraient subir l'inspection des douanes; une autre solution consisterait à louer un local provisoire, par exemple une grande maison-remorque dont on supprimerait les roues et qu'on placerait devant l'aérogare; les gens pourraient y attendre confortablement de subir l'inspection des douanes. Nous devons absolument faire quelque chose. Chaque fois qu'un vol nolisé atterrit, il y a 40 passagers, parfois 60 et même un avion tout entier, mais seules 40 personnes peuvent subir l'inspection des douanes.

D'ailleurs, je ne comprends pas comment on a fixé ce chiffre de 40. Qu'a-t-il de si sacré? Si l'inspection est possible pour 40, pourquoi pas pour 52? On ne peut pas obliger les passagers à en subir indéfiniment les conséquences. S'il existe un problème entre les compagnies de charters, les transporteurs et le ministère des Transports, qu'ils le règlent ensemble. Ce sont les passagers qui en subissent les conséquences. Je suis sûr que vous pouvez faire quelque chose, monsieur McLeish.

M. McLeish: Je le répète, monsieur le président, je suis prêt à réexaminer le problème et à vous communiquer les résultats.

M. Benjamin: Je l'espère.

Ma question suivante porte sur le fonds renouvelable des aéroports et sur l'intention du gouvernement de confier l'administration de nos principaux aéroports au secteur privé. Le 16 décembre dernier, le Ministre a déclaré ceci:

> . . . l'administration des aéroports, des entreprises distinctes et commercialement rentables dont les frais d'investissement et d'entretien seraient financés par le secteur privé et tous les paliers de gouvernement ou bien par les bénéfices d'exploitation.

Avec la privatisation, la dette des aéroports et les intérêts sur cette dette disparaîtront, je suppose, le 1er avril. Cela s'élève à environ 655 millions de dollars. Lorsqu'une société privée se rend propriétaire d'une autre société privée, elle prend à son compte non seulement l'actif, le fonds de commerce et la clientèle de cette société, mais également ses dettes et ses obligations. De même, lorsque le secteur public se rend acquéreur d'une société privée, il se rend propriétaire non

[*Text*]

If we are going to turn over these airports to private operations, why do we not turn over to them the debt as well as the assets?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I think, Mr. Benjamin, you are talking about two related but not at this time related subjects. There is a study under way by a special task force to examine the feasibility of having airport commissions analogous to the ports commissions which would enable the local municipalities to have a major voice in the operation of their airports by the appointment of a board of directors where they could do their own airport operation in accordance with national criteria, do their own marketing, raise funds, etc., for future development of the airport. That study is at phase one, which is really a determination of the reaction of the 25 communities as to whether or not there is sufficient interest in this concept to proceed in more depth with the study. The report is due out this spring, and the indications are that the report will state that there has been sufficient interest to continue the study by the task force.

Now, it is recognized, if we are ultimately going to proceed with such an undertaking, that there will have to be amendments to existing acts to enable this to happen. There will be full opportunity to discuss exactly what debt should flow to these airports at the time of their being taken over by commissions. It is possible that these airports could be turned over on a debt-free basis with certain contingencies attached, but I will set that aside for the moment.

With respect to the Airport Revolving Fund, the department was required by the terms of the original revolving fund, which recently consisted of four airports, to restructure the Airport Revolving Fund. What was done was to take cognizance of the fact that most of the airports received their appropriations on a year-to-year basis to wipe out any debt that the airports carry from capital expenses.

Mr. Forrestall: I have not got a revolving fund.

Mr. McLeish: Whereas they now have all been brought into one fund, which is a mechanism for treating them in a similar manner.

• 1640

So they have now been grouped with the four that were in the original fund, and the original four are now being treated in a similar way with respect to their capital debt structure as those that have been introduced into the fund. But henceforth, all will be treated in the same way for future capital expenses, and for their amortization and for the interest at which they will be charged, et cetera.

Mr. Benjamin: Would it be correct to say that much of that debt will come from the debacles in Mirabel and Calgary; that it is all being camouflaged in one fund but that a major chunk of it is Mirabel and Calgary?

Mr. McLeish: I think it is fair to say that Mirabel and Calgary represent a fair amount of that—that is correct.

[*Translation*]

seulement de son actif, mais également de ses dettes et de ses obligations.

Si nous cédons ces aéroports au secteur privé, pourquoi ne pas lui céder le passif en même temps que l'actif?

M. McLeish: Je crois, monsieur Benjamin, que vous parlez de deux choses qui ne sont pas encore liées. Un groupe de travail est en train d'étudier la création éventuelle de commissions aéroportuaires analogues à celles des ports, ce qui permettrait aux municipalités de se faire entendre en nommant un conseil d'administration; elles pourraient elles-mêmes assurer l'exploitation de leur aéroport, conformément aux critères nationaux, faire leur propre marketing et trouver des crédits en prévision des aménagements futurs. Cette étude en est à sa première phase et il s'agit de déterminer si les 25 collectivités locales que cela concerne manifestent un intérêt suffisant pour ce principe; dans l'affirmative, l'étude sera poussée un peu plus loin. Le rapport devrait sortir au printemps et l'on s'attend à ce qu'il fasse état d'un intérêt suffisant pour que le groupe de travail poursuive l'étude.

Toutefois, si cette orientation est retenue, il va falloir modifier les lois actuelles. On aura amplement le temps de discuter du montant exact de la dette au moment où ces aéroports seront pris en charge par les commissions. Il est possible que la dette soit radiée en échange de certaines conditions, mais je n'en parlerai pas pour l'instant.

Le ministère a dû restructurer le fonds renouvelable des aéroports, conformément aux modalités initiales dont dépendaient récemment quatre aéroports. On a pris en considération le fait que la plupart des aéroports ont reçu des crédits chaque année pour amortir la dette liée aux dépenses d'investissement.

M. Forrestall: Je n'ai pas de fonds renouvelable.

M. McLeish: Tandis que maintenant on les a tous financièrement regroupés, ce qui permet de les traiter de manière identique.

Ils sont maintenant regroupés aux quatre qui faisaient partie du fonds original, lesquels sont maintenant traités de façon similaire pour ce qui est la dette d'établissement que celle introduite dans le fonds. Mais dorénavant, ce sera la même chose pour l'ensemble qu'il s'agisse de nouvelles dépenses en capital, d'amortissements, d'intérêts, etc.

M. Benjamin: Peut-on dire qu'une grosse partie de cette dette viendra des débacles de Mirabel et Calgary, que tout sera camouflé en un seul fonds, mais qu'une grosse partie touchera Mirabel et Calgary?

M. McLeish: On peut en effet dire que Mirabel et Calgary représentent une grosse portion, c'est exact.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: So that all the rest of them are going to have to help . . .

Mr. McLeish: But they are being treated in the same manner as all the other airports in the country.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I sometimes wish members of Parliament, even if it was on a confidential basis, could have some access to reports of this nature before they wind up in the newspapers. But coming back to the area that was being pursued by my colleague from Vegreville, I wonder if I might add two or three other brief sentences and then go to two or three other questions, Mr. McLeish.

Picking up where he left off, on number six, "Recognition":

> Inspectors in the Aircraft Operations Group have performed their duties with such low profile that they consider the work they do is not understood by senior people within Transport Canada nor by those we serve in the aviation community and the flying public

Finally.

> At the national level a dramatic gesture is needed to convince Civil Aviation Inspectors that their services are appreciated by senior management and that we are ready to support them and work more closely with them. A very substantial pay raise is required to bring pay scales back into line and this should be implemented at the earliest possible time, no later than the fourth guideline year which is presently being considered. Management should seriously consider doubling flying pay, a non-negotiable item, which has not been increased since 1968.

With all due respect to my distinguished colleague, the Parliamentary Secretary, we are not waving banners of fear and undue alarm in Canada, Mr. Chairman; and I think the administrator is aware of this. The problems that have been going on, that are current and topical, and that are in the print media and the electronic media, are problems that date back to years when I was young enough to fly airplanes.

Mr. Chairman, the regulations concerning position reporting and these things have been inadequate forever; we have known it forever. What I find inexcusable is that we have had to wait so long. There is no, nor has there ever been, to my knowledge, at any airport, any adequate failsafe interface between two frequencies, where two frequencies have to be used or are, in fact, being used for aircraft in the vicinity. No matter what they are doing—ground control approach: it does not matter; ATC: it does not matter—there is no failsafe system; and we have known this. We know it now; we knew it five years ago; we knew it twenty years ago.

Your suggestion, Mr. McLeish, at the last meeting, in response to Mr. MacKay—and I am quoting from—but I do not have lines anymore—but in any event, you make the statement that the assumption made by the specialists in the

[*Traduction*]

M. Benjamin: De sorte que tous les autres devront aider . . .

M. McLeish: Mais ils sont traités de la même façon que tous les autres aéroports au pays.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Je voudrais parfois que les députés, même si c'était confidentiel, puissent avoir accès aux rapports de ce genre avant qu'ils ne paraissent dans les journaux. Toutefois, pour revenir à la question poursuivie par mon collègue de Vegreville, pourrais-je ajouter deux ou trois observations rapides avant de passer à deux ou trois autres questions, monsieur McLeish?

Il s'est arrêté au numéro 6: «Reconnaissance»:

> Les inspecteurs du groupe des opérations d'aéronefs se sont acquittés de leurs fonctions de façon tellement discrète qu'ils considèrent que leur travail n'est pas compris par les agents supérieurs de Transport Canada ni par ceux que nous desservons dans le secteur de l'aviation et les passagers.

Enfin . . .

> A l'échelon national, il faudrait un geste très visible pour convaincre les inspecteurs de l'aviation civile que leurs services seraient appréciés par les cadres supérieurs et que nous sommes disposés à les appuyer et à travailler en plus étroite collaboration avec eux. Il faut une majoration importante des traitements pour que leur échelle salariale soit redressée dès que possible, en tout cas pas plus tard que la quatrième années d'orientation dont on parle actuellement. La direction devrait sérieusement envisager de doubler le traitement du personnel volant, qui n'est pas négociable et qui n'a pas été majoré depuis 1968.

Avec tout le respect que je dois à mon distingué collègue, le secrétaire parlementaire, il ne s'agit pas de semer abusivement l'alarme au Canada, monsieur le président; je suis sûr que l'administrateur le sait. Les problèmes que nous connaissons et qui sont bien d'actualité, dont les journaux et la presse électronique parlent fréquemment, sont des problèmes qui remontent aux années où j'étais encore assez jeune pour piloter.

Monsieur le président, les règlements concernant les rapports de position et ce genre de chose ont toujours été inadaptés; nous le savons depuis toujours. Ce que je trouve inexcusable est qu'il ait fallu attendre si longtemps. Il n'y a jamais eu à ma connaissance, dans aucun aéroport, d'interface antidéfaillance suffisant entre deux fréquence lorsque l'on utilise deux fréquences pour les aéronefs à proximité. Quoi que l'on fasse, méthodes de contrôle au sol, ATC (Contrôle de la circulation aérienne), peu importe, il n'y a pas de système anti-défaillance et nous le savons depuis longtemps. Nous le savions il y a cinq ans et nous le savions déjà il y a 20 ans.

Ce que nous avez dit, monsieur McLeish, à la dernière réunion, en réponse à M. MacKay, et je cite bien que je n'aie plus là le texte, c'est que les suppositions des spécialistes de la

[*Text*]

Western region was, in fact, an incorrect assumption; and there you are talking . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Forrestall, but just for the interpreters, could you just give us from what you are quoting, just to make it easier for them.

Mr. Forrestall: Yes. I am quoting from number six . . .

The Chairman: Of the *Proceedings* or *Hansard*, or—?

Mr. Forrestall: No, no. From the minutes of our last Transport and Communications meeting, Issue No. 2.

The Chairman: Okay.

Mr. Forrestall: It says up on the right-hand corner, "6-3-1979"—whatever that means.

The Chairman: Thank you very much.

• 1645

Mr. Forrestall: The suggestion that the western region people made a wrong assumption, when we were wondering whether this was a local problem or a national problem, I am sure you have to admit, was rather a harsh judgment. It is a national problem. It exists at every uncontrolled airport in this country. To suggest that anything otherwise does not lend to undue build-up of fears that are unfounded just simply happens to be a matter of fact. It seems to me wrong for us to leave on the record any suggestion that the problem is local, localized, and in fact it is not national, because it is.

It is very difficult for me, and I am sure for others in the industry, Mr. Chairman, to the Administrator, to wonder, in light of all this, why you suggest that there has not been draft regulation. You suggested there were some problems in doing it, and I imagine there are. That simply indicates to me that we really have not thought about it and are now getting our rear ends in gear, trying to think out the difficulties of draft procedures or of procedures that might tend to bring a little closer a system of fail-safe with respect to radio interface at local, uncontrolled airports, indeed throughout the system. To sum it up, the absence of national standards, of national procedures, I suspect and know more than suspect, I know of my own experience, has very greatly affected the difficulties at policy and management levels within the ministry to take corrective action.

My questions are two or threefold. First of all, I would like you to address yourself if you could to whether the problem is a national or a local one. I think your suggestion that their assumptions were false is somewhat wrong. But more important, how much longer are we going to be without direction, without procedures that in fact approach these problems, not on a localized basis but on a national basis? There is just too much evidence in front of us to suggest other than that the problem is enormous, and forbidding, in my judgment, with respect to continued air safety or the capacity of people who have to use aircraft to believe they are travelling safely. I think you understand what I mean by that.

Mr. McLeish: I have picked certain items that I think you want me to speak to. I would first like to mention, with respect

[*Translation*]

région de l'Ouest n'étaient pas vérifiées et maintenant vous venez de nous parler de . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Forrestall, mais pour les interprètes, pourriez-vous nous dire ce que vous citez, cela leur faciliterait les choses.

M. Forrestall: Oui, je cite le numéro 6 . . .

Le président: De nos délibérations ou du hansard, ou encore . . . ?

M. Forrestall: Non, des délibérations de notre dernière réunion du Comité des transports et des communications, fascicule 2.

Le président: D'accord.

M. Forrestall: Je lis dans le coin droit «6-3-1979» . . . peut-être comprenez-vous ce que cela signifie?

Le président: Merci beaucoup.

M. Forrestall: Vous m'avouerez qu'aller dire que les gens de la région ouest se trompaient alors que nous nous demandions s'il s'agissait d'un problème local ou national, est un peu exagéré. C'est un problème national. Il se pose dans tout aéroport non contrôlé au Canada. Aller dire aussi que cela ne sert qu'à susciter des craintes non fondées alors qu'il s'agit de la réalité, est également tout à fait anormal. Nous ne pouvons laisser croire qu'il ne s'agit que d'un problème local, localisé, car c'est bien un problème national.

Il m'est très difficile, comme probablement à beaucoup dans ce secteur, monsieur le président, comme à l'administrateur je suppose, de comprendre pourquoi, sachant tout cela, on n'a pas établi de règlements. Vous avez dit que cela était complexe, et je suppose que c'est vrai. Cela me prouve simplement que l'on n'y a pas réfléchi et que l'on commence simplement maintenant à bouger, à penser aux difficultés qu'il y aurait à rédiger des procédures qui permettraient de se rapprocher un peu plus d'un système anti-défaillance pour les liaisons radio aux aéroports locaux non contrôlés de tout le réseau. Bref, l'absence de normes nationales, de procédures nationales, a considérablement augmenté les problèmes pour les responsables de la politique et de la gestion au sein du Ministère quand ils essaient de corriger la situation. C'est une réalité que j'ai constatée personnellement.

Mes questions sont à deux ou trois volets. Tout d'abord, pourriez-vous me préciser s'il s'agit à votre avis d'un problème national ou local? Je crois que lorsque vous avez dit que leurs hypothèses étaient fausses, vous vous êtes vous-même trompé. Mais, plus important, combien de temps encore restera-t-on sans aucune directive, sans méthode permettant d'aborder au moins ces problèmes, non pas sur une base locale mais bien nationale? Nous avons suffisamment de preuves ici qu'il s'agit d'un problème énorme qui, à mon avis, empêche toute véritable sécurité aérienne. Comment voulez-vous que le public s'imagine qu'il voyage en sécurité? Je pense que vous comprenez ce que je veux dire.

M. McLeish: J'ai relevé certains points que vous semblez vouloir que je développe. Tout d'abord, je voudrais vous indi-

[*Texte*]

to the aircraft operations group and the pay scales, that I fully supported the aircraft operations group data, which is included, incidentally, in the memo that Mr. Dewar wrote to me last December.

As a matter of fact, I have since discovered that that data is erroneous. I ended up looking a bit uncomfortable before the Treasury Board officers because they were able to establish to my satisfaction and the satisfaction of my managers that the data being used by the group to compare themselves to the air traffic controllers, as they have done, is in fact not really the best basis of comparison. We have examined this thoroughly and we are attempting to convince the group that there are better data that will serve them better in their seeking better pay scales and that these data relate to what has happened to pilots in industry, to show that there has been a similar slope of the curve in growth of pay during the last few years.

• 1650

I would like to sum up with respect to the pay scales to assure you that I am fully sympathetic to the fact that the inspectors need to earn more money and, if there was any way that I could achieve this objective within the government's regulations so that there is no conflict here, I would glady do so.

An hon. Member: Put it in the Estimates.

Mr. McLeish: Now, with respect to . . .

An hon. Member: *Ex gratia* payments.

Mr. Forrestall: Change the category.

Mr. McLeish: . . . this question about the western region comments, I do not know, Mr. Forrestall, if you are aware of the problem but, since you have flying experience, I would like to describe to you what happened.

At a number of northern airports we had only air radio advisory services and the communications did not have enough range to enable air traffic control to in fact communicate with pilots in the vicinity of those regions. As a result of installing PAL's—these are really a remotely-controlled transmitter that extends the communications network of air traffic services—it then became possible for an aircraft to receive, or, to put it in a better way . . .

Mr. Forrestall: Possibly had competition between two interfaces, between two systems.

Mr. McLeish: That is right. The problem here was that when the PAL's were installed that the region concerned should in fact have introduced interunit agreements. This is the normal process that is used not only in Canada but throughout the aviation world to be sure that talk between two units that are transmitting information to aircraft will in fact be properly co-ordinated and that there is not conflict or duplication.

Mr. Forrestall: But we have always had that and we have not corrected it.

[*Traduction*]

quer que pour le groupe des opérations d'aéronefs, les échelles de traitement, j'ai entièrement appuyé les données de ce groupe, données qui sont d'ailleurs contenues dans la note de service que m'a envoyée M. Dewar en décembre dernier.

Il est vrai que j'ai découvert depuis que ces données sont erronnées. Du coup j'étais un peu gêné devant les agents du Conseil du Trésor car ils ont pu me prouver, ainsi qu'à mes directeurs, que les données utilisées par le groupe pour se comparer aux contrôleurs du trafic aérien, n'était pas la meilleur base de comparaison. Nous avons entièrement réexaminé la question et nous essayons de convaincre le groupe qu'il existe de meilleures données à utiliser pour réclamer une révision de son échelle de traitement et qu'il lui faut se comparer aux pilotes du secteur privé qui ont connu une courbe similaire dans les dernières années.

En conclusion, je comprends très bien que les inspecteurs devraient être mieux payés et si les règlementaux gouvernementaux me permettent de me rendre à leur demande, si rien ne cloche, je le ferai.

Une voix: Vous n'avez qu'a prévoir une somme dans les prévisions budgétaires.

M. McLeish: Pour ce qui est de . . .

Une voix: Ce serait des paiements à titre gracieux.

M. Forrestall: Vous n'avez qu'à faire un changement de catégorie.

M. McLeish: . . . de la région de l'Ouest, je ne sais pas si vous êtes au courant du problème. Puisque vous avez une expérience en pilotage, je vous décrirai monsieur Forrestall, ce qui se produit.

Dans un certain nombre d'aéroports du Nord, nous n'avions que des services consultatifs de radio et les communications n'étaient pas assez nombreuses pour permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne des communiqués avec les pilotes survolant certaines régions. Après l'installation des émetteurs PAL, qui sont des émetteurs télécommandés permettant des ramifications du réseau de communications des services de circulation aérienne, un avion pouvait désormais recevoir ou, je dirais plutôt . . .

M. Forrestall: Il y avait peut-être concurrence entre deux systèmes ici.

M. McLeish: C'est juste. Avec l'installation des émetteurs PAL on aurait dût prévoir des accords entre unité. C'est ce que l'on fait habituellement non seulement au Canada mais partout dans le monde afin de s'assurer que les communications entre deux unités sont transmises à un avion et sont coordonnées, pour éviter ainsi les conflits et les dédoublements.

M. Forrestall: Mais la situation a toujours été la même sans être redressée.

[*Text*]

Mr. McLeish: I am not arguing the point that we have always had it. We never did have PAL's until very recently.

Mr. Forrestall: Well, it probably created more problems than it solved.

Mr. McLeish: When the western region examined this problem—as I indicated, they took the initiative which I am very pleased they did, which is really the basis upon which we operate, than the bulk of the interrelationship with operators is in the regions and we get a vast amount of advice from the regions with respect to improvements to the system—they undertook to do a broader study of air-ground communications related to their basic difficulty. They did not solve their basic difficulty with their study. They came to headquarters with a report on a number of related matters in air-ground communications. And all I am suggesting to you is that what they had in their regions was not a national problem, that basic difficulty that gave rise to their study, because other regions had in fact undertaken interunit agreements. So the problem did not exist nationally.

Mr. Forrestall: Let me put to you my final question, because I guess my tme has run out, Mr. Chairman.

In the absence of what we might call ATC or tower control, in your judgment, does this or does it not present really a serious potential hazard to flying? And I think you must agree with that. And if you do agree with it, is what you are suggesting then that because of the topographical problems, the geographical problems and the rest in the North, that that particular problem has to be viewed in that particular light? What I am really trying to get at is that we have this right across the country at uncontrolled airports, we have got a hell of a problem, and my God in heaven, can we not get some drafted regulations, can we not get something in place and put somebody to work at it 24 hours a day to make sure that we develop, we correct the kinks? Are we going to wait for five years until theoretically we have a perfect set of regulations to cover it? It is scary.

Mr. McLeish: May I answer now?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: As I have tried to explain, Mr. Forrestall, that specific problem did not appear in other regions. They had handled it within their resources and authorities. I also indicated that we embarked on the very type of undertaking that you are proposing right now, with the flight services station concept a few years ago; we have already started implementing it. I have also suggested to you that the final outcome of that, whether it will be in the form of information circulars, air traffic services directives, or additional air navigation orders, is being decided at the present moment in the air administration, and I fully expect that we will be releasing information on this, I say spring; it may be early summer. I also indicated that it may well be later than the Cranbrook report, but they are that close together.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. I would like to start off, Mr. McLeish, by saying that I guess I am at exactly the opposite end of the question on the airport tax that Mr.

[*Translation*]

M. McLeish: Ce n'est pas là la question. L'utilisation des émetteurs PAL est récente.

M. Forrestall: Le recours à ces émetteurs a peut-être créé plus de problèmes qu'il n'en a résolus.

M. McLeish: C'est la région de l'Ouest qui a étudié le problème et ce fut une de ses initiatives dont je me réjouis. En effet, notre mode de fonctionnement est tel que le gros des rapports avec les opérateurs se fait au niveau de la région si bien que nous obtenons beaucoup de renseignements de la région même en ce qui a trait aux améliorations désirables pour le réseau. Les responsables de la région de l'Ouest ont entrepris une vaste étude sur les communications Air-Terre pour tenter de cerner la difficulté. L'étude n'a pas permis de résoudre la difficulté et elle a saisi les responsables au siège social qu'un certain nombre de problèmes concernant les communications Air-Terre. Le problème auquel la région faisait face n'est pas un problème national car d'autres régions avaient déjà des accords entre les unités. Le problème n'est pas général.

M. Forrestall: Mon temps de parole est presque écoulé et je vais donc vous poser une dernière question.

L'absence d'une tour de contrôle ou d'un contrôle de la circulation aérienne constitue-t-elle à votre avis, un potentiel de danger pour la navigation aérienne? Je pense que oui et vous en conviendrez peut-être avec moi. Le cas échéant est-ce que vous dites qu'à cause des problèmes topographiques et géographiques particuliers dans le Nord, il faut prévoir des mesures spéciales? A travers le pays, tous les aéroports qui n'ont pas de tour de contrôle constituent un problème et je me demande pourquoi nous ne pouvons pas faire des règlements et consacrer des efforts constants au redressement de cette situation? Allons-nous attendre cinq ans, attendre que chaque détail des règlements soit mis au point pour agir? La situation est affolante.

M. McLeish: Puis-je vous répondre maintenant?

Le président: Allez-y.

M. McLeish: Comme j'ai essayé de vous l'expliquer, monsieur Forrestall, ce problème ne s'est pas posé dans d'autres régions. Les autres régions ont résolu le problème à même leurs ressources et les pouvoirs qu'elles détenaient. Nous avons déjà entrepris ce dont vous venez de parler à l'instant en introduisant il y a quelques années le concept de la station donnant des services de vol. Il y a déjà des réalisations sur ce plan. L'administration de l'air essaie de déterminer actuellement ce qui s'impose: des circulaires de renseignements, des directives sur les services de la circulation aérienne ou encore des décrets supplémentaires sur la navigation aérienne d'ici le printemps ou le début de l'été, nous allons être fixés. Il se peut que ce ne soit pas avant la publication du rapport sur Cranbrook mais les deux résultats sont liés.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Monsieur McLeish, je dois de préciser au départ que j'adopte la position contraire à celle de M. McRae en ce qui a trait à la taxe

[*Texte*]

McRae is. I think the doubling—going from $7, I guess it is, or $7.50, up to close to $15, is an atrocious amount. Of course it is going to raise approximately some $72 million. I would like to ask you what kind of consultation you had at the time the tax was proposed and whether or not there was any agreement at all with the industry to that magnitude of an increase which represents approximately six times the previous planned increase and twice the profits of the entire air carrier industry in the best years it has ever had? To me it certainly fits in with the whole proposed program of the airport revolving fund and what you appear to be intending to do with this whole question. Of course, I outlined my comments and feelings at the last meeting, but I would like to get your assessment on the kind of consultations you have had with the industry. Why was the $15 figure used, for example?

Mr. McLeish: The consultation, Mr. Chairman, with the industry has been intense and extensive for the last four to five years with respect to the entire cost recovery process for air transportation. They have committee activity which is chaired by the deputy administrator and which consists of members of the air administration staff plus full-time members of the Air Transport Association of Canada. As a matter of fact, at times they bring in their confreres from the United States Air Transport Association and from IATA to take part in the discussions. We have been discussing the nature of the costs and the mechanisms for cost recovery at various categories of airports. So to answer your question about consultation, there has been extensive consultation.

Mr. Murta: Why $15; why that figure?

Mr. McLeish: The $15 was arrived at because of the problems that must have arisen in the 1979-80 estimates for the needs of the air program. The actual amount was based upon the amount of short-fall that we were facing with respect to the estimates for 1978-79.

Mr. Murta: What are your plans for future increases in the user fees, landing fees, other terminal operating costs? When talking future, we are talking about, say, five years. Can you give the Committee that kind of information?

• 1700

Mr. McLeish: Could I just have a moment, please?

In the course of the consultations with the Air Transport Association of Canada, we proposed to them that for international and national airports we would be attempting to recover full cost of capital and operation and maintenance costs over a period of eight years; for regional and local airports, we would be attempting to recover the operations and maintenance costs only, not the capital costs, over a similar period of time.

Mr. Murta: What did those full costs project in terms of user fees?

Mr. McLeish: That is difficult to answer because our revenues arise from a number of sources. There is the air transportation tax, there are landing fees, there are general terminal fees and costs.

[*Traduction*]

d'embarquement. Je pense que de la faire passer de $7 ou $7.50 à $15 est excessif. Je sais qu'on pourra ainsi obtenir $72 millions. Quelles ont été les consultations qui entouraient cette proposition d'augmentation de la taxe? Les représentants de l'industrie conviennent-ils qu'une augmentation aussi importante s'impose car cela représente une augmentation six fois plus élevée que celle qu'on a envisagée jusqu'à maintenant et cela doublera les profits des meilleures années? A mon avis, cette augmentation s'inscrit très bien dans la proposition d'un fond renouvelable pour les aéroports et dont l'objectif que vous visez en général. Je vous ai déjà fait part de mon opinion à la dernière séance et j'aimerais que vous me disiez quelle consultation vous avez eue avec les représentants de l'industrie. Pourquoi a-t-on parlé de $15?

M. McLeish: Les consultations avec les représentants de l'industrie ont été assidues depuis 4 ou 5 ans et on a abordé toute la question du recouvrement total des coûts pour le transport aérien. L'administrateur adjoint préside un comité qui est formé de membres de l'administration de l'air et des membres permanents de l'Association canadienne du transport aérien. En fait, on fait souvent appel aux représentants de la United States Air Transport Association et de l'Association internationale du transport aérien. On a étudié la nature des coûts et les mécanimses de recouvrement des coûts pour les diverses catégories d'aéroports. En réponse à votre question, je dirais qu'il y a eu des consultations assidues.

M. Murta: Pourquoi a-t-on parlé de $15?

M. McLeish: On a cité ce chiffre de $15 à cause de problèmes auxquels on a fait face dans les prévisions budgétaires de 1979-1980 aux titres du programme de l'air. La somme totale a été calculée à partir du déficit auquel nous faisons face dans les prévisions budgétaires pour 1978-79.

M. Murta: Qu'envisagiez-vous pour ce qui est de l'augmentation des droits d'utilisation des droits d'atterrissage et des autres coûts d'exploitation d'aéroports? Envisagez-vous de modifier quelque chose d'ici 5 ans environ? Pouvez-vous renseigner le comité là-dessus?

M. McLeish: Puis-je faire une observation?

Lors de nos consultations avec la Air Transport Association of Canada, nous lui avons fait la proposition suivante: nous pourrions recouvrer entièrement les dépenses de capital ainsi que les dépenses de fonctionnement et d'entretien sur une période de huit ans; pour les aéroports internationaux et nationaux, les dépenses de fonctionnement et d'entretien seulement, et non pas les dépenses de capital, sur une période semblable pour les aéroports régionaux et locaux.

M. Murta: Quels sont les droits d'usagers qui en résultent?

M. McLeish: Il nous est difficile de répondre à cette question puisque nos revenus proviennent de diverses sources. Il y a la taxe de transport aérien, des droits d'atterrissage, les droits et coûts généraux de terminus.

[*Text*]

Mr. Murta: What are your projections then? Within the department you must have projections.

The Chairman: Excuse me. While Mr. McLeish is having a meeting, I trust everyone is aware that we do have a short subcommittee meeting, if you would stay, right after the general meeting.

Mr. Mazankowski: What time are we adjourning, Mr. Chairman?

The Chairman: At five o'clock. I will just allow Mr. Murta to complete his questioning and then we can go to the steering committee meeting.

Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Thank you. The reason I was consulting here is that we are endeavouring to put together right now a document that deals with capital costs over the next five years—all those that we can reasonably expect to be able to undertake.

Mr. Forrestall: If you are talking about recouping most of your costs at major airports you are talking probably of a fairly substantial increase in the next five to seven years, or eight years.

Mr. McLeish: I know that at international airports we are well up around 80 to 90 per cent of recovery. At the nationals it is down around 50 to 60 per cent, and at the regionals and locals it is about half that, about 30 per cent.

Mr. Murta: Do you have any estimates of what could be termed operating cash surpluses for the next four or five years within the Department of Transport for the programs you are looking at? You are collecting money. You must know where it is going, what kind of surpluses you have. Another question I would like to put is capital spending broken down by airports for the next few years.

You must have all that information. It has been suggested that this fund is going to build into a pretty sizeable fund, and you will be able to go ahead and do just about anything you want in terms of airports. In order to put the whole question in a proper perspective, I think this information I have been asking for is going to be essential.

Mr. McLeish: Could I do this, Mr. Chairman? As a result of Mr. Murta's question, I will caucus after this meeting is over and we will see what we can produce for tomorrow morning. We are meeting tomorrow morning again, are we not? Would that be satisfactory?

The Chairman: If that is agreeable to Mr. Murta.

Mr. Murta: All right. Those are the three areas: an estimate of operating cash surplus for the next four to five years, five years preferably; capital spending broken by airports, for the next five years if possible; and future increases in user fees. You indicated that this last would be very difficult, but knowing the resources you have on hand, if you could come up with a little more definite kind of an answer I would certainly appreciate it.

[*Translation*]

M. Murta: Quelles sont vos prévisions? Le ministère doit bien avoir des prévisions.

Le président: Je vous demande pardon. Pendant que M. McLeish consulte ses collègues, je veux rappeler à tout le monde qu'il y a une brève réunion du sous-comité après cette réunion du comité. Je vous demanderais de rester.

M. Mazankowski: A quelle heure devons-nous terminer, monsieur le président?

Le président: A 17h00. Je vais permettre à M. Murta de poser ses questions avant de commencer la réunion du sous-comité.

Monsieur McLeish.

M. McLeish: Il faut dire que nous sommes à mettre au point, c'est la raison pour laquelle je consulte mes collègues, un document qui établit les dépenses de capital pour les cinq prochaines années, du moins toutes celles auxquelles nous pouvons raisonnablement nous attendre.

M. Forrestall: Si vous avez l'intention de récupérer la plupart des dépenses aux principaux aéroports, vous prévoyez sans doute une augmentation importante au cours des cinq à sept ou huit prochaines années.

M. McLeish: Pour ce qui est des aéroports internationaux, nous recouvrons jusqu'à 80 ou 90 p. 100 de nos dépenses. Pour les aéroports nationaux, le chiffre est à peu près de 50 ou 60 p. 100 et, pour les aéroports régionaux et locaux, il est d'environ 30 p. 100, soit la moitié.

M. Murta: Quelles sont les prévisions du ministère des Transports relativement à ces revenus d'exploitation au cours des quatre ou cinq prochaines années dans le cadre de ces programmes? Vous percevez des fonds. Vous devez savoir ce que vous en faites. Je voudrais également avoir une ventilation des dépenses en capital pour les aéroports au cours des prochaines années.

J'ose croire que vous avez ces renseignements. Le fonds, semble-t-il, est appelé à s'accroître de façon intéressante. Vous serez en mesure de faire à peu près tout ce que vous voudrez au niveau des aéroports. Les renseignements que je demande sont essentiels, si je veux en arriver à avoir une idée juste de la situation.

M. McLeish: Puis-je faire cette suggestion, monsieur le président? En réponse aux questions de M. Murta, je vais tenir un caucus avec mes collègues après la réunion. Nous verrons ce que nous pouvons faire pour la réunion de demain. Vous vous réunissez à nouveau demain matin, si je ne m'abuse.

Le président: Je ne sais pas si M. Murta est d'accord.

M. Murta: Très bien. Je veux donc trois choses: les revenus d'exploitation excédentaires prévus pour les quatre ou cinq prochaines années, de préférence les cinq prochaines années, les dépenses de capital par aéroport, pour les cinq prochaines années également, si c'est possible, et l'augmentation des droits des usagers à l'avenir. Pour ce qui est de ces derniers chiffres, vous avez indiqué que vous pourriez avoir quelques difficultés. Je sais cependant quelles sont vos ressources. Je vous serais reconnaissant de me donner une réponse un peu plus détaillée à ce niveau.

[*Texte*]

Do I have any more time, Mr. Chairman?

The Chairman: You have another question.

Mr. Murta: One general question, I guess, about the Winnipeg airport while the gentleman in charge of airports is here. Mr. McLeish, before I ask that question, Mr. Benjamin touched on the $655 million that will be wiped off the books as of April 1. Can we have an explanation as to exactly how that is going to be done? After you have given that, if you can—if you cannot, we can hopefully get it for tomorrow morning—there is a handicapped persons convention in Winnipeg next year, 1980 I think it is. People from all over the world, I guess, will be in Manitoba. There has been some concern about the Winnipeg Airport maybe not having adequate facilities to handle the tremendous influx of people. Could you bring us up to date on what has happened in that regard, or what is happening. Will the airport be ready with facilities for the handicapped, with moving belts, conveyors, or however it is . . .

Mr. McLeish: I would ask Mr. Cavanagh to speak to the revolving fund and then Mr. Johnson can speak to Winnipeg Airport.

Mr. Murta: Thank you.

The Chairman: Mr. Cavanagh.

Mr. Cavanagh: Mr. Chairman, on the question of the amount of debt to be written off, in your terms, in the revolving fund, what is happening is that the repayment of that debt, the estimated $655 million, will be suspended and the interest on that will be suspended. In other words, there will be no further repayment of that debt, and interest charges will not accrue on that debt after April 1. Other than that, that investment—the investment represented by that—will remain on the books of the airport's revolving fund.

The Chairman: Mr. Johnson.

Mr. Johnson: The people responsible for the operation of the Winnipeg Airport are quite cognizant of the problem that has been raised and we are making attempts to accommodate those people. I think it has to be recognized it is a one-time influx of a very large number of people and what we will have to do is put into place the best kind of temporary facilities that can be provided.

Mr. Murta: But they will be in place, certainly—some form of temporary . . .

Mr. Johnson: We expect they will. I cannot guarantee you they will, but certainly we intend that there should be a reasonable level of service provided to those people. But it would also have to be recognized that it is a very large one-time influx.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Benjamin has one short question concerning a point of order on a comment by Mr. McLeish, and I have allowed him to put it just before break-up.

Mr. Benjamin: A quick question of privilege, Mr. Chairman. I know you might think I could raise it tomorrow morning, but I cannot be here and I should do it now, in fairness to Mr. McLeish.

[*Traduction*]

Il me reste du temps, monsieur le président?

Le président: Tout juste pour poser une dernière question.

M. Murta: Une question d'ordre général, dans ce cas, relativement à l'aéroport de Winnipeg. Je veux profiter pleinement de la présence ici du responsable des aéroports. Auparavant, je veux revenir sur ce point. M. Benjamin a parlé d'un montant de 655 millions de dollars qui sera rayé des comptes à partie du 1er avril. Je veux savoir comment on entend procéder à cet égard. Deuxièmement, je ne sais pas si vous aurez la réponse aujourd'hui, si vous ne l'avez pas, vous pourrez la donner demain, il y a un congrès d'handicapés prévu à Winnipeg l'an prochain, en 1980 si je comprends bien. Des gens du monde entier viendront au Manitoba. Certains s'inquiètent du fait que l'aéroport de Winnipeg pourrait se révéler inadéquat devant ce flux de voyageurs. Je voudrais savoir ce qui a été fait et ce qui se fait à cet égard. L'aéroport sera-t-il prêt à recevoir ces handicapés, serait-il doté de courroies, de convoyeurs ou . . .

M. McLeish: Je vais demander à M. Cavanagh de parler du fonds renouvelable et à M. Johnson d'expliquer ce qui se passe à l'aéroport de Winnipeg.

M. Murta: Merci.

Le président: Monsieur Cavanagh.

M. Cavanagh: En ce qui concerne le montant de la dette radiée, comme vous le dites, dans le fonds renouvelable, il se trouve que le repaiement de cette dette, évaluée à 655 millions de dollars, est suspendu, au même titre que le paiement des intérêts. En d'autres termes, le remboursement de cette dette de même que le paiement des intérêts conrus cesseront à compter du 1er avril. Pour le reste, l'investissement comme tel, l'investissement représenté par cette dette, continuera de figurer dans les comptes du fonds renouvelable pour les aéroports.

Le président: Monsieur Johnson.

M. Johnson: Les personnes chargées du fonctionnement de l'aéroport de Winnipeg sont parfaitement au courant du problème et font tous les efforts pour accueillir ces voyageurs. Il ne faut pas oublier que ce flux de voyageurs surviendra une seule fois. Il faudra donc mettre en place les meilleures installations temporaires possibles.

M. Murta: Mais il y aura des installations, fussent-elles temporaires . . .

M. Johnson: C'est ce que nous prévoyons. Je ne puis rien vous garantir, mais nous voulons fournir un service raisonnable à ces personnes. Nous savons cependant que c'est pour un événement qui ne se produira qu'une fois.

Le président: Merci, monsieur Murta.

M. Benjamin a une brève question de règlement à soulever par suite d'une observation de M. McLeish. Je lui permets de la soulever avant de lever la séance.

M. Benjamin: Il s'agit plutôt d'une question de privilège, monsieur le président. Normalement, je devrais la soulever demain, mais malheureusement je dois m'absenter. Je veux donner une chance à M. McLeish.

[*Text*]

In response to me, he said these airports will all be treated the same in the revolving fund. Either I am misunderstanding the figures or else Mr. McLeish may have inadvertently used the term, all being treated the same. In the case of Mirabel: $452 million worth of loans from Canada; interest on the loans, zero. In the case of Malton: $13 million in loans, no interest on the loans. In the case of Regina: $1.5 million in loans, interest $132,000. In the case of Saskatoon: loans from Canada, $1.1 million; interest on loans $97,000. In the case of Calgary: interest on loan zero; contributed capital $135 million.

Now, how do you square that, Mr. McLeish? That is not being treated the same. Mirabel, Dorval, Malton, Vancouver and Calgary pay no interest on loans, and the smaller 18 airports are being charged interest. How is that being treated the same?

Mr. McLeish: I think the answer to your question—and I say "I think" because after reflection I might come up with a different answer—but right now, off the top of my head, I think the difference is those airports which are being brought into the fund have had their debt written off every year, ever since the debt was incurred, whenever that was.

Mr. Benjamin: The 18 smaller ones or the 5 big ones?

Mr. McLeish: Yes, the 18 smaller ones.

Mr. Benjamin: So the $1.5 million that is on, for example, for Regina for this coming fiscal year will be written off the following one?

Mr. McLeish: No, anything that is new, that is starting in 1979-80, for all airports in the fund, will then have to pay interest on future loans for the fund.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You are still not treating them the same.

Mr. McLeish: Yes, they will all be treated the same.

• 1710

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I would like to thank Mr. McLeish and his officials for appearing before us this afternoon.

This meeting is adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

En réponse à mes questions, il affirmait que les aéroports étaient tous traités de la même façon pour ce qui est du fonds renouvelable. Je ne sais pas si je comprends mal les chiffres ou si M. McLeish s'est mal exprimé. Mirabel: 452 millions de dollars de prêts du Canada, aucun intérêt. Malton: 13 millions de dollars de prêts, aucun intérêt. Régina: 1.5 millions de dollars de prêts, $132,000 d'intérêt. Saskatoon: 1.1 millions de dollars de prêts du Canada, $97,000 d'intérêt. Calgary: 135 millions de dollars d'un capital versé, aucun intérêt.

Comment expliquez-vous ces chiffres, monsieur McLeish? Tous les aéroports ne sont pas traités de la même façon. Mirabel, Dorval, Malton, Vancouver et Calgary ne paient pas d'intérêt sur les prêts; les 18 plus petits aéroports paient de l'intérêt.

M. McLeish: Je pense que la réponse à votre question, je dis bien «je pense», car après mûre réflexion, je pourrais vous répondre différemment, je vous livre ici ma première impression, due au fait que les aéroports qui sont inclus dans le fonds renouvelable ont vu leurs dettes radiées au fur et à mesure, quel que soit le moment. C'est la différence.

M. Benjamin: Vous parlez des 18 petits ou des cinq gros?

M. McLeish: Des 18 petits.

M. Benjamin: Ce qui veut dire que le montant de 1.5 millions de dollars prévu, par exemple, pour Régina au cours de cette année financière sera radié lors de la suivante?

M. McLeish: Non, les nouveaux prêts, à partir de 1979-1980, pour tous les aéroports inclus dans le fonds porteront intérêt.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Vous ne traitez quand même pas tous les aéroports de la même façon.

M. McLeish: Ils seront tous traités de la même façon.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je remercie également M. McLeish, ainsi que ses collègues de leur présence cet après-midi.

La séance est levée.

[*Text*]

In response to me, he said these airports will all be treated the same in the revolving fund. Either I am misunderstanding the figures or else Mr. McLeish may have inadvertently used the term, all being treated the same. In the case of Mirabel: $452 million worth of loans from Canada; interest on the loans, zero. In the case of Malton: $13 million in loans, no interest on the loans. In the case of Regina: $1.5 million in loans, interest $132,000. In the case of Saskatoon: loans from Canada, $1.1 million; interest on loans $97,000. In the case of Calgary: interest on loan zero; contributed capital $135 million.

Now, how do you square that, Mr. McLeish? That is not being treated the same. Mirabel, Dorval, Malton, Vancouver and Calgary pay no interest on loans, and the smaller 18 airports are being charged interest. How is that being treated the same?

Mr. McLeish: I think the answer to your question—and I say "I think" because after reflection I might come up with a different answer—but right now, off the top of my head, I think the difference is those airports which are being brought into the fund have had their debt written off every year, ever since the debt was incurred, whenever that was.

Mr. Benjamin: The 18 smaller ones or the 5 big ones?

Mr. McLeish: Yes, the 18 smaller ones.

Mr. Benjamin: So the $1.5 million that is on for example, for Regina for this coming fiscal year will be written off the following one?

Mr. McLeish: No, anything that is now, that is starting in 1979-80, the all airports in the fund, will then have to pay interest on future loans for the fund.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You are still not treating them the same.

Mr. McLeish: Yes, they will all be treated the same.

■ 1710

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I would like to thank Mr. McLeish and his officials for appearing before us today.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

En réponse à mes questions, il affirmait que les aéroports étaient tous traités de la même façon pour ce qui est du fonds renouvelable. Je ne sais pas si je comprends mal les chiffres ou si M. McLeish n'est mal exprimé. Mirabel: 452 millions de dollars de prêts du Canada, aucun intérêt. Malton: 13 millions de dollars de prêts, aucun intérêt. Régina: 1.5 millions de dollars de prêts, 132 000 d'intérêt. Saskatoon: 1.1 millions de dollars de prêts du Canada, 97 000 d'intérêt. Calgary: 135 millions de dollars d'un capital versé, aucun intérêt.

Comment expliquez-vous ces chiffres, monsieur McLeish? Tous les aéroports ne sont pas traités de la même façon. Mirabel, Dorval, Malton, Vancouver et Calgary ne paient pas d'intérêt sur les prêts; les 18 plus petits aéroports paient de l'intérêt.

M. McLeish: Je pense que la réponse à votre question, je dis bien «je pense», car après même réflexion, je pourrais vous répondre différemment, je vous livre ici ma première impression, que vu fait que les aéroports qui sont inclus dans le fonds renouvelable ont vu leurs dettes remises au fur et à mesure, quel que soit le moment. C'est la différence.

M. Benjamin: Vous parlez des 18 petits ou des cinq gros?

M. McLeish: Des 18 petits.

M. Benjamin: Ce qui veut dire que le montant de 1.5 millions de dollars prévu, par exemple, pour Régina au cours de cette année financière sera radié lors de la suivante?

M. McLeish: Non, les nouveaux prêts, à partir de 1979-1980, pour tous les aéroports inclus dans le fonds porteront intérêt.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Vous ne traitez quand même pas tous les aéroports de la même façon.

M. McLeish: Ils seront tous traités de la même façon.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je remercie également M. McLeish, ainsi que ses collègues, de leur présence cet après-midi.

La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Friday, March 16, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le vendredi 16 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 50, 65 and L75—All Transport votes
Program under TRANSPORT

WITNESSES:

(See back cover)

Fourth Session of the
Thirtieth Parliament, 1978-79

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. Louis P. Cavanagh, Director—Financial Administration, Air;

Mr. K. A. Johnson, Director, Airport Planning.

Du ministère des Transports:

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;

M. Louis P. Cavanagh, directeur, Administration financière (Air);

M. K. A. Johnson, directeur, Planification des aéroports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Friday, March 16, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 5

Le vendredi 16 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 60, 65 and L75—Air Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980
Crédits 60, 65 et L75—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la
trentième législature, 1978-1979

26990—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Caouette (*Villeneuve*)
Clark (*Vancouver Quadra*)
Collenette
Forrestall
Goodale
Harquail
Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)
Mazankowski
McCain
Murta
Nowlan
Orlikow
Portelance
Roy (*Laval*)
Scott (*Hamilton-Wentworth*)
Wood—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

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

On Thursday, March 15, 1979:

Mr. Orlikow replaced Mr. Benjamin.

On Friday, March 16, 1979:

Mr. McCain replaced Mr. Masniuk;

Mr. Nowlan replaced Mr. McKenzie;

Mr. Clark (*Vancouver Quadra*) replaced Mr. Siddon.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

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

Le jeudi 15 mars 1979:

M. Orlikow remplace M. Benjamin.

Le vendredi 16 mars 1979:

M. McCain remplace M. Masniuk;

M. Nowlan remplace M. McKenzie;

M. Clark (*Vancouver Quadra*) remplace M. Siddon.

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

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

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, MARCH 16, 1979
(6)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:37 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clark (*Vancouver Quadra*), Forrestall, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, Murta, Nowlan, Portelance and Scott (*Hamilton-Wentworth*).

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. D. Lamont, Director, Aeronautical Licensing and Inspection; Mr. K. A. Johnson, Director, Airport Planning; Mr. Louis P. Cavanagh, Director, Financial Administration, Air.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980 (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 60, 65 and L75—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

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

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 16 MARS 1979
(6)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 37 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clark (*Vancouver Quadra*), Forrestall, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, Murta, Nowlan, Portelance et Scott (*Hamilton-Wentworth*).

Témoins: Du ministère des Transports: M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. D. Lamont, directeur, Inspection et licence aéronautique; M. K. A. Johnson, directeur, Planification des aéroports; M. Louis P. Cavanagh, directeur, Administration financière (Air).

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 relatif au Budget supplémentaire pour l'année se terminant le 31 mars 1980 (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule nº 1*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 60, 65 et L75—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

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

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Friday, March 16, 1979

• 0935

[*Text*]

The Chairman: We shall resume cosideration of Votes 60, 65 and L75, Air Transportation Program under Transport. That is just continuing our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Budgetary

Vote 60—Air Transportation—Operating expenditures—$145,499,000

A—Department—Air Transportation Program

Budgetary

Vote 65—Air Transportation—Capital expenditures—$75,300,000

A—Department—Air Transportation Program

Non-Budgetary

Vote L75—Advances subject to terms and conditions prescribed by Treasury Board—$33,449,000

The Chairman: Mr. Murta, when we ended the Committee yesterday, had asked a question of Mr. McLeish, a series of questions. I think just to clear that off first thing this morning to get to the regular rounds of questioning, I would ask Mr. McLeish if he might be ready to respond to the question by Mr. Murta.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Before you get into that, we did have a steering committee meeting last night and there were a couple of points that I think were left outstanding as a result of that steering committee. I just wanted to reserve the right to raise a matter arising out of the steering committee. I will leave it in your hands as to whether that should take place before Mr. McLeish responds to Mr. Murta or after.

Mr. Murta: I would agree to hear about the steering committee matter.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, during the proceedings of the steering committee last evening, the purpose of the meeting first of all was to consider whether or not the Committee would invite the Air Transport Association of Canada to appear before the Committee under the references of Votes 60, 65 and L75, and there was some suggestion that because they were outside the Department they in fact could not be considered as a logical witness under these estimates. I indicated yesterday that I thought there was ample precedent for that, and I would be prepared to argue that case this morning and to move a motion.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le vendredi 16 mars 1979

[*Translation*]

Le président: Nous reprenons l'étude des crédits 60, 65 et L75, Programme des transports aériens, sous la rubrique Transports. Ces crédits étaient mentionnés dans l'ordre de renvoi portant sur le budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens

Budgétaire

Crédit 60—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement—$145,499,000

A—Ministère—Programme des transports aériens

Non-budgétaire

Crédit 65—Transports aériens—Dépenses en capital—$75,300,000

A—Ministère—Programme des transports aériens

Non-budgétaire

Crédit L75—Avances faites, sous réserve des conditions prescrites par le Conseil du Trésor—$33,449,000

Le président: Lorsque nous avons levé la séance, hier, M. Murta avait posé une série de questions à M. McLeish. Avant de passer aux questions, j'aimerais qu'on éclaircisse ce point ce matin, et je demande à M. McLeish s'il est prêt à répondre aux questions de M. Murta.

M. Mazankowski: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Avant de passer à ces questions, je souligne qu'il y a eu une réunion du comité directeur hier soir, et qu'il y a encore quelques questions qui restent en suspens. Je veux tout simplement me réserver le droit de soulever une question qui découle de la réunion du comité directeur. Je vous laisse le choix de décider si j'en parlerai avant que M. McLeish ne réponde à M. Murta, ou après.

M. Murta: Je suis d'accord pour l'écouter.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, au cours de la réunion du comité directeur, hier soir, on voulait tout d'abord décider s'il fallait ou non inviter l'Association canadienne des transports aériens à comparaître devant le Comité, au sujet des crédits 60, 65 et L75, et on m'a laissé entendre que, parce que cette association ne faisait pas partie du ministère, elle ne pouvait comparaître en tant que témoin au sujet du budget. J'ai dit hier qu'il y avait, selon moi, beaucoup de précédents et que j'étais prêt à soutenir ma position ce matin et à proposer une motion.

[*Texte*]

It is quite clear that under main estimates there have been outside witnesses called on numerous occasions. My memory lapse yesterday did not allow me to bring on the examples that I wanted to at the time. But for the benefit of the Parliamentary Secretary and you, Mr. Chairman, we did have Mr. Justice Emmett Hall come before this Committee as a result of a reference of the estimates. We had Professor Anderson of the Prairie Rail Action Committee. We have had CP Rail before the Transport Committee. That was perhaps before Mr. Lapointe's time, but they did appear before the Committee under consideration of the estimates.

I am just looking at the Standing Committee on National Resources and Public Works. Under estimates they are having officials from TransCanada Pipelines Limited, officials from Imperial Oil, officials from the Quebec and Maritime Pipeline Company. In Agriculture they have had the Guysborough County Fishermen's Association under estimates. We have had the Association of University Forestry Schools of Canada before the Committee on Fisheries and Forestry under consideration of the estimates. In Indian Affairs there have been also numerous examples of outside witnesses being called before the Committee to present evidence and testimony relavant to the proceedings under which that vote was being considered.

Therefore, in light of the fact that the Air Transport Association of Canada have indicated an interest in appearing before the Committee, in light of the fact that they do represent the very vast majority of the users that will be affected as a result of the air transportation program as it relates to the development and establishment and maintenance of airports, in light of the fact that they are the ones who will be most directly affected as a result of the changes in the Airports Revolving Fund, I would like to move that the Air Transport Association of Canada be invited to appear before the Standing Committee on Transport and Communications during considerations of Votes 60, 65 and L75, main estimates for 1979-80.

• 0940

I would also, Mr. Chairman, remind you of the reference in the Standing Orders relevant to the powers of standing committees. It indicates that:

> (8) Standing committees shall be severally empowered to examine and enquire into all such matters as may be referred to them by the House, and, to report from time to time, and, except when the House otherwise orders, to send for persons, papers and records . . .

I think that covers us on two fronts, both by the precedent and by the relevant standing order.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. . . . monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Monsieur le président, je crois que mon collègue, M. Mazankowski, a fait son devoir hier soir, et qu'il a trouvé un tas précédents que je ne connaissais pas, ou dont je ne me souvenais pas non plus.

Mon objection, hier, était basée sur deux considérations. Tout d'abord, c'est que le . . . the Air Transport Association of

[*Traduction*]

Il est clair qu'on a invité, à de nombreuses reprises, des témoins de l'extérieur à comparaître au sujet du budget principal. Mon blanc de mémoire ne m' pas permis de vous donner hier les exemples que j'aurais aimé vous donner. Pour la gouverne du secrétaire parlementaire, et la vôtre, monsieur le président, je juge Emmett Hall a comparu devant le Comité au sujet du budget. Nous avons également reçu le professeur Anderson, du Prairie Rail Action Committee. Le Comité des transports a entendu des représentants des chemins de fer Canadien Pacifique. C'était peut-être avant l'époque de M. Lapointe, mais le CP a bel et bien comparu devant le Comité au sujet d'un budget.

Le Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics a convoqué des représentants de la TransCanada Pipe-Lines Limited, de l'Imperial Oil et de la Quebec and Maritime Pipeline Company. Au Comité de l'agriculture, la Guysborough County Fishermen's Association a comparu au sujet du budget. Le Comité des pêches et des forets a reçu l'Association des écoles universitaires de foresterie du Canada. Le Comité des affaires indiennes a convoqué de nombreux témoins de l'extérieur afin qu'ils témoignent au sujet des questions relevant des crédits à l'étude.

En conséquence, comme l'Air Transport Association of Canada s'est dite intéressée à comparaître devant le Comité, et comme elle représente la grande majorité des usagers qui seront touchés par le programme des transports aériens, puisqu'il comprend la construction, l'agrandissement et l'entretien des aéroports, et comme cette association serait directement touchée par les changements apportés au fonds renouvelable des aéroports, je propose que l'Air Transport Association of Canada soit invitée à comparaître devant le Comité permanent des transports et des communications, au cours de l'étude des crédits 60, 65 et L75, du budget principal pour l'année 1979-1980.

Je vous rappelle également, monsieur le président, que la disposition stipulant les pouvoirs des comités permanents, dans le Règlement, indique que:

> (8) Les comités permanents sont autorisés individuellement à faire étude et enquête sur toutes les questions qui leur sont déférées par la Chambre et à faire rapport à ce sujet à l'occasion; sauf lorsque la Chambre en ordonne autrement, ils sont autorités à convoquer des personnes et à exiger la production de documents et dossiers . . .

Nous avons donc des précédents et un Règlement.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I think that my colleague, Mr. Mazankowski, did his homework last night and found a lot of precedents I know nothing of, or which I did not remember.

Yesterday, my objection was based on two considerations. First, . . . l'Air Transport Association of Canada n'a jamais

[*Text*]

Canada never requested officially, to you, Mr. Chairman, I think, nor to the members of this Committee, to appear as witnesses in front of this Committee, which is rather surprising. They put this in a newsletter a few weeks ago which was distributed all across Canada, to all members of Parliament, but they never pursued the issue. They never officially made any request to us. I do not see why we should be seeking them to appear as witnesses if they have not made the official request.

Deuxièmement, monsieur le président, si nous avons reçu M. le juge Hall et M. Anderson, c'était au moment où le rapport de la Commission Hall avait été présenté au ministre, puis au Parlement. C'était donc un événement quand même majeur pour l'affaire du transport des grains dans l'ouest. Et je ne vois pas l'intérêt maintenant de faire venir l'ATAC.

Je n'ai cependant pas d'objection de principe. je suis simplement surpris qu'une motion soit présentée au Comité. On aurait peut-être pu en discuter au Sous-comité de l'ordre du jour et de la prodédure.

Le président: Merci monsieur Lapointe. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I would just like to back up Mr. Mazankowski's motion, I guess, or his contention that the Air Transport Association of Canada appear before the Committee.

Mr. Mazankowski: Thank you very much.

Mr. Murta: I think this Committee is really responsible for its own witnesses and who we want. Whether or not ATAC has requested a hearing before this Committee is really, I suppose, to some extent irrelevant. If the Committee members would like to hear them, and if they are the major users of the system we have been talking about here in the last few days, surely to goodness we do not have to have a written request. If that is the case, all it would necessitate is the matter of a phone call and you could have a written request in a matter of probably a few hours.

Mr. Justice Hall did not appear before the Committee just at the time his report came down, it was considerably after.

Mr. Mazankowski: It was about a year later.

Mr. Murta: So it does not have any relationship whatsoever. We were discussing it virtually in the same context, Mr. Chairman, that we are now discussing air transport policy. I would certainly like to hear if there are any arguments against Mr. Mazankowski's motion, hear them put, because I frankly cannot see what the arguments would be at this present time. This is probably the most important job we have as parliamentarians here, to scrutinize estimates and go over spending, and if we can bring in people who help us do that, so much the better for Parliament and so much better for this Committee.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, the history of this Committee has been that it functioned best and was best informed and made its greatest contribution when it had information from within the Department of Transport and from outside. I really feel that this is one instance where it can function much, much better if it does have the input of the people who were suggested in that motion. I think we would be better informed

[*Translation*]

demandé officiellement, ni au président ni aux membres du Conité, de comparaître en tant que témoin devant le Comité, ce qui est assez surprenant. Elle le mentionne dans un bulletin de nouvelles qu'elle a publié il y a quelques semaines et qui a été distribué partout au Canada, à tous les députés. Cependant, elle ne nous en jamais parlé. Elle ne nous l'a jamais demandé offficiellement. Je ne vous pas pourquoi nous devrions l'inviter à comparaître se elle n'a pas présenté de demande officielle.

Secondly, Mr. Chairman, we received Mr. Justice Hall and Mr. Anderson when the Hall Commission submitted its report to the Minister and to Parliament. It was a major event as far as the Western grain transportation is concerned. I do not see the value of inviting ATAC.

However, I do not object in principle. I am simply surprised that such a motion should be presented to this Committee. We could have discussed the matter at the Agenda and Procedures Subcommittee.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, j'aimerais appuyer la motion de M. Mazankowski, ou sa position, à savoir que l'Air Transport Association of Canada soit autorisée à comparaître devant le Comité.

M. Mazankowski: Merci beaucoup.

M. Murta: Je pense qu'il incombe au Comité de choisir qui seront ses témoins. Dans une certaine mesure, il importe peu que l'ATAC ait demandé ou non à comparaître devant le Comité. Si les membres du Comité veulent la convoquer, et si cette association représente les grands utilisateurs su système que nous étudions depuis quelques jours, il n'est certainement pas nécessaire que nous obtenions une demande écrite. Si c'est le cas, il suffirait de téléphoner pour qu'on obtienne une demande soumise par écrit dans quelques heures.

Le juge Hall n'a pas comparu devant le Comité au moment même où son rapport était publié, c'était beaucoup plus tard.

M. Mazankowski: C'était environ une année plus tard.

M. Murta: Cela n'a donc rien à voir avec la question. Nous en discutions dans le même contexte que celui dans lequel nous discutons maintenant de la politique des transports aériens. J'aimerais certainement entendre les arguments avancés contre la motion de M. Mazankowski, parce que je ne peux pas m'imaginer quels arguments on pourrait avancer en ce moment. L'étude du budget et des dépenses est probablement la tâche la plus importante des parlementaires et si nous pouvons convoquer des personnes pour nous aider, c'est tant mieux pour le Parlement et pour le Comité.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, d'après notre expérience, ce Comité fonctionne mieux, est mieux informé et peut faire ses meilleures contributions quand il obtient des renseignements du ministère des Transports et de l'extérieur. J'estime que, dans ce cas, nous serions beaucoup plus efficaces si nous pouvions bénéficier de la contribution des personnes mentionnées dans cette motion. Nous serions mieux informés

[*Texte*]

and better capable of functioning on this Committee if we heard from them. I think it is an imperative thing that we do it; it is part of our function.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman just in further response to Mr. Lapointe. He had indicated that ATAC had not made a formal request to you, sir, requesting an opportunity to appear, and that may very well be. But not everyone knows the kind of formal procedure that the committee structure follows. I know that in talking to them they indicated an interest. Perhaps I was somewhat lax in not suggesting to them that they write you, sir, but I do not think that should minimize their desire to appear before the Committee.

• 0945

The other thing is that they have made some very strong statements vis-à-vis the re-organization of the airport revolving fund and I think it is in our interest to ensure that the Committee gets that sort of balanced information. I think it gives the departmental officials a chance to respond, as well, to any charges or any criticisms that they may have vis-à-vis the establishment of this fund.

Just to confirm again what Mr. Murta said about the Hall Report, I am sure Mr. Lapointe will realize that Mr. Hall came here notwithstanding the fact that the members on that side were hicking and screaming and raising hell about the fact that they did not want him to appear either. Thanks to the good graces of one Liberal member he found in his wisdom that he should support us. He supported the motion which allowed Mr. Hall to appear before the Committee, and I think the Committee was better informed and better enlightened as a result of this presentation.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Just, Mr. Chairman, a thought or so. I listened with interest, as I always do, to Mr. Lapointe. Frankly, there may not be much of an issue, because Mr. Lapointe himself did not really, as I understood his remarks, take violent objection to the motion that is presently in one form or another before the Chair. As far as the invitation is concerned and the formal request, as Mr. Lapointe knows, Mr. Mazankowski has stated that they indicated an interest. Obviously in this situation in the House we have to accept the word of the honourable gentleman. There is nothing contrary to that, I do not think there is. It might have been more structurally correct to go through the channels, but when a man of Mr. Mazankowski's eminence, as the Chairman of the transport committee of my party, says that a group wants to appear before this Committee, then we have to accept that, and I think that is good enough. Certainly there has been precedent.

My only concluding comment is that, as Mr. McCain said, I think the Committee, frankly, does not communicate enough with the public, and there is precedent for having witnesses before committees during the study of estimates.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wanted simply to remind you that on March 6 the member for Vegreville first raised

[*Traduction*]

et plus efficaces. Il est donc impérieux que nous les convoquions; cela fait partie de nos fonctions.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je voudrais ajouter quelque chose en réponse à M. Lapointe. Il a souligné que l'ATAC ne vous avait pas remis de demandes officielles afin de pouvoir comparaître, et c'est fort possible. Ce n'est cependant pas tout le monde qui sait quelle procédure il faut suivre pour comparaître devant le Comité. J'ai parlé à des représentants de l'ATAC et ils m'ont dit qu'ils voulaient comparaître. J'aurais peut-être dû leur dire qu'ils devaient vous écrire, mais je ne pense pas que cela ait réduit leur désir de comparaître devant le Comité.

Cette association a fait des déclarations assez fortes au sujet de la réorganisation du fonds renouvelable des aéroports et elle estime qu'il est dans notre intérêt d'obtenir un certain équilibre entre les renseignements qu'obtient le Comité. Cela donnera aux représentants du ministère l'occasion de répondre à toutes les accusations et critiques formulées à l'égard de la création de ce fonds.

Pour confirmer ce qu'a dit M. Murta au sujet du rapport Hall, M. Lapointe se souviendra certainement que M. Hall a comparu malgré les hauts cris qu'ont jetés les députés de l'autre côté, parce qu'ils ne voulaient pas qu'il comparaisse. C'est grâce à la sagesse d'un député libéral que la motion autorisant M. Hall à comparaître devant le Comité a été adoptée, et je pense que sa comparution a été fort utile au Comité.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'avais quelques idées à mentionner, monsieur le président. J'ai écouté avec intérêt, comme je le fais toujours, ce qu'a dit M. Lapointe. Franchement, je trouve qu'il n'y a pas vraiment de problème, parce que M. Lapointe, si j'ai bien compris ses remarques, ne s'opposait pas vraiment à la motion dont est présentement saisi le président. En ce qui concerne l'invitation ou la demande officielle, comme M. Lapointe le sait, M. Mazankowski a dit que l'association s'était montrée intéressée à comparaître. Dans une telle situation, la Chambre se doit d'accepter la parole de l'honorable député. Il n'y a rien qui nous en empêche. Il aurait peut-être été plus correct de suivre la voie officielle, mais lorsqu'un homme aussi éminent que M. Mazankowski, président du comité des transports de mon parti, dit qu'un groupe veut comparaître devant le Comité, nous devons accepter ses dires, et personnellement, cela me suffit. Il y a certainement eu des précédents.

En conclusion, je dirais, comme M. McCain, que le Comité ne communique pas assez avec la population, et qu'il y a des précédents nous autorisant à convoquer des témoins au cours de l'étude du budget.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je voulais vous rappeler que le 6 mars, le député de Vegreville a soulevé cette

[*Text*]

this question, and I will just quote you from page 2:5. You replied, in response to Mr. Mazankowski's representations about hearing these outside witnesses:

> Yes, I think that would be agreeable. If it is all right with you I can convene a steering committee meeting early next week and we can decide on how we will alter the schedule as presented yesterday to fit in the witnesses, if the Committee deems it necessary, if they wish to appear.

The inference is, of course, that in your judgment at that time it was quite straightforward and we would resolve the matter in steering committee. The result, of course, is that this morning we do have a motion. Perhaps we could settle it by simply putting the motion.

The Chairman: Order, please. I am advised that there is no quorum to vote on the motion at this time.

Mr. Forrestall: No, we simply put the motion and if there is a quorum we can vote on it.

The Chairman: No, we cannot put the motion until we have the quorum. I have it right in front of me. The steering committee, the subcommittee, was not adamantly against, as you are well aware, inviting ATAC. It is just that we just wanted to verify, as Mr. Mazankowski has, most diligently, and find that there is no major objection for them, I guess, to appear before us.

I do not think we would have required a motion, but we do have one and I am in the hands of the Committee. I will put the motion to the Committee members as soon as we have the quorum necessary to do so.

• 0950

Mr. Mazankowski: It should be pointed out for the record, Mr. Chairman, that there are only two Liberal members here at the present time.

Mr. Loiselle: It is not the quantity that counts, it is the quality.

The Chairman: Order, please. Order, please! Time is getting on and we heard comments yesterday that there was not enough time available to question the witnesses. I think we should proceed with the questioning and first on the list is Mr. Mazankowski.

Mr. Murta: Excuse me, on a point of order.

The Chairman: Mr. Murta on a point of order.

Mr. Murta: Does Mr. McLeish have the information I was requesting yesterday? He said he was going to talk with his . . .

The Chairman: If the Committee is agreeable we can complete that, the answer that Mr. McLeish might have in response to the questions by Mr. Murta. Mr. McLeish.

Mr. Mazankowski: In view of the time, if it is a very long presentation, maybe we could just simply have it distributed and appended to the proceedings but if it is reasonably short we could perhaps have it.

[*Translation*]

question en premier, et je vous cite la réponse que vous avez fournie à M. Mazankowski et qui figure à la page 2.5:

> Oui, d'accord. Si vous le voulez bien, nous pourrons réunir le comité de direction au début de la semaine prochaine et décider alors comment changer le programme que nous avons présenté hier, afin de pouvoir trouver une place pour ces témoins; naturellement, à condition que le Comité désire que cette association comparaisse.

On peut en déduire qu'à ce moment-là, vous estimiez que nous résoudrions la question au comité de direction. Le résultat est que nous avons ce matin une motion. Nous pourrions peut-être régler la question en mettant la motion aux voix.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. On me dit que nous n'avons pas le quorum pour voter sur une motion.

M. Forrestall: Non, nous mettons la motion aux voix et s'il y a un quorum, nous pourrons voter.

Le président: Non, nous ne pouvons mettre de motion aux voix tant que nous n'avons pas le quorum. Je l'ai ici devant moi. Comme vous le savez très bien, le comité de direction n'était pas tout à fait contre l'idée d'inviter l'ATAC. Nous voulions tout simplement vérifier, comme l'a fait M. Mazankowski, avec beaucoup de diligence, s'il n'y avait pas d'objection majeure à sa comparution.

Je ne pense pas que nous aurions eu besoin d'une motion, mais nous en avons une, et je m'en remets donc au Comité. Je mettrai la motion aux voix dès que nous aurons le quorum nécessaire.

M. Mazankowski: Il convient de signaler, monsieur le président, que seuls deux députés libéraux sont présents.

M. Loiselle: Peu importe la quantité, c'est la qualité qui compte.

Le président: Silence, s'il vous plaît. Le temps passe et, hier, des gens se sont plaints de ne pas avoir suffisamment de temps pour interroger les témoins. Je crois que nous devrions passer aux questions; M. Mazankowski est le premier sur ma liste.

M. Murta: Excusez-moi, mais j'invoque le Règlement.

Le président: M. Murta invoque le Règlement.

M. Murta: M. McLeish a-t-il les renseignements que je lui ai demandés hier? Il a dit qu'il allait s'entretenir avec son . . .

Le président: Si le Comité est d'accord, nous pouvons commencer par là et demander à M. McLeish de répondre aux questions de M. Murta. Monsieur McLeish, vous avez la parole.

M. Mazankowski: Si le document est très long, il suffit de le distribuer et de l'annexer au compte rendu, mais vous pouvez nous le lire, s'il est assez court.

[*Texte*]

The Chairman: I understand that it is reasonably short and I think Mr. McLeish should be allowed to respond. Mr. McLeish.

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transport Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. With respect to the airports' revolving fund, five year projections for capital expenditures, we have estimates for 1979-80 to cover $63 million and, over five years, to 1984-85, the average capital expenditures per year are projected at $85 million. This would mean . . .

Mr. Murta: $63 million?

Mr. McLeish: Yes. This would mean a growth of 10 per cent to 12 per cent per year from the 1979-80 figures. This does not include major projects which are projected at $55 million average per year during this same period of time. Such major projects would be undertaken at Malton and Vancouver, for example. Now, with respect to the . . .

Mr. Murta: Excuse me, you mentioned Regina yesterday. Is that considered a major project or is that just an upgrading of the . . .

Mr. McLeish: Major projects are those above $50 million.

Mr. Murta: Oh, I see. Okay.

Mr. McLeish: I do not have the estimate on the Regina project that Mr. Johnson indicated yesterday. That submission is expected in from the region this month.

Mr. Murta: That is a growth of 10 per cent to 12 per cent per year.

Mr. McLeish: Correct.

Mr. Murta: Okay, now what was the other?

Mr. McLeish: Then you also wanted to know about operating deficit over a similar period of time.

Mr. Murta: Right.

Mr. McLeish: The revolving fund reports that we provided to the Transportation Communications Committee shows a 1979-80 deficit of $37 million. The cost recovery objective for these airports is to reduce this deficit to zero over the next six to seven years. The cash generated from depreciations is forecast at an average of $60 million per year and this bill be used to help fund capital expenditures.

Over the same period of time on increases in user fees, the revenue growth from traffic volume increases is forecast at about 5 per cent per year to 1985. User fee rates are projected to grow at 5 per cent per year over-all. Some will go up more than others but that is the average over the next five years.

The Chairman: Thank you, Mr. McLeish. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. McLeish, I wonder what you could tell us about the matter of *ex gratia* payments which appeared in the *Public Accounts* for 1977-78. Mr. Chairman, I just want to amplify on this somewhat because, as you know, we

[*Traduction*]

Le président: Je crois que c'est assez court et l'on devrait permettre à M. McLeish de répondre. Monsieur McLeish.

M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. En ce qui concerne le fonds renouvelable des aéroports, nos prévisions pour 1979-1980 se chiffrent à 63 millions de dollars et, pour les cinq années, c'est-à-dire jusqu'en 1984-1985, la moyenne annuelle des dépenses d'investissement devrait s'élever à 85 millions de dollars. Cela équivaudrait . . .

M. Murta: 63 millions de dollars?

M. McLeish: Oui. Cela équivaudrait à une croissance de 10 à 12 p. 100 par an, d'après les chiffres de 1979-1980. Cela n'englobe pas les grands travaux d'équipement qui, selon nos estimations, s'élèveront en moyenne à 55 millions de dollars par an au cours de la même période. C'est notamment à Malton et à Vancouver que ces grands travaux seront effectués. En ce qui concerne maintenant . . .

M. Murta: Excusez-moi, mais hier vous avez fait allusion à Regina. S'agit-il de travaux importants ou de simples aménagements . . .

M. McLeish: Les grands travaux sont ceux qui dépassent 50 millions de dollars.

M. Murta: Ah, je comprends. D'accord.

M. McLeish: Je n'ai pas les prévisions concernant le projet de Regina auquel M. Johnson a fait allusion hier. Les autorités régionales devraient nous communiquer le dossier ce mois-ci.

M. Murta: Cela constitue une croissance de 10 à 12 p. 100 par an.

M. McLeish: En effet.

M. Murta: Bon. Quels sont les autres chiffres?

M. McLeish: Vous vouliez ensuite connaître le deficit d'exploitation au cours de la même période.

M. Murta: Effectivement.

M. McLeish: Les études sur le fonds renouvelable que nous avons communiquées au Comité des transports et des communications indiquent un déficit de 37 million de dollars pour 1979-1980. En ce qui concerne ces aéroports, on se propose d'éliminer ce déficit au cours des six ou sept prochaines années. On prévoit que l'amortissement produire en moyenne 60 millions de dollars par an et on s'en servira pour financer les dépenses d'investissement.

Au cours de la même période, on prévoit que la hausse des tarifs aux usagers et l'augmentation du trafic rapporteront 5 p. 100 de plus par an jusqu'en 1985. On estime que les tarifs aux usages augmenteront au rythme de 5 p. 100 par an. Certains augmenteront plus que d'autres, mais c'est la moyenne prévue sur cinq ans.

Le président: Merci, monsieur McLeish. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur McLeish, pourriez-vous nous parler des versements à titre gracieux dont fait état le rapport des comptes publics de 1977-1978? Je tiens à approfondir la question, car, comme vous le savez, il est impossible de trouver

[*Text*]

are not able to see a complete breakdown of expenditures in the estimates and we have to await the final publication of *Public Accounts* to really see the specifics.

This does come under the Air Administration Program and for the benefit of the Committee, an *ex gratia* payment as defined by the Parliamentary Secretary and the President of the Treasury Board is defined under government policy as a payment which is an act of benevolence in the public interest, is wholly gratuitous and is approved as an act of grace in an area of government operations not already regulated by legislation.

• 0955

In the 1977-78 Public Accounts there are two matters I would like to refer to. On page 33-28, under Air Transportation Program, there is a payment to McGregor Travel company—for legal, accounting, transcript, and other costs incurred arising out of an inquiry—of $39,374. Of course, the payments to McGregor Travel will be remembered, I am sure, by virtue of the fact that it was a payment to McGregor Travel that triggered the appointment of an inquiry into the operations of Air Canada, the Estey Inquiry.

We have another one regarding payment to Ste. Marie Air services in the amount of $500,000. The interesting thing about that particular one, Mr. Chairman, is that as late as November, 1977, the Treasury Board had turned down, absolutely rejected, any payment to this firm. Then, for some mysterious reason, in March, 1978, the decision was reversed and the payment was authorized. What I really would like to know, Mr. Chairman, is some details on both of these. Perhaps Mr. McLeish could describe to the Committee what acts of benevolence were performed by these two companies to warrant these payments from the public treasury.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: I am not able to speak to the McGregor case.

Mr. Mazankowski: It does come under your administration of the department, Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Yes, I realize that, but I had no personal experience with it. I believe . . .

Mr. Mazankowski: Why would you not! It comes under Vote 20. Are you not responsible for disbursements under the provisions of the votes . . .

Mr. McLeish: The origin of that was at a time when I was in another position. I am sorry, I just never had occasion to check up on this one.

Mr. Mazankowski: Who would have been in your position at that particular time?

Mr. McLeish: I believe Mr. William Huck was the Administrator at that time.

With respect to the Ste. Marie case, this is the case of a small airport at Lachute, Quebec, which, as a result of the construction and ultimate operation of the airport at Mirabel, had had a number of air-space restrictions placed upon his

[*Translation*]

dans le budget un décompte de toutes les dépenses, de sorte qu'il faut attendre la publication définitive du rapport des comptes publics pour connaître les détails.

Cela se trouve sous la rubrique Programme de l'administration aérienne et, à titre indicatif, je signale que, selon la définition du secrétaire parlementaire et du président du Conseil du Trésor, un versement à titre gracieux est un don effectué dans l'intérêt du public et dans un secteur d'activités gouvernementales non encore réglementé.

Le rapport des comptes public de 1977-1978 contient deux choses dont je voudrais parler. A la page 33-30, sous la rubrique Programme du transport aérien, figure un versement de $39,374 effectué à l'ordre de McGregor Travel Company et destiné à couvrir des frais juridiques, des frais de comptabilité et de transcription, ainsi que divers autres coûts liés à une enquête. On se souvient sûrement du versement effectué à l'ordre de McGregor Travel, puisque c'est ce qui a déclenché la création de la Commision Estey chargée d'enquêter sur les activités d'Air Canada.

Il existe un autre versement de $500,000 à l'ordre de Ste Marie Air Services. Ce qui est intéressant ici, monsieur le président, c'est que jusqu'en novembre 1977, le Conseil du Trésor a refusé de verser quoi que ce soit à cette compagnie. Et puis, pour une raison mystérieuse, il a changé d'avis en mars 1978 et il a autorisé le versement. Monsieur le président, j'aimerais avoir des détails sur ces deux choses. M. McLeish pourrait nous expliquer ce qu'ont fait ces deux sociétés qui justifie ces versements à même le trésor public.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Je ne suis pas en mesure de vous parler de l'affaire McGregor.

M. Mazankowski: Cela relève de votre Administration, monsieur McLeish.

M. McLeish: Oui, je le sais, mais je ne m'en suis pas occupé personnellement. Je crois . . .

M. Mazankowski: Pourquoi pas? C'est imputé au crédit 20. N'êtes-vous pas responsable des dépenses engagées dans le cadre de ces postes budgétaires . . .

M. McLeish: Cela remonte à une époque où j'occupais d'autres fonctions. Je suis désolé, mais il ne m'a jamais été donné de vérifier cela.

M. Mazankowski: Qui occupait votre poste à ce moment-là?

M. McLeish: Je crois qu'à ce moment-là, l'Administrateur était M. William Huck.

En ce qui concerne Ste Marie, il s'agit d'un petit aéroport situé à Lachute, au Québec, dont l'espace aérien a été soumis à de nombreuses restrictions par suite de la construction et de l'exploitation de l'aéroport de Mirabel. A l'issue des discus-

[*Texte*]

operation. In the course of the discussions with him about the air-space restrictions, it was ultimately concluded that his airport would be closed. The payment was negotiated as compensation for the closure of the airport.

Mr. Mazankowski: Why was the decision made by Treasury Board, in the original instance, to reject the payment of the money, in a pretty firm way, and then all of a sudden in March, 1978, the decision was reversed? What transpired, during that time, to trigger the change of thought on this matter?

Mr. McLeish: To the best of my recollection, it was just a representation of the case with better supporting arguments to disclose the fact that he had had a well-established commercial flying operation with students and private pilots operating from there and that there had, in fact, been a number of severe constraints placed upon his operation. He was able to establish, ultimately, to the satisfaction of the Board that this in fact had had a detrimental effect on his commercial operation. When he indicated that he was prepared to cease the operation, the compensation was worked out with the Board.

Mr. Mazankowski: How was the figure of $500,000 arrived at? What authorization was there? I think in the exchange of correspondence with the member for Central Nova there was some suggestion that it was in lieu of a bill before the House that gave the government the authority to disperse these funds. If that bill was C-4, and I think that is the one he was referring to, or C-40, the amendments to the Aeronautics Act, first of all I doubt very much whether that did provide adequate authority. Secondly, the bill at that time was before Parliament. Thirdly, the bill was never passed. So it seems to me, according to the words of the President of the Treasury Board—and in his letter he says:

• 1000

> In the case of the payment of $500,000 to Ste. Marie Air Services, the fact that there was at the time of consideration a bill before the House that would have entitled certain people affected by a decision to utilize air space above their operations to compensation . . .

That is pretty weak ground on which to dispense $500,000 of Canadian taxpayers' money.

Mr. McLeish: I believe the Treasury Board was satisfied that the amount represented a loss to Ste. Marie of earnings over a 10-year period.

Mr. Mazankowski: Was any legal action being contemplated by Ste. Marie Air Services?

Mr. McLeish: There was none indicated directly to the Air Administration. We entered into the discussions in a spirit of attempting to resolve them. Originally it was to resolve them from a purely operational point of view, and it ultimately led to the mutual agreement that the constraints were, in fact, impossible to ameliorate. As a consequence, we negotiated the arrangement as you understand it.

[*Traduction*]

sions qui ont eu lieu à propos de ces restrictions, on a conclu que cet aéroport serait fermé. Une indemnisation a donc été négociée.

M. Mazankowski: Comment se fait-il qu'à l'origine, le Conseil du Trésor a refusé carrément de verser de l'argent et qu'il a soudain changé d'avis en mars 1978? Que s'est-il passé dans l'intervalle?

M. McLeish: Pour autant que je m'en souvienne, on a simplement défendu le cas avec de meilleurs arguments, en faisant notamment valoir que cet aéroport avait des activités commerciales florissantes grâce aux étudiants et aux pilotes qui s'en servaient, mais que ces activités avaient été considérablement limitées, à cause des restrictions. La direction de l'aéroport a finalement réussi à convaincre le Conseil que cela avait eu des répercussions néfastes sur ses activités commerciales. Quand elle a fait savoir qu'elle était prête à cesser toute activité, une indemnisation a été déterminée, en accord avec le Conseil.

M. Mazankowski: Comment en est-on arrivé au chiffre de $500,000? D'où est venue l'autorisation? Dans la correspondance échangée avec le député de Central Nova, on laissait entendre qu'un projet de loi présenté à la Chambre a permis que cet argent soit versé. Si c'est du Bill C-4 qu'il s'agit, et je crois que c'est bien celui auquel on fait allusion, à moins que ce ne soit le Bill C-40 qui a modifié la loi sur l'aéronautique, premièrement, je doute fort qu'on y ait trouvé les pouvoirs nécessaires. Deuxièmement, le bill était à ce moment-là devant le Parlement. Troisièmement, on ne l'a jamais adopté. Il me semble donc, d'après les propos du président du Conseil du Trésor—et, dans sa lettre, il dit ceci:

> Dans le cas des $500,000 versés à Ste Marie Air Services, le fait est que la Chambre étudiait alors un projet de loi qui aurait permis à certains d'obtenir une indemnisation s'ils étaient touchés par une décision concernant l'utilisation de l'espace aérien situé au-dessus de leur exploitation . . .

C'est plutôt mince comme raison pour expliquer une dépense de $500,000 prélevée sur le trésor public.

M. McLeish: Le Conseil du Trésor a été convaincu que ce montant équivalait au manque à gagner que la compagnie Ste Marie Air Services subirait en dix ans.

M. Mazankowski: La compagnie Ste Marie Air Services a-t-elle envisagé d'intenter un procès?

M. McLeish: L'Administration n'en a pas eu connaissance. Nous avons entamé les négociations dans l'espoir de trouver une solution. A l'origine, il s'agissait de trouver un compromis touchant uniquement l'exploitation, mais d'un commun accord, on s'est entendu sur le fait qu'il était impossible de modifier les restrictions. On a donc négocié l'accord que vous savez.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: What kinds of air services was this firm providing?

Mr. McLeish: There was a flying school. There was also the normal leasing of aircraft to sport and private pilots.

Mr. Mazankowski: Where was it located in relationship to the Mirabel Airport?

Mr. McLeish: It was located at Lachute. The actual distance from the circuit—I would have to ask Mr. Lamont if he can recall it, because I cannot.

Would you like to move up, Mr. Lamont?

The Chairman: Mr. Lamont is Director of Aeronautical Licensing and Inspection. Mr. Lamont.

Mr. D. Lamont (Director, Aeronautical Licensing and Inspection, Canadian Air Transportation Administration): Ste. Marie Air Services were located—I am not exactly sure of the distance—within the manoeuvring areas of Mirabel, where it was felt, in the interests of safety, some restrictions had to be placed in the control zone around Mirabel. Those restrictions . . .

Mr. Mazankowski: What distance does that control zone cover?

Mr. Lamont: At Mirabel, I think it is 10 miles, or very close to it. And aircraft traversing that area, of course, are restricted at Mirabel—VFR. So those restrictions that are in place, in effect, virtually put Ste. Marie Air Services out of business.

Mr. Mazankowski: Is he out of business today?

Mr. Lamont: As far as I know he is.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I wonder, just in conclusion, if I might ask Mr. McLeish to table any relevant documentation, exchanges of correspondence, relevant to this transaction? I think it is very important.

The Chairman: Is that agreed?

Mr. McLeish: Yes, I am prepared to do that, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McLeish.

Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Merci, monsieur le président.

Monsieur McLeish, je sais que vous êtes un des principaux témoins à la Commission Sinclair-Chouinard sur le bilinguisme dans les communications aériennes, dans l'espace aérien du Québec. Peut-être n'êtes-vous en mesure de répondre à mes questions, mais vous allez probablement me le dire, est-ce que vous êtes capable à l'heure actuelle de faire une évaluation des travaux de la Commission, non pas en ce qui concerne les résultats, mais en ce qui concerne un échéancier possible? Savez-vous quand la commission terminera ses audiences publiques?

• 1005

Savez-vous également à quel moment les parlementaires peuvent espérer avoir un rapport de cette Commission?

[*Translation*]

M. Mazankowski: Quel type de services aériens cette compagnie assurait-elle?

M. McLeish: Elle avait un aéro-club; elle louait également des avions à des pilotes privés.

M. Mazankowski: Où était-elle située par rapport à l'aéroport de Mirabel?

M. McLeish: Elle se trouvait à Lachute. Je ne me souviens pas de la distance exacte; pour cela, il faudrait que je fasse appel à M. Lamont, qui s'en souvient peut-être.

Voulez-vous vous approcher, monsieur Lamont?

Le président: M. Lamont est directeur de l'Inspection et des licences aéronautiques. Monsieur Lamont.

M. D. Lamont (directeur, Inspection et licences aéronautiques, Administration canadienne des transports aériens): Je ne sais pas exactement à quelle distance de Mirabel se trouvait la compagnie Ste Marie Air Services, mais elle était dans son rayon de manœuvre et, pour des raisons de sécurité, on a jugé qu'il fallait imposer des restrictions dans la zone située autour de Mirabel. Ces restrictions . . .

M. Mazankowski: Quel est le rayon de cette zone?

M. Lamont: A Mirabel, je crois qu'il est de 10 milles, ou du moins c'est très proche. Bien sûr, les avions traversant cette zone sont assujettis à une réglementation. En fait, ces restrictions obligeaient pratiquement la compagnie Ste Marie Air Services à cesser ses activités.

M. Mazankowski: N'a-t-elle plus d'activités aujourd'hui?

M. Lamont: Non, pour autant que nous sachions.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Pour terminer, M. McLeish pourrait-il déposer toute documentation et toute correspondance se rattachant à cette transaction? Je crois que c'est très important.

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. McLeish: Oui, je suis prêt à le faire, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McLeish.

Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McLeish, I know that you are one of the main witnesses at the Sinclair-Chouinard Commission on Bilingualism in Air Communications within the Quebec air space. You might not be able to answer my questions, but at the present time could you make an evaluation of the work done by the Commission, not in terms of its results but in terms of a possible time frame? Do you know when the Commission will be through with its public hearings?

Do you know also when members of Parliament might expect to see the report of this Commission?

[*Texte*]

Mr. McLeish: Mr. Chairman, as has been indicated by Mr. Lapointe, I have been appearing for the last seven weeks before the commission of inquiry into bilingual air-ground communications. It is anticipated that the commission public inquiries will terminate the last day of March. The terms of reference for the commission indicate that it is to have its report prepared 90 days from the receipt of the report of the bilingual simulation team. Now the commission received the report on January 15, so that would mean that the commission would have to have its report prepared by April 15, but I personally believe that that will not be possible and I believe that the commissioners are considering a request for an extension to that period because the length of the duration of the hearings has been longer that was anticipated by everyone.

M. Lapointe: Monsieur le président, je remercie M. McLeish de ses renseignements. J'aimerais revenir à la question globale de Mirabel et des actions qui peuvent être entreprises en vue de favoriser l'exploitation ou l'utilisation maximale de cet aéroport. Nous entendons dire très souvent, de la part des membres de l'opposition, que nous devrions «mettre aux boules à mites» cet aéroport, ils se scandalisent d'un déficit qu'ils estiment à 50 millions de dollars alors qu'ils oublient toujours de tenir compte des montants d'investissements premiers que nous avons dû faire pour construire cet aéroport. On a mis sur pied, je crois, dans la région aérienne du Québec, un groupe qui s'appelle Action Mirabel; j'aimerais savoir de la part de M. McLeish quelles sont les initiatives prises jusqu'à maintenant par Action Mirabel? Est-ce qu'on a, par exemple, fait du marketing auprès des compagnies aériennes européennes ou autres pour essayer de vendre l'utilisation de Mirabel? On sait qu'Air France, KLM, British Airways ou la plupart des grandes compagnies européennes, à l'heure actuelle, font leurs arrêts techniques à J. F. Kennedy Airport à New York, ou encore à Chicago; est-ce qu'on a essayé de convaincre ces compagnies qu'il pouvait être avantageux d'utiliser Mirabel comme arrêt technique pour les vols vers Los Angeles, Mexico ou San Francisco? Est-ce qu'on a déterminé si c'était avantageux ou pas comparativement à l'utilisation de JFK par exemple? Est-ce qu'on a cherché à savoir si les frais d'atterrissage additionnés aux taxes par passager, au coût de l'essence, aux retards que peuvent connaître ces avions à New York ou ailleurs favorisaient davantage une compagnie aérienne, tel que KLM, si elles venaient à Mirabel? Si tel est le cas, est-ce qu'on a commencé une campagne de publicité ou une campagne de marketing auprès des compagnies aériennes pour les inciter à faire leurs arrêts à Mirabel plutôt qu'à JFK?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the question of marketing Mirabel was looked at very seriously by the Air Administration some two years ago. The concept of Action Mirabel was adopted and it involves the integration of the combined efforts of the City of Montreal, the Chamber of Commerce, the Quebec government, the hotels of Montreal—all those interested in the commercial development of the Montreal area. The concept was that by bringing together the principals of these various commercial interests, we could, in fact, launch a major and successful marketing program for Mirabel. I am pleased to say that the activity has been pursued enthusiastically by every one of the commercial interests that we

[*Traduction*]

M. McLeish: Monsieur le président, comme l'a indiqué M. Lapointe, je comparais depuis sept semaines devant la commission d'enquête sur les communications bilingues air-sol. On prévoit que les enquêtes publiques de la commission se termineront le dernier jour de mars. Le mandat de la commission stipule que son rapport doit être prêt dans les 90 jours qui suivent le dépôt du rapport de l'équipe de simulation bilingue. La commission a reçu ce rapport le 15 janvier, et elle devrait donc déposer son rapport le 15 avril, mais personnellement, je sais que cela ne sera pas possible, et que les commissaires songent à demander un prolongement de cette période, car les audiences publiques ont duré plus longtemps qu'on ne l'avait prévu.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I want to thank Mr. McLeish for his information. I would like now to come back to the whole question of Mirabel and measures which have been undertaken in order to foster full utilization of that airport. We often hear members of the Opposition say that the airport should be mothballed, and they are scandalized by a deficit which they estimate to be $50 million, while forgetting to take into account the monies invested in order to build the airport. I believe a group called Action Mirabel was established in the airport region of Quebec; could Mr. McLeish tell us what initiative Action Mirabel has taken up to now? For instance, has there been any marketing done with the European airlines or others in order to try to sell the use of Mirabel? We know that, at the moment, Air France, KLM, British Airways and most of the other large European airlines make their technical stops at J. F. Kennedy Airport, in New York, or else, in Chicago; have we tried to convince these companies that it might be more advantageous to use Mirabel as their technical stop, on flights to Los Angeles, Mexico City or San Francisco? Has it been determined if it would be more advantageous to use J.F.K. or not? Have any efforts been made to find out if, taking into account the landing fees, plus the passenger taxes and the cost of fuels added to the frequent delays that often occur in New York or elsewhere, an airline such as KLM might find it more advantageous to come to Mirabel? If such is the case, has there been any publicity campaign or marketing campaign with these airlines in order to encourage them to stop in Mirabel rather than J.F.K.?

M. McLeish: Monsieur le président, l'Administration des transports aériens a étudié en détail toute la question de la commercialisation de Mirabel, il y a deux ans. C'est à ce moment que l'on a adopté le concept d'Action Mirabel, groupe qui concerte les efforts de la ville de Montréal, de la Chambre de commerce, du gouvernement du Québec et des hôtels de Montréal—ils s'intéressent tous au développement commercial de la région montréalaise. Nous avons cru qu'en rassemblant les principaux intérêts commerciaux pour vendre l'idée Mirabel, nous pourrions avoir un certain succès. Je suis heureux de dire que chacun des organismes auxquels nous avons fait appel nous a accordé sa collaboration enthousiaste, et nous avons

[*Text*]

approached, and there are a number of activities that are under way designed, in fact, to publicize the fact that Mirabel is open 24 hours a day, there are no noise restrictions, there is now a hotel which can accommodate conventions, and I note the numbers are beginning to grow of various clubs and organizations throughout North America that are interested in making use of that facility.

• 1010

There are studies taking place in respect of the peripheral lands, as to the best type of use from a commercial point of view but, yet, compatible with the airport operation. These range all the way from the possibility of having a holding area for cattle that are being shipped to other parts of the world to the promotion of types of industry that, in fact, could locate there and make use of all the environs, all the skills that are available, et cetera, plus the vicinity of the airport as a major development for the region as well as for Mirabel.

Most recently Mayor Drapeau of Montreal has enthusiastically approached our regional administrator of the Quebec region and the director of the Action Mirabel project, and there is every indication that he is now going to be supporting Mirabel as enthusiastically as he has supported other major successful projects in the Montreal region. So I, personally, feel very comfortable about the future prospects of Mirabel.

There are certain difficulties that prevent us from making the type of progress we would like to make, and one of them deals with the road access to Mirabel. This is still being resolved between governments and as soon as that one can be overcome, then there is no limit to the potential of Mirabel in respect of the entire eastern seaboard of North America because what you have to remember is that Mirabel is the closest airport to much of the northern United States' industrial activity. For instance, for the Winter Olympics next year, the closest airport to Lake Placid is Mirabel, and the plans have all been completed for a number of foreign passengers to come in through Mirabel as the gateway, as opposed to U.S. airports, and so on.

M. Lapointe: Je crois avoir vu à un moment ou l'autre dans un des journaux montréalais une autre opération de publicité à l'endroit de Mirabel et de Montréal qui s'appelait, je pense, «Bonjour Montréal» ou *Stop Montreal* où on proposait aux voyageurs, en collaboration avec les hôtels de Montréal et les autorités de la ville, justement, la possibilité de faire un arrêt de trois jours à prix réduit dans les hôtels de Montréal. Est-ce que cette opération-là est en cours à l'heure actuelle ou est-ce que c'est encore en phase de développement?

Mr. McLeish: It is my understanding that is very close to being adopted for operation. I believe it is similar to what has been done at other international airports, such as at Schiphol at Amsterdam. It is a similar type of operation. I recall that I did not answer your question with regard to the technical stops . . .

Mr. Lapointe: I was going to come back.

[*Translation*]

maintenant mis en branle une série d'activités destinées à faire comprendre que Mirabel est ouvert 24 heures sur 24, qu'il n'y a pas de restriction concernant le bruit, qu'il y a maintenant un hôtel qui peut accueillir les congrès, et je note, en passant, qu'il y a de plus en plus de clubs et d'organismes, partout en Amérique du Nord, qui s'intéressent à ces installations.

On fait une étude de rentabilité sur les terrains périphériques, de façon à s'en servir le mieux sans que les activités de l'aéroport ne viennent en conflit avec leur usage final. Il est question, entre autres, d'un parc pour les bestiaux en transit vers les différentes parties du monde, sans parler des différentes activités industrielles que le site pourrait intégrer et qui pourraient tirer partie de la main-d'œuvre spécialisée des environs, et ainsi de suite, sans oublier la proximité de l'aéroport: tout cela serait un atout économique important pour la région, ainsi que pour Mirabel.

Tout dernièrement, le maire Drapeau de Montréal a fait connaître son enthousiasme à notre administrateur de la région de Québec, ainsi qu'au directeur du projet Action Mirabel, et tout nous permet de croire qu'il appuiyera désormais Mirabel avec autant d'enthousiasme qu'il a appuyé tous ces autres grands projets de Montréal qui ont été couronnés de succès. Personnellement, je suis très optimiste face à l'avenir de Mirabel.

Il y a certaines difficultés qui nous empêchent de réaliser tous nos projets, et je pense plus précisément au réseau routier qui donnerait accès à Mirabel. Les gouvernements discutent encore de cette question et dès que ce problème sera résolu, le potentiel de Mirabel sera alors illimité par rapport à toute la côte est de l'Amérique du Nord, car l'on ne doit pas oublier que Mirabel est l'aéroport le plus près du cœur industriel de la partie nord des États-Unis. Par exemple, l'aéroport le plus près du lac Placid, où se tiendront les Jeux olympiques d'hiver, l'an prochain, est celui de Mirabel, et tout est prévu pour qu'un bon nombre de passagers qui arrivent de l'étranger transitent par Mirabel au lieu de passer par les aéroports américains, et ainsi de suite.

Mr. Lapointe: It seems to me that at one point or another in one of the Montreal newspapers I saw something about another marketing operation for Mirabel and Montreal, *Bonjour Montréal* or *Stop Montreal* where, in co-operation with Montreal hotels and the authorities of that city, it was possible for the passengers to make a three-day stop-over at lower prices in Montreal hotels. Is that operation going on presently or is it still on the drawing-board?

M. McLeish: Je crois que le principe en sera adopté incessamment. Cela ressemble beaucoup à ce qui s'est déjà fait à d'autres aéroports internationaux, comme à celui de Schiphol, à Amsterdam. C'est de ce genre de chose dont il s'agit. Je me souviens de ne pas encore avoir répondu à votre question concernant les arrêts techniques . . .

M. Lapointe: J'y revenais justement.

[*Texte*]

Mr. McLeish: ... and I apologize. Yes, we have had negotiations with carriers inviting them to use Mirabel for technical stops. We of course, run the risk that we might be enticing some of them away from Gander where we have extensive technical stop operations at this time. But as a result of the U.S. Fuel shortage right now, we have a very large number of requests for carriers to come in because they believe they can upload their fuel, and, of course, we are in touch with other departments and agencies of government to make sure that this is done without detriment to our own supplies.

• 1015

Mr. Lapointe: As a matter of cost, can we make a financial demonstration that it would be less costly or at least the same cost to make a technical stop at Mirabel instead of JFK?

Mr. McLeish: Well, as a matter of fact, we have done work on that for other reasons and have brought it along.

The total airport charges in Canadian dollars for JFK, for a 747 being operated at a 60 per cent load factor—that is 231 passengers—on the ground for two hours, uplifting 22,000 imperial gallons of fuel, and they have checked the data, we find that at New York JFK, as of April, 1978, the cost for such an aircraft would be $4,510.62; at Paris, Charles de Gaulle, for the same airplane be $4,099.56. So, Mirabel is approximately $500 cheaper than Charles de Gaulle and JFK. London, Heathrow, is midway: it is $4,346.54 for a similar operation.

So Mirabel does have more attractive charges than these other airports.

Le président: Merci, monsieur Lapointe. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I suggest to the Parliamentary Secretary that if he can get TSO's away from Gander over Don Jamieson's body and into Mirabel, that will be a feat.

Mr. Lapointe: I am speaking only of JFK.

Mr. Forrestall: That would be a feat.

What are TSO's at Halifax? It does not even interest you, does it? You do not have the figures.

Seriously, coming to not only Halifax but the indication midsummer last year, by the department, of studies that demonstrated that money could be saved without expense to safety by curtailing certain operations in the towers of, I think, five of our principal airports in Canada, and the subsequent decision by government to delay that decision until, as I understand, at least sometime in March, I wonder, Mr. Chairman, if the Administrator could give us some indication of the

[*Traduction*]

M. McLeish: ... et vous m'en voyez confus. Oui, il y a eu des négociations à ce propos avec les grands transporteurs aériens et nous les avons invités à se servir de rabel pour leurs arrêts techniques. Évidemment, il y a toujours le risque que certains d'entre eux se détournent de Gander, où nous avons des installations importantes pour ces arrêts techniques, pour se tourner vers Mirabel. Cependant, en raison des pénuries de carburant aux États-Unis, à l'heure actuelle, un grand nombre de transporteurs nous demandent de se servir de nos installations pour compléter leur réserve de carburant, et nous consultons évidemment les autres ministères et organismes du gouvernement pour nous assurer que cela peut se faire sans mettre en péril nos propres approvisionnements.

M. Lapointe: Question des frais, pouvons-nous prouver, chiffres en main, qu'il n'en coûte pas plus cher ou qu'il en coûte moins cher de faire ces arrêts techniques à Mirabel, par opposition à l'aéroport John F. Kennedy?

M. McLeish: Nous avons justement fait ce genre d'étude pour d'autres raisons et, comme par hasard, nous l'avons ici avec nous.

Donc, en dollars canadiens, à l'aéroport JFK, pour un 747 chargé à 60 p. 100 de sa capacité,—c'est-à-dire 231 passagers,—qui reste à terre deux heures pour se ravitailler de 22,000 gallons impériaux de carburant, et ces chiffres ont été vérifiés, nous trouvons qu'à l'aéroport JFK de New York, au mois d'avril 1978, les frais étaient de $4,510.62; à Paris, aéroport Charles-de-Gaulle, le même avion, $4,533.50; à Mirabel, $4,099.56. Il en coûte donc environ $500 de moins à Mirabel qu'à Charles-de-Gaulle ou à JFK. L'aéroport de Heathrow, à Londres, se trouve à peu près à mi-chemin: il en coûterait $4,346.54 à cet appareil.

Il en coûte donc moins cher à Mirabel qu'à ces aéroports.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Je veux tout simplement dire au secrétaire parlementaire que s'il réussit à faire effectuer des arrêts techniques à Mirabel plutôt qu'à Gander, au corps défendant de Don Jamieson, ce sera tout un exploit.

M. Lapointe: Non, il ne s'agit que de l'aéroport John F. Kennedy.

M. Forrestall: Cela aussi, ce serait un exploit.

Et pourquoi pas prévoir ces arrêts techniques à Halifax? Cela ne vous intéresse même pas, n'est-ce pas? vous n'avez pas les chiffres à ce sujet.

Abordons plus sérieusement la question non seulement d'Halifax, mais aussi d'autres aéroports; l'an dernier, au milieu de l'été, votre ministère a fait connaître les resultats de certaines études qui prouvaient que l'on pourrait épargner de l'argent, sans mettre en danger la sécurité, en diminuant la charge de travail dans les tours de contrôle de cinq de nos principaux aéroports au Canada, me semblet-il; le gouvernement a décidé d'attendre le mois de mars avant de faire connaître sa décision;

[*Text*]

government's present plans with respect to tower services and whether or not we can move now from an indefinite suspension of that directive to a permanent laying to rest of any such suggestions?

Mr. McLeish: Well, Mr. Chairman, that particular project was commenced about three years ago, to study the extent to which services during the quiet hours could be reduced, and this was part of an over-all cost reduction program within the area of administration.

It was determined, after appropriate study, that the numbers of operations of aircraft during the quiet hours at several airports in the country were so low that they did not warrant the use of air traffic services during those hours. And when I say "so low", I am talking about numbers of the order of three to six movements over a period of seven hours between midnight and 7.00 a.m. These data are hard figures which are available and which could be provided to you, Mr. Forrestall, specifically for Halifax as well as for the others.

• 1020

The idea was that at those airports where there was also an Aeradio operation, any operations which were conducted—and assuming the numbers were as low as indicated in our study—would be satisfactorily served by the use of Aeradio air advisory services. It was also our intention that if any specific operation were indicated to us by operators as warranting, for a night or a week or whatever the period was, restoring the air traffic services, we were prepared to do so. But over-all, we stood to save a few million dollars across the country, and we in fact started implementing the program in late 1977 and continued on a progressive basis in 1978.

I guess if we could be criticized on the program, it would be that we did not do a very good job of getting together with the communities served by these airports to be sure they understood what was going on. Ultimately there was, as you know, considerable criticism of the fact—and much of the information that was used and appeared in the media was really not correct. Ultimately we decided that we would suspend indefinitely the last few which had not been implemented. And that is where we are right now.

Mr. Forrestall: I gather then there is no intention to bring an end to that indefiniteness and say you simply will not close them. I ask this question because it was my understanding at the time, and continues to be, that the surveys you undertook, now some three or four years ago, prior to making a decision on this event, preceded an upgrading by Air Canada of their night freight flights and the introduction of systems such as nighthawk flights—those matters. My assumption on the basis of that understanding, of course, is that the information may now be outdated. I might just ask whether it is a current review which is very simple to do—whether you maitain a current look at it, and whether or not on the basis of that your

[*Translation*]

je me demande donc, monsieur le président, si l'administrateur pourrait nous donner une idée des plans actuels du gouvernement concernant ces services, et nous dire aussi si ce plan en suspens depuis un certain temps déjà ne sera pas tout simplement rejeté définitivement.

M. McLeish: Monsieur le président, il y a trois ans, nous avons mis sur pied un programme global de réduction des frais dans le domaine de l'administration et nous avons voulu, entre autres choses, savoir jusqu'à quel point on pourrait diminuer les services pendant les temps morts.

Après étude de la situation, on s'est aperçu que le nombre d'aéronefs se servant des installations de certains aéroports au pays était si peu important qu'il était inutile de prévoir des services de contrôle aérien pendant cette période de la journée. quand je dis «si peu important», il s'agit de trois à six mouvements d'aéronefs pendant une période de sept heures, c'est-à-dire entre minuit et 7 heures du matin. Monsieur Forrestall, des données confirmées sont disponibles, spécifiquement pour Halifax, aussi bien que pour d'autres aéroports, et nous pourrions vous les faire parvenir.

On a pensé qu'aux aéroports où il existait aussi une installation Aeradio,—et où le trafic était aussi lent que l'avait indiqué notre étude,—toutes les opérations qui y avaient lieu pourraient aussi bien être desservies par les services consultatifs de Aeradio. Là où toute opération particulière nous était signalée comme exigeant un service plus poussé pour une nuit, une semaine, ou quelque période que ce soit, nous avions aussi l'intention de rétablir les servics de circulation aérienne, et nous sommes toujours prêts à le faire. En général, toutefois, nous prévoyons économiser quelques millions de dollars par tout le pays, et nous avons commencé à appliquer ce programme à la fin de 1977, pour continuer progressivement en 1978.

Si on doit nous critiquer au sujet de ce programme, ce devrait être parce que nous n'avons pas fait d'effort particulier pour consulter les collectivités desservies par ces aéroports, afin de nous assurer qu'elles avaient bien compris de quoi il s'agissait. En fin de compte, comme vous le savez, on a beaucoup critiqué le fait . . . quoique beaucoup des renseignements utilisés et qui ont paru dans les journaux n'étaient pas exacts. Enfin, nous avons décidé de suspendre indéfiniment la fermeture des quelques aéroports où le programme n'avait pas été appliqué. Et c'est là où nous en sommes en ce moment.

M. Forrestall: Dois-je donc conclure que vous n'avez pas l'intention de mettre fin à ce délai indéfini, et que vous n'éliminerez pas les services de circulation aérienne dans ces aéroports? Je pose la question, car il m'a semblé à ce moment-là, et c'est toujours le cas, que les sondages que vous aviez faits, il y a maintenant trois ou quatre ans, avant de prendre une décision au sujet de ce programme, avaient précédé une amélioration, par Air Canada, de son service nocturne de cargaison, et l'introduction de ses vols de nuit. Compte tenu de cela, je suppose qu'aujourd'hui, ces données ne sont plus à jour. Je me demande s'il s'agit d'une revue courante qu'il est facile de faire, si vous faites une étude

[*Texte*]

judgment about curtailment or cutback of tower services might be unjustified and unwarranted.

Mr. McLeish: Well, the most recent data used were 1978 data. There has not been any appreciable change due to the nighthawk activities or even to the air-courier activities. The savings are still there to be made. I can honestly say that other priorities have taken over at this time, and when there is an opportunity to dialogue thoroughly with the municipalities and the users, and once we are satisfied they understand, we are prepared to move ahead again. But at the moment that action has been suspended.

Mr. Forrestall: So in fact we do have a sledge-hammer poised above our heads. I gather from what you are saying that if you get 10 minutes and take a look at it, you are just liable or likely to go ahead with it again.

Mr. McLeish: No, what I am saying is you and the municipalities have the assurance of the Air Administrator that we will not move ahead until we have had an opportunity to have a thorough dialogue with everyone concerned.

Mr. Forrestall: Mayor Morris, I am sure—Mayor Brownlow in Halifax, at least, wil thoroughly appreciate it, as I am sure other municipal leaders will, if the airports . . .

Mr. McLeish: Until we have been able to give those concerned the assurance that we are not downgrading the service or the safety—when we are satisfied they understand that—then I think we will obtain their agreement. And that is what I am really saying.

Mr. Forrestall: May I, on behalf of my dear fried from Charlottetown, Mr. Macquarrie, ask you a very brief question about the status of plans for the Charlottetown airport—just a general review.

• 1025

Mr. McLeish: I will have to ask Mr. Johnson.

The Chairman: Mr. Johnson will respond. He is the Director, Airport Planning.

Mr. Forrestall: Perhaps to save time you might tell us about airports generally in the Atlantic region; plans for upgrading. I do not want a lengthy plan. Particularly the member for Hillsborough, who regrets not being here this morning, would appreciate an indication about that one.

Mr. K. A. Johnson (Director, Airport Planning, Department of Transport): At Charlottetown there was a fairly major proposal put forward involving a number of items, and that is generally proceeding in the fashion originally proposed. The one exception to that is that on the air terminal building portion, the proposal put forward by Transport was turned back by Treasury Board and we were asked to look at a more modest sort of proposal. That is being undertaken right now.

One additional piece of information is that the control tower and air operations building that were to be part of the air terminal building are being separated and will be built as a

[*Traduction*]

continue du service, et si, oui ou non, selon ces études, votre jugement concernant l'annulation, ou la diminution des services de circulation aérienne, n'est pas injustifié.

M. McLeish: Les données les plus récentes qu'on ait utilisées sont les données de 1978. Il n'y a pas eu de changement appréciable dans les vols de nuit, ou dans les services du courrier aérien. Les économies sont toujours possibles. Je dois dire franchement qu'il y a d'autres priorités en ce moment, et que lorsque nous aurons l'occasion de dialoguer sérieusement avec les municipalités et les usagers, et que nous serons convaincus qu'il sont bien compris, nous serons prêts à remettre le programme en vigueur. Mais pour le moment, ce programme est suspendu.

M. Forrestall: Donc, cette épée de Damoclès nous menace toujours. Dois-je conclure que si vous pouviez prendre dix minutes pour y penser, vous pourriez très bien remettre ce programme en vigueur?

M. McLeish: Non, je peux vous garantir, à vous et aux municipalités, à titre d'administrateur du transport aérien, que le programme ne sera pas appliqué avant qu'on ait eu l'occasion d'en discuter en détail avec tous les intéressés.

M. Forrestall: Le maire Morris, j'en suis sûr, le maire Brownlow, de Halifax, sûrement, l'apprécieront beaucoup, comme tous les autres édiles municipaux, si les aéroports . . .

M. McLeish: Jusqu'à ce que nous ayons pu assurer les intéressés que nous ne diminuerons pas le service ou la sécurité—lorsque nous serons convaincus qu'ils ont compris—je crois que nous pourrons alors obtenir leur accord. C'est cela que je dis.

M. Forrestall: Pourrais-je, au nom de mon cher ami de Charlottetown, M. Macquarrie, vous demander de nous expliquer brièvement où en sont les plans pour l'aéroport de Charlottetown—un aperçu général.

M. McLeish: Il faut que je demande à M. Johnson.

Le président: M. Johnson va répondre; il est le directeur de la planification des aéroports.

M. Forrestall: Pour gagner du temps, vous pourriez peut-être nous parler des aéroports en général pour la région de l'Atlantique, notamment des projets d'amélioration. Ce n'est pas nécessaire que ce soit très long; le député de Hillsborough est absent ce matin, mais il aimerait bien avoir des renseignements à ce sujet.

M. K. A. Johnson (directeur, Planification des aéroports, ministère des Transports): On a pour Charlottetown un projet assez important comportant divers travaux, qui avancent généralement de la façon prévue. La seule exception, c'est que, pour la partie concernant l'aérogare, la proposition du ministère des Transports a été rejetée par le Conseil du Trésor, qui a demandé l'étude d'une proposition plus modeste. On est en train de la faire.

De plus, la tour de contrôle et le centre des activités aéroportuaires, qui devaient faire partie de l'aérogare, sont placés dans des bâtiments indépendants et leur construction précédera celle de l'aérogare des voyageurs.

[*Text*]

separate structure, and will precede the construction of the air passenger terminal building.

Mr. Forrestall: Will the control tower and the air operations centre proceed shortly?

Mr. Johnson: That is the intention.

Mr. Forrestall: And then at a later stage the main terminal?

Mr. Johnson: That is correct.

Mr. Forrestall: What about just briefly about some of the other airports? Do you have any dates attached to that?

Mr. Johnson: The maintenance garage, firehall, that sort of thing, is almost finished. Sewers and those sorts of things are being undertaken. Those are quite expensive but do not really show that much on the surface. The initial work on the control tower operations building I believe will start in 1979-80, but the major work on the air terminal building will probably be delayed, we expect, by about one year. Part of the reason we cannot be particularly clear on exactly the nature or length of the delay is that there would have to be agreement with the Province of Prince Edward Island and with the carriers that would be required to pay for space in the building.

Mr. Forrestall: As Mr. Macquarrie would say, Make progress, please; slowly, but certainly and surely.

The Chairman: Is that it, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Unless he could add something about Halifax or Moncton or Fredericton. Anything in planning that is of any significant interest to those communities?

Mr. Johnson: I am not particularly aware of any major new projects in those Maritime areas.

Mr. Forrestall: I see once again in the game plan of the government of the present day the Maritimes are being ignored, Mr. Chairman. I appreciate the opportunity to direct a question or two towards the witnesses.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: I would like to speak to that, Mr. Chairman. If these projects are all within the regional authority and are being well looked after . . .

Mr. Forrestall: You are just not doing anything.

Mr. McLeish: You will have to forgive me because I have spent the last several weeks, as I have spent the last several weeks, as I have indicated, doing other things, and I was not able to bone up on a number of these details.

Mr. Forrestall: I am aware of your very important preoccupation in recent weeks.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I have just a few questions I would like to direct to Mr. McLeish. I guess it stems from the replies he gave to Mr. McRae yesterday. It is a bit concerning. In fact, I am quite concerned over the lack of willingness that seems to be displayed on the part of Mr. McLeish and his staff to look publicly, at least in any kind of meaningful way, into the whole question of deregulation of air fares. I think you indicated to Mr. McRae yesterday all the problems you could

[*Translation*]

M. Forrestall: Est-ce que la tour de contrôle et le centre des activités aéroportuaires seront construits bientôt?

M. Johnson: C'est ce qui est prévu.

M. Forrestall: On construira un peu plus tard l'aérogare principale?

M. Johnson: C'est exact.

M. Forrestall: Pourriez-vous nous parler brièvement des autres aéroports? Avez-vous prévu des dates à cet effet?

M. Johnson: Le hangard d'entretien, et le poste d'incendie par exemple, sont presque terminés. On s'occupe actuellement, entre autres, de l'installation des égouts. Ce sont des travaux très coûteux qui ne paraissent pas beaucoup en surface. Le travail initial concernant la tour de contrôle commencera, je crois, en 1979-1980, mais les principaux travaux pour l'aérogare seront probablement retardés d'un an. Une des raisons pour lesquelles nous ne pouvons pas vraiment expliquer la nature de ce retard, c'est qu'il doit y avoir accord entre la province de l'Île-du-Prince-Édouard et les transporteurs qui doivent payer pour la surface occupée dans l'édifice.

M. Forrestall: Comme dirait M. Macquarrie: progresser, s'il vous plaît, lentement, mais sûrement.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: A moins que le témoin ne puisse ajouter quelque chose concernant Halifax, Moncton ou Fredericton. Avez-vous prévu quelque chose d'intéressant pour ces villes?

M. Johnson: Je ne connais pas vraiment de nouveaux projets importants pour ces endroits dans les Maritimes.

M. Forrestall: Je vois. De nouveau, le gouvernement actuel se prête au même petit jeu: on ignore les Maritimes, monsieur le président. Je vous remercie de m'avoir permis de poser directement aux témoins une ou deux questions.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Je voudrais répondre à cette remarque, monsieur le président. Tous ces projets relèvent de la compétence des autorités régionales, qui s'en occupent bien . . .

M. Forrestall: Vous ne faites rien du tout.

M. McLeish: Excusez-moi, mais je me suis occupé d'autre chose pendant les quelques dernières semaines; je n'ai donc pas pu me mettre à jour sur certaines questions.

M. Forrestall: Je sais très bien quelle était votre préoccupation au cours des dernières semaines.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser à M. McLeish, qui font suite en quelque sorte aux réponses qu'il a données à M. McRae hier. La situation est un peu inquiétante. En réalité, je m'en soucie, car M. McLeish et son personnel ne font pas preuve de bonne volonté, ne se montrent pas disposés à examiner publiquement et sérieusement la question de permettre la libre concurrence pour les tarifs aériens. Vous avez exposé à M. McRae, hier, toutes les

[*Texte*]

foresee; because our system is not as strong and as extensive as the American system, the problems you could foresee in it.

My concern stems from the fact that you seem to ignore completely the travelling public. We have seen what can happen with air fares in this country when we do get cheaper air fares; the ones Air Canada are using at the present time and the ones I guess the CTC have just located, which is after the fact. Nevertheless, it creates work for that particular group of people anyway. Because you people ultimately give direction to the minister and he, in turn, gives direction to the government to go ahead with policy decisions, I am concerned that your reluctance to look at the other side of the question of deregulation and to allow Canadians their right to fly in this country as cheaply and as efficiently as possible is going to restrict the whole question of deregulation for some time, especially at a time when we have mounting deficits in tourism, and especially after what we have seen happen with the cheaper air fares that Air Canada has come up with. People in this country are really ready to spend money in this country providing there is a method of doing it that does not cost an arm and a leg, which has been the case until now.

You commented yesterday on what you consider the negative aspects of deregulation. I would like to hear, within the department, within your own thinking, the positive effects, other than the ones I have stated. It has to be a possibility, providing CPAir . . . And we assume they are going to be flying comparative routes with Air Canada. Air Canada made $40 million profit last year; they are looking at something like $60 million this year. The arguments you put forward yesterday, while partially true, just will not wash with the Canadian people, I do not think, given the time we are living in right now, especially with the Americans deregulating the way they are. Everything seems to go against the deregulation of any kind within your own department. Can you comment on positive aspects? What do you see happening, for example, in the future in terms of deregulation, providing we can get our two major air carriers flying on a competitive basis across this country?

Mr. McLeish: We have done extensive work over the last three years that ultimately led to the paper on the international air charter fares, which the CTC has used as a basis for gradually changing its regulations in respect of them. This dealt with the question of pure charter related to charter-class fares. Incidentally, as to charter-class fares on the North Atlantic, Canada, through Air Canada, was the first carrier, as a matter of fact, to undertake such low cost fares on the North Atlantic, and before there was any indication of deregulation in the United States.

The CTC is also considering the question of the point of origin as to whether or not the passenger can return to Canada on another charter and not have to return on the one that took him to Europe. They are looking at whether or not an inclusive tour can be combined with affinity charters and other types.

[*Traduction*]

difficultés que vous prévoyez, car notre système n'est pas aussi fort ni aussi important que ne l'est le système américain.

Je m'inquiète surtout du fait que vous semblez ignorer tout à fait les voyageurs. Nous avons vu ce qui peut arriver aux tarifs aériens, ici, lorsque nous obtenons des tarifs aériens moins élevés, ceux dont se sert Air Canada actuellement et ceux que la Commission Canadienne des transports vient de retracer, après coup. Néanmoins, on crée ainsi du travail pour un groupe de personnes. En définitive, ce sont vos gens qui renseignent le ministre, qui, à son tour, renseigne le gouvernement et lui permet de prendre les décisions politiques. Je m'inquiète de votre réticence à examiner l'autre côté de la médaille, la concurrence libre pour les tarifs aériens, qui permettrait aux Canadiens de voler au Canada pour un coût beaucoup moindre et de façon aussi efficace. Votre réticence va limiter les discussions concernant la libre concurrence pour les tarifs aériens, à un moment où le tourisme connait des déficits croissants, et surtout après ce qui s'est produit lorsqu'Air Canada a offert des tarifs aériens moins élevés. Les Canadiens sont prêts à dépenser au Canada, à condition qu'on leur permette de le faire et que ça ne leur coûte pas les yeux de la tête, ce qui a été le cas jusqu'à maintenant.

Vous avez parlé hier des aspects négatifs de cette libre concurrence des tarifs aériens. J'aimerais vous entendre parler, ou quelqu'un de votre ministère, des aspects positifs. Il doit y en avoir, à condition que CP Air . . . Nous supposons que cette compagnie empruntera des routes aériennes qui sont comparables à celles d'Air Canada. Air Canada a fait des profits de 40 millions de dollars, l'an dernier, et prévoit en faire quelque 60 millions cette année. Les arguments que vous avez présentés hier, même s'ils sont vrais en partie, ne seront pas acceptés par les Canadiens, je ne crois pas, à cause des temps que nous vivons et à cause surtout du fait que les Américains ont maintenant cette libre concurrence pour les tarifs aériens. Tout semble aller à l'encontre de la libre concurrence des tarifs aériens à votre ministère. Pouvez-vous nous parler des aspects positifs? Que prévoyez-vous pour cette libre concurrence, à condition que nos deux transporteurs aériens les plus importants soient concurrentiels au pays?

M. McLeish: Nous avons fait des études exhaustives au cours des trois dernières années qui nous ont finalement donné ce document concernant les tarifs charter pour vols internationaux dont s'est servie la Commission canadienne des transports pour changer progressivement les règlements concernant ces vols. Il avait trait surtout aux tarifs concernant les vrais vols nolisés et les tarifs charter. A propos, pour ces tarifs charter sur l'Atlantique Nord, le Canada, par l'intermédiaire d'Air Canada, a été le premier à offrir des tarifs aussi bas, avant même qu'il soit question de libre concurrence aux États-Unis.

La Commission canadienne des transports tient compte également du point de départ pour savoir si le voyageur peut ou non revenir au Canada par un autre vol nolisé et ne pas revenir par celui qui l'a amené en Europe. Elle étudie les possibilités de combiner des voyages avec d'autres genres de vols nolisés, par exemple.

[*Text*]

• 1035

There were a number of steps that were taken as a result of the studies done by the Air Policy Group of the Air Administration, and the advice given to the Minister. Similarly, studies were conducted on domestic airfares and these were all directed at trying to provide the best possible deal for the passenger not in just the lowering of fares, but in getting rid of a number of the fences which appeared to be artificial. These had developed in most countries of the world during the very active period of the sixties and early seventies when jet transportation, in fact, grew at an enormous rates—up to 18 or 19 per cent per year—and were certainly set back considerably in the 1973 energy crisis.

There are still a number of the recommendations that were made by the Air Administration that are still being considered by the CTC, and we are hopeful that in due course the majority of these will be acted upon by the CTC. In the meantime, regarding the domestic fares, you know that CTC held hearings and that a very extensive number of seats in 1978, and this is being increased in 1979, have been designated for charter-class fares throughout Canada. This is being provided as charter-class seats by the two major carriers—CP and Air Canada—and as dedicated charter flights by some of the regional charters.

In our analysis of the comparison of rates in Canada, we find that our rates are in Canadian dollars—when you convert the U.S. fares to Canadian dollars for a given distance—directly comparable to the U.S. rates. We have heard all the publicity about Pan Am's $99 New York-Los Angeles return fare, however there are so many fences built around that, that unless you meet all the criteria, whatever they are, you really do not have the same opportunity to traval as it appears in most of the publicity that has been given to these. I frankly feel that, from the point of view of discount fares, we are keeping pace with the United States, and this is still being done within the regulatory framework in Canada. Our reluctance, at this time, is to take away this regulatory framework. We feel that we can achieve similar results to the U.S. and still protect the small communities so they do not lose their services, and we both realize that there are many places in Canada that have no other means of transportation other than air transportation. So we really must ensure that we protect the smaller communities.

We also see that we already have the question of the integration of regional carriers taking place. We had the PWA-Transair situation. We have the situation with Nordair and the eastern regionals. So we already have this kind of activity taking place right now within our current framework. And, as I noted yesterday, one of the early aftermaths of the regulation in the States has been the scramble of the smaller carriers to try to survive in the highly competitive environment that exists there.

I am not sure how else to address your question, Mr. Murta. I would like to say that we are not reluctant. We are moving at

[*Translation*]

Un certain nombre de mesures ont été prises à la suite des études qui ont été faites par le Groupe de la politique aérienne de l'Administration aérienne, afin de conseiller le ministre. D'autres études ont également été faites au sujet des tarifs aériens, au pays, afin d'offrir aux voyageurs de meilleures possibilités, non seulement en réduisant les tarifs, mais en faisant tomber un certain nombre d'obstacles qui semblaient artificiels. Ce sont des mesures qui avaient été adoptées dans la plupart des pays au cours de la période très active des années soixante et au début des années soixante-dix, lorsque le transport par avions à réaction avait beaucoup augmenté, de 18 ou 19 p. 100 par année, pour connaître ensuite une diminution importante, suite à la crise de l'énergie de 1973.

La Commission canadienne des transports étudie toujours un certain nombre de recommandations présentées par l'Administration aérienne et nous espérons, qu'en temps et lieu, la Commission donnera suite à la plupart de ces recommandations. Dans l'intervalle, pour ce qui est des tarifs aériens au pays, vous savez que la Commission canadienne des transports a tenu des audiences et qu'un très grand nombre de sièges avaient été désignés en 1978,—il y en aura davantage en 1979,—pour les tarifs charter, partout au Canada. Il y a donc chez les deux transporteurs principaux, CP et Air Canada, des sièges réservés pour les tarifs charter, et c'est le cas également pour certains vols régionaux qui sont considérés comme étant des vols nolisés.

Dans notre analyse visant à comparer les tarifs au Canada, nous nous sommes rendu compte que nos tarifs en dollars canadiens—lorsque vous convertissez les tarifs américains en dollars canadiens pour une distance donnée—se comparent aux tarifs américains. Nous avons tous entendu parler du tarif aller-retour de $99 qu'annonçait la Pan Am pour New York-Los Angeles. Toutefois, il y a tellement d'obstacles, qu'à moins de répondre à tous les critères, quels qu'ils soient, vous n'avez pas vraiment les mêmes possibilités de voyager que le prétend la publicité. Je crois franchement que, du seul point de vue du tarif exceptionnel, nous marchons de pair avec les États-Unis, tout en nous conformant aux règlements canadiens. Nous hésitons, à ce moment-ci, à retirer nos règlements. Nous croyons pouvoir obtenir des résultats semblables à ceux obtenus aux États-Unis, tout en protégeant les petites municipalités, afin qu'elles ne perdent pas leur service. Nous nous rendons compte qu'il y a encore beaucoup d'endroits au Canada n'ayant pas d'autre moyen de transport que le transport aérien. Nous voulons les protéger en quelque sorte.

Nous connaissons déjà une intégration de transporteurs régionaux. Il y a, par exemple, PWA-Transair. Il y a également Nordair et les transporteurs régionaux de l'Est. Par conséquent, nous avons déjà ce genre de service chez nous, à l'intérieur même de notre système. Je l'ai fait remarquer hier, après l'annonce de la libre concurrence des tarifs aériens aux États-Unis, les petits transporteurs se font la lutte pour tenter de survivre dans ce milieu très concurrentiel au pays.

Je ne suis pas certain de pouvoir répondre autrement à votre question, monsieur Murta. Je voudrais simplement vous dire

[*Texte*]

a pace that is accommodating the passengers and is, at the same time, protecting the communities who need the service and is accommodating the carriers' viability and growth needs.

• 1040

Mr. Murta: Is it possible that you can provide the Committee some time in the near future, next week possibly, with comparable figures vis-à-vis Canada and the United States in terms of air fares, in terms of the flight pattern? You made the statement that we are comparable with the Americans. Now, for the average Canadian, that is pretty hard to swallow. It could be right. I am not going to dispute that. But I am wondering if you could provide the figures and back that up because it certainly is not the impression that people receive.

Mr. McLeish: Yes, we are quite prepared to do that. Do you want them submitted to you, Mr. Chairman?

Mr. Murta: You can do that. Certainly, that is fine.

The Chairman: We can have them circulated to the members of the Committee. Is that agreeable to members?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So ordered.

Mr. Murta: You mentioned yesterday and again today that one of the reasons why you were reluctant is because of the smaller communities and there is a chance of hurting their particular air service. Are you looking at a way to provide air service into the smaller communities but allow the larger centres like Toronto, Vancouver, Montreal, Winnipeg, Calgary, Edmonton—the cities in Canada—to benefit from a lower fare to get your main traffic moving.

If I read what you are saying correctly, you are going to penalize, in effect, all the travelling public because you want to maintain equality for everybody, and that extends itself into the smaller centres. If that is the case, you are going to penalize the 75 per cent of the travelling public for the 25 per cent that you are trying to protect. Is there any way at all that you can segregate those two segments so that the 75 per cent can reap the benefit of cheaper fares?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I acknowledge the hazard that Mr. Murta has indicated but I think the manner in which we are moving and the data on the number of discounted seats that are being made available is indicative that we have not allowed ourselves to fall into that trap.

I should also mention that Mr. Lang invited the Presidents of CP Air and of Air Canada to discuss the rate at which CP should be given the opportunity to run a full service across Canada without the current cap on the number of flights, and so on. These figures are being discussed by the two presidents and it is my understanding that CP Air will be accommodated to the extent that it is able to invest in the capital equipment and to expand.

Likewise, with the amalgamations of carriers that have taken place and appear to be going to take place in the next year or so, there is every indication that there will be far more

[*Traduction*]

que nous ne sommes pas réticents. Nous procédons de façon à accommoder les voyageurs, à protéger en même temps les municipalités qui ont besoin du service aérien et à garantir la rentabilité et le besoin d'expansion des transporteurs.

M. Murta: D'ici quelques temps, la semaine prochaine si possible, pourriez-vous faire à l'intention du Comité, une comparaison des tarifs aériens entre le Canada et les États-Unis? Vous avez déclaré que, dans notre pays, les tarifs aériens étaient voisins des tarifs américains. Voilà une remarque que le Canadien moyen aura des difficultés à admettre. Peut-être est-ce exact. Ce n'est pas cela que je remets en question. Cependant, j'aimerais que vous nous fournissiez des chiffres à l'appui de votre déclaration, parce que ce n'est pas là l'impression qu'ont les citoyens.

M. McLeish: Nous sommes tout à fait prêts à vous donner satisfaction. Monsieur le président, est-ce à vous que nous devrons remettre ces indications?

M. Murta: Si vous le voulez. Ce sera parfait.

Le président: Nous pourrons ensuite les distribuer aux membres du Comité. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous demanderons donc qu'il en soit ainsi.

M. Murta: Vous avez dit, hier et aujourd'hui, que, si vous n'étiez pas d'accord avec cette mesure, c'était notamment pour que la desserte aérienne des petites collectivités ne soit pas perturbée. Cherchez-vous un moyen qui permettra de ne pas la perturber et qui favorisera l'établissement de tarifs plus bas pour les vols vers Toronto, Vancouver, Montréal, Winnipeg, Calgary, Edmonton, les grandes villes du Canada?

Si j'ai bien compris, tous les voyageurs vont en fait se trouver pénalisés du fait que vous voulez que tout le monde se trouve sur un pied d'égalité, et cela touche ceux qui se rendent dans les petites collectivités. Si tel est le cas, vous allez pénaliser 75 p. 100 des voyageurs pour en protéger 25 p. 100. Y a-t-il un moyen qui permettrait à ces 75 p. 100 de voyageurs de bénéficier des tarifs à bas prix?

M. McLeish: Monsieur le président, je comprends le danger auquel M. Murta a fait allusion, mais nos activités, ainsi que les données sur le nombre de places ayant fait l'objet de rabais, indiquent que nous ne nous sommes pas laissés prendre à ce piège.

M. Lang a étudié avec les présidents de CP Air et d'Air Canada les tarifs de CP Air dans notre pays, sans la limitation sur le nombre de vols, et ainsi de suite. Les deux présidents sont actuellement en discussion à ce propos, et je crois savoir que l'on donnera satisfaction à CP Air, dans la mesure où cette société pourra procéder à des immobilisations et étendre ses activités.

De la même façon, du fait des fusions qui sont intervenues dans le domaine des transports, et de celles qui vont probablement avoir lieu l'année prochaine, tout semble indiquer qu'il y

[*Text*]

competition along the national route structure serving these main centres. So I think we really recognize the problem you have identified and that we are proceeding and will be satisfying the needs of the passengers and of the carriers without falling into the trap you have indicated.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Murta: One last question. Can you envisage Air Canada—and CP Air—reintroducing this fall the same kind of low-fare system they have this spring? Is that a possibility? Can the Canadian flying public, people who want to travel, look forward to something along the same lines repeated this year?

Mr. McLeish: I think that is possible. It was done, as you recall, because the carriers had unused capacity, and, on that basis, they put the seats on sale the same as other entrepreneurs do in other types of businesses. If the unused capacity is predicted to exist in the fall, I think you will see something quite similar.

The only thing that could change that picture, of course, is the fact that the present cost of fuel is likely to increase, and this would have an impact on it. But apart from things like that, I would say yes.

• 1045

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

I want to ask some specific question on that Ste-Marie Air Services *ex gratia* payment that, if you do not have the information today at your fingertips because it is specific, I just wonder, hopefully, that we can get it later, and you may have it right there anyway because I think the department was aware that this was causing some questions long before we go to the estimates.

But, specifically, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. McLeish—he mentioned that the *ex gratia* payment was based on a loss of earnings over a ten-year period. I would like to know just what, if he can tell us from the file, just what were the loss of earnings? Obviously, it would be easy to divide the ten into half a million dollars but, in actual fact, was that the history of that air service over the previous year? In view of the fact that it was incorporated as an air service, as I understand it and am informed, in 1974? Then, in 1972, it was sold by the founder to his children in 1972.

I just wonder, again from the files, and this must have been part of the factors involved in coming to a figure, just what was the consideration for the sale to the children in 1972? And then, in 1976, I am informed that a Claude Verdier, a professional land surveyor, purchased 50 per cent of the company's shares. That was in 1976. And I just wonder, again, what the figure was—if we have it or if you have it—as to what the sale price was and the consideration was for his purchase of 50 per cent of the shares.

Now, those are specific questions. And I just wonder, without taking too much time—and I can understand the difficulty

[*Translation*]

aura de plus en plus de concurrence sur le réseau intérieur qui dessert ces principaux centres. J'estime donc que nous tenons compte du problème auquel vous avez fait allusion, que nous prenons les mesures nécessaires et que nous donnerons satisfaction tant aux voyageurs qu'aux transporteurs, sans toutefois tomber dans le piège dont vous avez parlé.

Le président: Merci, monsieur Murta.

M. Murta: Une dernière question. Les sociétés Air Canada et CP Air rétabliront-elles à l'automne le même système de tarifs réduits qui va être en vigueur au cours du printemps qui vient? Serait-ce possible? Les voyageurs canadiens peuvent-ils espérer se voir offrir à nouveau cette possibilité?

M. McLeish: Je le pense. Vous vous souvenez que l'on avait pris cette mesure parce que les transporteurs disposaient d'une capacité inutilisée, et ils ont donc vendu les places de la même façon que d'autres chefs d'entreprise commercialisent les biens qu'ils produisent. Si à l'automne il y a une capacité inutilisée, je pense qu'on pourra s'attendre à des mesures du même ordre.

Le scénario pourrait bien sûr être modifié du fait que le prix du kérosène va probablement monter. Cependant, indépendamment de facteurs de cet ordre, je répondrai par l'affirmative à votre question.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser quelques questions précises à propos des paiements de faveur qui ont été faits à la société Ste-Marie Air Services. Vous pourrez nous donner les précisions que je recherche plus tard, au cas où vous ne les auriez pas avec vous; cependant, peut-être les avez-vous ici, parce que le ministère connaissait probablement les problèmes que cela posait bien avant l'étude du budget.

Monsieur le président, M. McLeish a signalé que les paiements de faveur étaient fondés sur une perte de recettes étendue sur dix ans. De quelle perte de recettes s'est-il agi? Il est certainement facile de faire une division par dix de ces $500,000, mais, quoi qu'il en soit, j'aimerais savoir quelle a été l'historique de la dite société. Je crois savoir qu'elle a été constituée en 1964, n'est-ce pas? En 1972, son fondateur l'a vendue à ses enfants.

D'après les dossiers, j'aimerais savoir quels facteurs sont entrés en ligne de compte pour établir le prix de la société lorsqu'elle a été vendue aux enfants en 1972. J'ai appris qu'en 1976, un certain Claude Verdier, arpenteur de son état, avait acheté 50 p. 100 des actions de la société. Je suis curieux de savoir quel a été le prix de vente de ces actions et sur quels facteurs cette personne s'est fondée pour procéder à son achat.

Ce sont là des questions précises. Pourriez-vous me donner des réponses précises dès maintenant? Les $500,000 représen-

[*Texte*]

in giving me the precise answers right now—but do you have those types of answers? Further, the $500,000, I am informed, is more than five times the assessed value of both the land and the building, and that must have been a consideration. But all of this, I am informed that regardless of the change of air patterns because of Mirabel, there was a licensing problem with the air service in any event because of its construction, separate and apart from Mirabel, something to do with the fact that the runway was below sea level or it was built . . . And I wonder if Mr. McLeish, if in that question—is it your information that there were, separate and apart from Mirabel, licensing problems with the airport in view of its construction, technical problems?

Mr. McLeish: I am sorry, Mr. Chairman, I am unable to provide any of these answers. I do not have a file with me on Ste-Marie Air Services.

Mr. Nowlan: All right.

Mr. McLeish: And I think I had previously indicated that we were asked to table the details of correspondence on this Ste-Marie Air Services undertaking. So we will be doing that.

Mr. Nowlan: Well, another . . .

The Chairman: Order, please. If it is agreeable, Mr. McLeish, if he does that, could provide the Chair with copies and if you like I can have them distributed to the members of the Committee that were on the list, say, today.

Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Nowlan: That would shorten up—and I appreciate these are detailed questions. I hope the correspondence will give answers but if the correspondence does not give answers, could you, if you file shows it gives specific answers to some of those specific questions that might not be in correspondence, Mr. Chairman. That is all.

But just another question and perhaps the last one specifically in this—and again the file may show it—wereby the correspondence may not; and this is strictly for information. But did Mr. Verdier, the man who purchased, I am informed, 50 per cent interest in the air service in 1976, did he at any time have any contract for surveying in any of the work done around Mirabel?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I may not be able to get that as promptly as locating the correspondence but we will endeavour to do so.

Mr. Nowlan: Yes, that last question, I would appreciate that.

Now, just as a follow-up question on this item, which I guess is vote—well, in the Public Accounts it was charged to Vote 20. It is the same vote in this year's estimates under—I think it is Vote 60. I have not got my estimates before. But it is your area, Mr. McLeish.

• 1050

Could you tell the Committee if there are any other new *ex gratia* payments under the item that we are discussing in your

[*Traduction*]

teraient plus de cinq fois la valeur estimative du terrain et des édifices; on a certainement prix ce facteur en ligne de compte. Indépendamment des modifications qui sont intervenues du fait de la construction de Mirabel, j'ai appris qu'il y avait eu des problèmes en matière d'octroi de permis parce que la piste avait été construite au-dessous du niveau de la mer, ou bien . . . Monsieur McLeish, saviez-vous qu'il y avait des problèmes en matière d'octroi de permis du fait de ces questions techniques relatives à la construction?

M. McLeish: Monsieur le président, je vous prie de m'excuser de ne pas pouvoir répondre à ces questions. Je n'ai pas ici le dossier concernant la société Ste-Marie Air Service.

M. Nowlan: Très bien.

M. McLeish: J'ai déjà dit que l'on nous avait demandé de déposer la correspondence relative à cette affaire. C'est ce que nous ferons.

M. Nowlan: Permettez-moi de . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous pourrions distribuer aux membres du Comité inscrits sur la liste aujourd'hui des copies de renseignements que M. McLeish nous transmettra.

D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Nowlan: Cela nous permettra de gagner du temps; d'ailleurs, il s'agit de questions bien précises. J'espère que nous obtiendrons ainsi les réponses désirées, mais si la correspondance en question ne suffit pas, souhaitons que vous pourrez également nous fournir les précisions qui figurent dans vos dossiers.

Permettez-moi de poser une autre question à ce propos, et si la correspondance ne suffit pas, peut-être faudra-t-il aller puiser dans les dossiers; cela purement à des fins de renseignements. J'aimerais savoir si ce M. Verdier, qui aurait acheté 50 p. 100 de la société en 1976, s'était vu confier des contrats d'arpentage relatifs à la construction de Mirabel?

M. McLeish: Monsieur le président, j'aurai peut-être plus de difficulté à répondre à cette question qu'à trouver la correspondance y afférente, mais nous déploierons tous les efforts nécessaires pour vous satisfaire.

M. Nowlan: Je vous en remercie beaucoup.

Une autre question sur ce sujet du crédit 20 qui figurait dans les Comptes publics, je crois. Il s'agit du même crédit dans le budget de cette année, le crédit 60, n'est-ce pas? Je n'ai pas mon volume devant moi. Cela relève de votre domaine, monsieur McLeish.

Pourriez-vous dire au Comité si d'autres paiements de faveur ont été faits dans le cadre du poste dont nous discutons,

[*Text*]

responsibility that eventually will end up in Public Accounts sort of x number of months after the event? And if there are, could you let us know what they might be about?

You can appreciate, Mr. Chairman, when you look at these estimates, that naturally and quite understandably they are in general terms and any member looking at the estimates the previous year would have no notice of any of these *ex gratia* payments until he reads the Public Accounts. I am asking what *ex gratia* payments, if any, there are under this item or any other item within the knowledge of Mr. McLeish that are going to show up in Public Accounts when they are eventually published.

Mr. McLeish: I will ask Mr. Cavanagh to answer that, please.

The Chairman: Mr. Cavanagh, Director of Financial Administration Air.

Mr. Louis P. Cavanagh (Director, Financial Administration, Air, Department of Transport): Mr. Chairman, there are no provisions in the 1979-80 estimates for *ex gratia* payments.

Mr. Nowlan: I see. I am not sure how the financial administration works. There are not any now, but at the end of the year, like at the time the estimates were being considered last year, say, if the proper questions had been asked, would the members have been informed under an estimate that there actually at that time was consideration being given for these *ex gratia* payments that eventually showed up in the Public Accounts? Or is that something that is going to be done later, toward the end of March, toward the end of the fiscal year when one is really wondering how to pay some of the bills?

Mr. Cavanagh: If I recall correctly, Mr. Chairman, the Ste-Marie Air Services payment was provided for in supplementary estimates. That is, of course, possible again in the fiscal year 1979-80. They are not provided for in here.

Mr. Nowlan: But there is none in the estimates that we have before us right now.

Mr. Cavanagh: That is right.

Mr. Nowlan: Thank you. On actually another area altogether, something that Mr. McLeish mentioned, Mr. Chairman—is there another member to question?

The Chairman: Yes.

Mr. Nowlan: Okay. Well, this is the last question then. I might know the answer. But in view of the fact that Mr. McLeish in answer to another member in discussing Mirabel—I think it was Mr. Lapointe—with the benefits of Mirabel against other airports, you mentioned that you were in negotiation with other carriers about the use of Mirabel. My question to Mr. McLeish, Mr. Chairman, in view of his position and/or knowledge of the Department, is he aware or is he working on or any of his officials working on any alternative plans as to British Airways and its use of Canadian airports in view of the problem we have now with Britain with Heathrow and Gatwick?

Mr. McLeish: No, we have no specific undertaking, Mr. Chairman, with respect to Mirabel. British Airways operates

[*Translation*]

paiements qui vont apparaître dans les Comptes publics x mois après coup? Si oui, pourriez-vous nous dire de quoi il s'agit.

Monsieur le président, le budget est bien sûr présenté en termes très généraux, ce qui se comprend tout à fait, et c'est uniquement en se reportant aux Comptes publics que l'on peut se rendre compte de l'existence de ces paiements de faveur. Je voudrais savoir si M. McLeish est au courant d'autres paiements de faveur faits aux termes de ce poste, ou d'un autre, et qui vont un jour apparaître dans les Comptes publics.

M. McLeish: Permettez-moi de demander à M. Cavanagh de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Cavanagh, directeur, Administration financière, Air.

M. Louis P. Cavanagh (directeur, Administration financière, Air, ministère des Transports): Monsieur le président, le budget 1979-1980 ne prévoit aucun paiement de faveur.

M. Nowlan: Je vois. Je ne sais pas exactement comment fonctionne l'Administration financière. Rien n'est prévu à l'heure actuelle, mais d'ici la fin de l'année . . . Si nous avions posé cette question l'année dernière alors que nous étions en train d'étudier le budget, nous aurait-on répondu que ces paiements de faveur allaient finalement apparaître aux Comptes publics? Ou bien est-ce là une mesure qui est prise plus tard, vers la fin de mars, vers la fin de l'exercice, quand on se demande comment payer certaines factures?

M. Cavanagh: Si je me souviens bien, monsieur le président, les paiements relatifs à la société Ste-Marie Air Services avaient été prévus dans le budget supplémentaire. Il pourrait en être de même au titre de l'exercice 1979-1980. Ces paiements ne sont pas prévus ici.

M. Nowlan: Il n'en existe pas dans le budget dont nous sommes saisis à l'heure actuelle.

M. Cavanagh: C'est exact.

M. Nowlan: Je vous remercie. Permettez-moi d'en venir à un sujet totalement différent auquel M. McLeish a fait allusion précédemment . . . Quelqu'un d'autre veut-il poser des questions?

Le président: Oui.

M. Nowlan: Très bien. Ce sera donc ma dernière question. Peut-être en connais-je déjà la réponse. En réponse à M. Lapointe, je crois, parlant des avantages comparés de Mirabel et d'autres aéroports, M. McLeish a signalé que le ministère négociait avec divers transporteurs à propos de l'utilisation de Mirabel. J'aimerais savoir si des mesures particulières ont été prises concernant l'utilisation par la British Airways des aéroports canadiens, compte tenu des problèmes qui se posent en Grande-Bretagne à Heathrow et à Gatwick?

M. McLeish: Monsieur le président, aucune mesure particulière n'a été prise à propos de Mirabel. La British Airways a

[*Texte*]

into Mirabel now under a pool arrangement with Air Canada, and British Airways also operates into Toronto International. That is the status quo at this time.

Mr. Nowlan: I appreciate this is an External Affairs problem in terms of discussions between governments, and government to government. But does not the DOT have a working group advising External Affairs on the mechanics of air travel in the country and/or to the airports that are available for certain types of crafts? I presume we do, and I am just asking directly.

You are telling me that at the moment there is no consideration being given for people within the DOT advising External of alternative airport arrangements that might be available to British Airways, that they might not like, in view of the negotiations going on with Air Canada now and Gatwick and Heathrow. Are we not starting to draw up some optional plans in the event that we cannot resolve the Air Canada situation in England?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the Department of Transport, Air Administration, has members on the Canadian air negotiations team. We would prepare, if there had been any indication of need, contingency plans for the type of arising that you have indicated. It may come up in the future, but at this time there has been no need to identify such a contingency plan. At the present time the operations of the two carriers are proceeding in accordance with our existing agreement and will continue to do so as long as that agreement is in existence. In respect of the problems that have arisen with respect to Air Canada's operations at Heathrow and the desire of the British government, through the British airport's authority, to move Air Canada to Gatwick, we also provided advisors to Air Canada and took part in many of the discussions with the British airport's authority, as advisors to Air Canada. So we are well apprised of the situation and have been lending our advice to Air Canada and to External Affairs, and until such time as this question of Gatwick is resolved I understand that it is the government's position that the bilateral discussions which the United Kingdom asked for are suspended until the Gatwick situation is corrected. And as long as the status quo remains we do not have a need for a contingency plan. As soon as there are indications of which way it is going to break then it would not take us very long to put one into place.

• 1055

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, I would like to come back to the problem of Mirabel Airport. I will not repeat what has been said in the past and today, but I would like to hear Mr. McLeish on the same question I put to the Minister a while ago concerning the rapid transport between Montreal and the airport. You know that one of the major problems we have are the facilities for travellers in the Montreal airport. Now, we have that bus service, which is slower than by car, which goes through the autoroute. It was $5, but was raised to $7 last week. So, in addition to all those associations and committees

[*Traduction*]

accès à Mirabel dans le cadre d'un accord conjoint avec Air Canada et elle a également accès à l'aéroport international de Toronto. A l'heure actuelle, nous en sommes au *statu quo*.

M. Nowlan: Je comprends certes que ces discussions intergouvernementales relèvent des Affaires extérieures. Cependant, le ministère des Transports ne conseille-t-il pas les Affaires extérieures en matière de transport aérien? Je suppose que si.

Vous me dites que, à l'heure actuelle, le ministère des Transports n'envisage pas de conseiller les Affaires extérieures en ce qui concerne les mesures qui pourraient être prises à l'intention de la British Airways, qu'il y a la question des négociations avec Air Canada, et les problèmes de Gatwick et d'Heathrow. N'est-on pas en train d'élaborer diverses autres solutions au cas où on ne pourrait résoudre les problèmes qui se posent à Air Canada en Angleterre?

M. McLeish: Monsieur le président, des membres de l'Administration des transports aériens de notre ministère figurent parmi l'équipe de négociation canadienne. Si le besoin s'en faisait sentir, nous préparerions des plans d'urgence pour faire face au genre de situations auquel vous venez de faire allusion. Nous en introduirons peut-être à l'avenir, mais pour l'instant, nous ne voyons pas la nécessité d'établir un tel plan d'urgence. Actuellement, les deux transporteurs effectuent leurs opérations en se conformant à notre accord et ils continueront à s'y confirmer tant que l'accord existera. Quant à ces problèmes qui ont été soulevés au sujet des opérations d'Air Canada à Heathrow et de ce désir que le gouvernement britannique a formulé, par l'intermédiaire des autorités de l'aéroport, de voir Air Canada déménager à Gatwick, nous y avons répondu en fournissant des conseillers à Air Canada et nous avons participé, à titre de conseillers, à de nombreux pourparlers avec les autorités britanniques de l'aéroport. Nous sommes donc parfaitement au courant de la situation et nous avons indiqué notre position à Air Canada et aux Affaires extérieures; et, jusqu'à ce que la question de Gatwick soit résolue, je crois comprendre que le gouvernement a suspendu ses discussions bilatérales avec le Royaume-Uni. Tant que le statu quo se prolongera, il n'y a aucune raison pour que nous établissions un plan d'urgence. Dès que nous saurons de quel côté le vent tournera, il ne nous faudra pas longtemps pour établir ce plan.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Loiselle, vous avez la parole.

M. Loiselle: Monsieur le président, j'aimerais en revenir à ce problème de l'aéroport de Mirabel. Je ne répéterai pas ce qui a déjà été dit dans le passé et aujourd'hui même; mais j'aimerais que M. McLeish réponde à cette même question que j'ai posée au ministre il y a quelque temps, c'est-à-dire à cette question de savoir où nous en sommes rendus dans ce projet d'établissement éventuel d'un moyen de transport rapide reliant Montréal à l'aéroport. Vous êtes au courant du fait que l'un des problèmes importants à résoudre, c'était celui de la déficience des moyens mis à la disposition des voyageurs à

[*Text*]

we had in the past which studied the possibility of fast travel in respect of Montreal-Mirabel, is there anything new, or does your department shortly foresee better and faster facilities to provide transportation from Montreal to Mirabel?

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman. This is one of the most difficult problems, that the air administration has to deal with. The original responsibility for the rapid transport, as you know, was with the provincial government and currently there are discussions that have been under way for a good year with respect to the best solution that serves the needs of the provincial government, the municipality of Montreal and the Mirabel airport. We have not yet arrived at a satisfactory agreement between all parties as to the best solution and, until that happens, the air administration is unable to resolve this question.

Mr. Loiselle: Yes, but it seems that the airport is a federal property. The provincial government in Quebec now is delaying improvements in many areas. They do not give a darn; they just postpone everything. I will have it at that.

Since we are coming to the end I would like to come back to these little municipal airports. We had a problem in St-Donat. There was a possibility a year or two ago, of there being a permit for hydro power in the central airport there. It seems for now that it is postponed. But I am just wondering if the department could consider this—and I talked to the Minister about it a few years ago—that instead of having hydro power on too many lakes why could we not take one lake in a big region for all those hydro licences, because in St-Donat, while they were waiting for their permit, which they did not have, hydro were working there and some mechanics were changing oil and dumping it in the lake. That is why I started to fight against that. They do not take the chance of putting the plane on the land to make the oil change or the repairs, they just do it at the side of the lake. I have witnesses to that; that is what happened in St-Donat.

• 1100

What I proposed to the Minister a few years ago is that in those big regions we should at the least spoil one lake but prevent spoiling four or five lakes on account of one licensee on some other lake. Is there any possibility that your department would revise the situation of the airport? In St-Donat we have Ste-Agathe Air which runs to Lac des Sables, they wanted to come to St-Donat in Lac Ouareau after that. They could not go into Lac Archambault on account of some protest association there, but they were spoiling the water in the lake.

[*Translation*]

l'aéroport de Montréal. Or, on a répondu à la question en établissant ce service d'autobus qui emprunte l'autoroute, mais qui est plus lent que le transport par automobile. Il fallait d'ailleurs débourser $5 par voyage et le tarif a été monté à $7 la semaine dernière. Outre tout ce qui a été fait et dit par ces associations et comités qui ont étudié dans le passé les possibilités d'établir une correspondance rapide entre Montréal et Mirabel, est-ce que votre ministère n'a rien apporté de nouveau, ou est-ce que vous prévoyez qu'on aura très bientôt de meilleurs moyens de transport entre Montréal et Mirabel?

M. McLeish: Oui, monsieur le président. C'est là le problème le plus difficile à résoudre qu'ait rencontré l'Administration des transports aériens. Comme vous le savez, à l'origine, la responsabilité de fournir ce service reposait sur le gouvernement fédéral et cela fait une bonne année que nous sommes en pourparlers à ce sujet avec le gouvernement provincial et la municipalité de Montréal, ainsi qu'avec l'aéroport de Mirabel, afin de trouver la meilleure solution au problème. Nous n'avons pas encore abouti à un accord satisfaisant; et, jusqu'à ce qu'on y arrive, l'Administration des transports aériens ne pourra fournir de réponse au problème.

M. Loiselle: Oui, mais il semble que l'aéroport est une propriété fédérale. Or, actuellement, le gouvernement du Québec a pour politique de remettre à plus tard toute amélioration dans bien des domaines; il ne semble guère que le problème l'intéresse en priorité à l'heure actuelle.

Puisque la séance tarde à sa fin, j'aimerais discuter à nouveau du cas de ces petits aéroports municipaux. A Saint-Donat se posait un problème: on avait songé à la possibilité, il y a un an ou deux, de demander un permis pour obtenir des installations hydro-électriques à l'aéroport central, mais il semble que l'affaire soit remise à plus tard. Je me demande alors si le ministère ne pourrait pas étudier cette question. J'en avais parlé au ministre il y a quelques années et il me semble qu'au lieu d'avoir des installations hydro-électriques près d'une quantité de lacs, on pourrait centraliser tous ces permis dans une seule grande région, près d'un seul lac. A Saint-Donat, tandis qu'on attendait ce permis, qui n'est pas venu, les représentants de l'Hydro travaillaient là et certains mécaniciens changeaient l'huile et la déversait dans le lac. C'est pourquoi j'ai lutté contre cette façon de procéder. Au lieu de faire le changement d'huile et les réparations à l'avion quelque part à terre, on procède à cet entretien directement au bord du lac; j'en suis témoin; c'est la situation qu'on trouve à Saint-Donat.

J'ai proposé au ministre, il y a quelques années, la solution suivante: plutôt que de contaminer quatre ou cinq lacs, il serait de beaucoup préférable de tout concentrer sur un seul lac, dans une grande région, ce qui ne polluerait alors qu'un seul lac. Et votre ministère ne peut-il réétudier le cas de cet aéroport? A Saint-Donat, nous avons le transporteur Saint-Agathe Air qui se rend au Lac des sables et qui veut venir à Saint-Donat et au lac Ouareau; ses avions ne peuvent se rendre au lac Archambault, car il y a là une association qui a protesté parce qu'on polluait l'eau du lac.

[*Texte*]

Over that is that the lake is very well served with sailboats, and on many many occasions some reports were made to the RCMP on account of some of those hydroplanes which were going too low on the lake and were putting in danger the life of those kids who were sailing in boats. Those were planes which were getting ready to go up and did not care about the sail boats around. So I was just wondering if we could not have a strict policy on those hydroplanes.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the best approach to bringing this to our attention is that if a complaint is registered with the Quebec Regional Office, the Quebec Regional Office will send a civil aviation inspector to the scene to witness what the difficulties are, and that will include the problem of polluting the lake as well as dangerous operations. By studying at the scene the inspector has the capacity and the authority to decide what type of solution will serve both purposes. I really suggest that is the best way. If there is not sufficient satisfaction through the regional office, then the citizens should write to me as the air administrator, explain that they have attempted to go through the region but have not had satisfaction and I will take it from there.

Mr. Loiselle: Just to close, to the credit of your responsible man in Dorval for that region, I had service from him there, and I admit that he cannot be on the spot all the time in all those different places. I admit that I have to give credit. Every time I contacted him with had service. But it is for the licensing of those airports, I think there should be tightened rules in order to prevent abuse.

Mr. McLeish: I would just say that we have been examining the question of the licensing of small airports. We have been doing it specifically with regard to land airports, but I do not see why it is not possible to extend it to water dromes as well. So I will see that is done.

Mr. Loiselle: Not only words, Mr. McLeish; actions.

Mr. McLeish: Right.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle. I would like to thank Mr. McLeish for having appeared before us on these two occasions and for providing us with very interesting information on the questions asked, and to his officials as well.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

En plus, ce lac est très fréquenté par des voiliers; et, dans bien des cas, des rapports ont été présentés à la Gendarmerie royale du Canada parce que les hydravions volaient trop bas et mettaient en danger la vie des enfants sur les voiliers. Il s'agissait d'hydravions qui se préparaient à décoller et qui ignoraient la présence des voiliers. Je me demande donc si on ne pourrait réglementer d'une façon plus stricte les mouvements de ces hydravions.

M. McLeish: Monsieur le président, je crois que la meilleure façon de nous présenter cette affaire, ce serait de présenter une plainte au bureau régional du Québec qui, alors, enverra un inspecteur sur place pour constater ce qu'il en est. L'inspecteur examinera quelles sont les difficultés et, par la même occasion, les problèmes de pollution du lac et d'activités dangereuses en rapport avec ces hydravions. En examinant l'affaire sur place, l'inspecteur a le pouvoir de décider à quelle solution il faudra s'arrêter pour répondre à ces deux genres de questions. A mon avis, ce serait là la meilleure façon de procéder; et, si vous n'obtenez pas satisfaction auprès du bureau régional, alors, les citoyens pourront m'écrire directement à titre de représentant de l'Administration des transports aériens. Les citoyens m'expliqueront alors qu'ils n'ont pas réussi au niveau de la région, et je prendrai le relais et les mesures qui s'imposent.

M. Loiselle: Pour terminer, je dirai du bien du responsable régional que vous avez mis à Dorval, car il m'a rendu tous les services qu'il pouvait mais j'admets qu'il ne peut pas être partout à la fois. La difficulté qui se présente, c'est l'émission de permis pour ces aéroports, et je crois que l'on devrait renforcer les règlements afin d'éviter les abus.

M. McLeish: Je voulais ajouter que nous avons étudié cette question de l'émission de permis pour les petits aéroports. Nous avons étudié particulièrement la quetion des aéroports terrestres et je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas s'occuper des aires d'amerrissage et de décollage des hydravions. Je vais m'occuper de cette question.

M. Loiselle: Il ne faut pas seulement en parler, monsieur McLeish, mais aussi agir.

M. McLeish: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Loiselle. J'aimerais remercier M. McLeish pour avoir bien voulu comparaître ici à ces deux occasions et pour nous avoir fourni ces renseignements si intéressants en réponse aux questions qui lui étaient posées. Je remercie aussi ses collaborateurs d'être venus ici.

La séance est levée.

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

Issue No. 6

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le mardi 20 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 1 and 5 under POST OFFICE
Votes 10 and 15—Marine Transportation
Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980
Crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES
Crédits 10 et 15—Programme des transports par voie maritime sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable J. Gilles Lamontagne, Postmaster General

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable J. Gilles Lamontagne, Ministre des Postes.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the Thirty-Second Parliament, 1978-79

Quatrième session de la trente-deuxième législature, 1978-79

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. D. Lamont, Director, Aeronautical Licensing and Inspection;

Mr. K. A. Johnson, Director, Airport Planning;

Mr. Louis P. Cavanagh, Director, Financial Administration, Air.

De ministère des Transports:

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;

M. D. Lamont, directeur, Inspection et licence aéronautique;

M. K. A. Johnson, directeur, Planification des aéroports;

M. Louis P. Cavanagh, directeur, Administration financière (Air).

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. D. Lamont, Director, Aeronautical Licensing and Inspection;

Mr. K. A. Johnson, Director, Airport Planning;

Mr. Louis P. Cavanagh, Director, Financial Administration, Air.

Du ministère des Transports:

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;

M. D. Lamont, directeur, Inspection et licence aéronautique;

M. K. A. Johnson, directeur, Planification des aéroports;

M. Louis P. Cavanagh, directeur, Administration financière (Air).

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Tuesday, March 20, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 6

Le mardi 20 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 1 and 5 under POST OFFICE
Votes 10 and 15—Marine Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980
Crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES
Crédits 10 et 15—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable J. Gilles Lamontagne, Postmaster General

COMPARAÎT:

L'honorable J. Gilles Lamontagne, Ministre des Postes

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la trentième législature, 1978-1979

27079—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Cadieu
Caouette (*Villeneuve*)
Collenette
Forrestall
Goodale
Harquail
Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)
Mazankowski
McCain
McKenzie
Murta
Portelance
Rodriguez
Roy (*Laval*)
Siddon
Wood—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

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

On Friday, March 16, 1979:

Mr. Benjamin replaced Mr. Orlikow.

On Monday, March 19, 1979:

Mr. Dinsdale replaced Mr. Forrestall;

Mr. Darling replaced Mr. McCain;

Mr. Halliday replaced Mr. Nowlan;

Mr. Whiteway replaced Mr. Murta;

Mr. McKenzie replaced Mr. Mazankowski;

Mr. Masniuk replaced Mr. Scott (*Hamilton-Wentworth*).

On Tuesday, March 20, 1979:

Mr. Rodriguez replaced Mr. Benjamin;

Mr. Towers replaced Mr. Whiteway;

Mr. Crosby (*Halifax-East Hants*) replaced Mr. McKenzie;

Mr. Scott (*Victoria-Haliburton*) replaced Mr. Masniuk;

Mr. Forrestall replaced Mr. Clarke (*Vancouver Quadra*);

Mr. McCain replaced Mr. Dinsdale;

Mr. Murta replaced Mr. Darling;

Mr. Mazankowski replaced Mr. Halliday;

Mr. Cadieu replaced Mr. Towers;

Mr. McKenzie replaced Mr. Scott (*Victoria-Haliburton*);

Mr. Siddon replaced Mr. Crosby (*Halifax-East Hants*).

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

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

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

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

Le vendredi 16 mars 1979:

M. Benjamin remplace M. Orlikow.

Le lundi 19 mars 1979:

M. Dinsdale remplace M. Forrestall;

M. Darling remplace M. McCain;

M. Halliday remplace M. Nowlan;

M. Whiteway remplace M. Murta;

M. McKenzie remplace M. Mazankowski;

M. Masniuk remplace M. Scott (*Hamilton-Wentworth*).

Le mardi 20 mars 1979:

M. Rodriguez remplace Mr. Benjamin;

M. Towers remplace M. Whiteway;

M. Crosby (*Halifax-East Hants*) remplace M. McKenzie;

M. Scott (*Victoria-Haliburton*) remplace M. Masniuk;

M. Forrestall remplace M. Clarke (*Vancouver Quadra*);

M. McCain remplace M. Dinsdale;

M. Murta remplace M. Darling;

M. Mazankowski remplace M. Halliday;

M. Cadieu remplace M. Towers;

M. McKenzie remplace M. Scott (*Victoria-Haliburton*);

M. Siddon remplace M. Crosby (*Halifax-East Hants*).

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 20, 1979
(7)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. McRae, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Collenette, Crosby (*Halifax-East Hants*), Darling, Dinsdale, Halliday, Loiselle (*Saint-Henri*), McRae, Portelance, Rodriguez and Roy (*Laval*).

Appearing: The Honourable J. Gilles Lamontagne, Postmaster General.

Witnesses: From the Post Office Department: Messrs. J. E. Uberig, Acting Deputy Postmaster General and Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration and L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General, Marketing.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980 (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 1 and 5 under POST OFFICE.

The Minister and witnesses answered questions.

At 4:05 o'clock p.m. the Committee adjourned until 8:00 p.m. this day.

EVENING SITTING
(8)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:09 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. McRae, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Forrestall, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae and Portelance.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. R. A. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard. *From the National Harbours Board:* Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 10 and 15—Marine Transportation Program—under TRANSPORT.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 MARS 1979
(7)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. McRae (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Collenette, Crosby (*Halifax-East Hants*), Darling, Dinsdale, Halliday, Loiselle (*Saint-Henri*), McRae, Portelance, Rodriguez et Roy (*Laval*).

Comparaît: L'honorable J. Gilles Lamontagne, ministre des Postes.

Témoins: Du ministère des Postes: M. J. E. Uberig, sous-ministre intérimaire et sous-ministre adjoint des postes, Finances et administration; M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des postes, Commercialisation.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 ayant trait au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule nº 1*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 16 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR
(8)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 09 sous la présidence de M. McRae (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Forrestall, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae et Portelance.

Témoins: Du ministère des Transports: M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. R. A. Quail, sous-commissaire, garde côtière canadienne. *Du Conseil des ports nationaux:* M. Pierre A. H. Franche, président.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 ayant trait au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule nº 1*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 10 et 15—Progamme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Mr. Sinclair made a statement.

The witnesses answered questions.

At 10:00 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, March 22, 1979.

M. Sinclair fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 22 mars 1979, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, March 20, 1979

• 1544

[*Texte*]

The Vice-Chairman: We shall resume consideration of the Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

If there is agreement, we shall resume consideratio of Votes 1 and 5 under Post Office together. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

POST OFFICE

Vote 1—Post Office—Operating expenditures, contributions and authority to spend revenue received during the year for financial and miscellaneous services—$1,226,721,000.

Vote 5—Post Office—Capital expenditures—$14,621,000.

The Vice-Chairman: Perhaps I shall ask the Postmaster General, who is here today, to introduce his officials who may or may not be called upon.

Hon. Gilles Lamontagne (Postmaster General): Well, Mr. Chairman, I am pleased to introduce Mr. John Uberig, Acting Deputy Postmaster General, Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration; Mr. J. T. McDonald, Operational Services; Mr. L. Sperling, Marketing; Mr. R. W. Rapley, Corporate Affairs; Karl Mezger Public Affairs and Mr. A. A. Reid, Office of the Comptroller. So these are the witnesses we have today.

Mr. Chairman, I would like to mention that the Deputy Postmaster General, Mr. J. C. Corkery will be absent today because he is away on business meeting with the Postmaster General of the United States and the Postmaster General of Mexico on international matters relating to the Post Office, so he asked to be excused, and I agree with him on that.

• 1545

The Vice-Chairman: Was that all? You had no other statement?

Mr. Lamontagne: Well, the statement was there, Mr. Chairman. Maybe on a point of order before we start so that we know exactly what we are talking about, I noticed in the newspaper today there was a question about the question in the House yesterday about metric in the Post Office and they mentioned that putting aside the metric matters was the voice in the Commons by Walter Dinsdale, Postmaster General in the John Diefenbaker government. So I would like to ask Mr. Dinsdale if really he was Postmaster General or if it was just a post he would like to have.

Mr. Dinsdale: You know, I had the best portfolio in the government, Mr. Chairman, I was Minister of Northern Affairs, and I think this is a research problem more than anything else.

Mr. Lamontagne: That has been mentioned quite a few times.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 20 mars 1979

[*Traduction*]

Le vice-président: Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Si vous êtes d'accord, nous étudierons à la fois les crédits 1 et 5 sous la rubrique Bureau de poste. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

POSTES

Crédit 1er—Postes—Dépenses de fonctionnement, contributions et autorisation de dépenser les recettes de l'année des services financiers et autres—$1,226,721,000.

Crédit 5—Postes—Dépenses en capital—$14,621,000.

Le vice-président: J'invite le ministre des Postes, qui est ici aujourd'hui, à présenter les témoins qu'on pourra consulter au besoin.

L'honorable Gilles Lamontagne (ministre des Postes): Monsieur le président, il me fait plaisir de présenter M. John Uberig, sous-ministre suppléant des Postes, sous-ministre adjoint des Postes, Finances et Administration; M. J. T. McDonald, Services opérationnels; M. L. Sperling, de la Commercialisation; M. R. W. Rapley, Affaires collectives, M. Karl Mezger, Direction des affaires publiques; M. A. A. Reid, du Bureau du contrôleur. Ce sont les témoins aujourd'hui.

Monsieur le président, je dois signaler que le sous-ministre des Postes, M. J. C. Corkery, sera absent aujourd'hui car il doit rencontrer le ministre des Postes des États-Unis, et celui du Mexique, pour discuter de questions internationales concernant les postes. Il a demandé d'être excusé et j'ai approuvé son absence.

Le vice-président: Est-ce tout? Vous n'avez pas de déclaration?

M. Lamontagne: J'ai déjà fait une déclaration, monsieur le président. Toutefois, avant de commencer, j'ai à faire quelques mises au point; j'ai remarqué dans le journal d'aujourd'hui qu'on discutait d'une question soulevée à la Chambre hier concernant la conversion au système métrique du service des postes; on disait que M. Walter Dinsdale, ancien ministre des Postes dans le gouvernement John Diefenbaker avait proposé à la Chambre de rejeter la conversion au système métrique dans le Bureau de poste. Je voulais savoir de M. Dinsdale, si en fait, il a été ministre des Postes, ou si c'est un poste qu'il avait convoité.

M. Dinsdale: Monsieur le président, j'avais le meilleur portefeuille dans le gouvernement, j'étais ministre du Nord canadien, et je crois que cette erreur est due à une mauvaise recherche.

M. Lamontagne: Ce n'est pas la première fois qu'on vous attribue ce portefeuille.

[*Text*]

Mr. Dinsdale: Yes. My portfolio was Northern Affairs and National Resources.

Before we get going, I think there was some information that was to be reported back to the Committee today and I wonder if we have a statement on that.

Mr. Lamontagne: There were a few questions, first of all, about the policy of the Post Office in respect of handicapped people. We have not been able yet to compile the number of handicapped people working for the Post Office. As it was mentioned, we have some functions which will help these handicapped people, coding for example, and I am told by our people that we are doing everything we can to help these people to get into the Post Office if they succeed in passing the exams and all that. I would not like to be quoted as to the number of them but they say there are around 300 handicapped people working at the Post Office, some who are wheelchair cases and some with other handicaps. So I think the Post Office is doing everything it can. Also, I will repeat what I said at the last meeting, that in respect of the construction of all new buildings the architects are asked to see that the accomodation can accommodate actually the wheelchair people and handicapped people. So I think the Post Office is doing a very good job on that.

What was the other question?

Mr. Dinsdale: That was my question. I do not know whether there was another question pending or not.

Mr. Lamontagne: Mr. Roy asked about the cost of a marketing change from one year to the other, so I will ask Mr. Uberig to make a statement in answer to your question, Mr. Roy.

Mr. Roy: Thank you.

Mr. J. E. Uberig (Acting Deputy Postmaster General, Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration): Mr. Roy, I believe you asked the question in the context that you hoped it was not a de-emphasizing of the marketing thrust in the Post Office. We investigated it and we find there are two major factors affecting the cost distribution.

First of all, the provisions for superannuation that we were instructed to make are less in the year 1979-80 than in the year 1978-79. We were instructed to reduce our provision. That has an effect of reducing the total salary costs right across the piece, and it reflects in the marketing area as well.

The second one is that marketing in this sense includes our counter services. We rely on a periodic analysis done by a sampling of the time spent on counters on what you would call marketing activity vis-à-vis mail processing activity—that could be filling the boxes and administrative duties. There was a change in the percentage mix and it reduced the portion that we would charge against marketings. It is not a change in the work habits. It really was recognizing that in those small offices the postmasters are required to handle payroll problems, personnel problems, etc. and paper work associated with it, and it was giving recognition to that. So it was really an accounting change, not a change in emphasis. I hope that answers your question.

[*Translation*]

M. Dinsdale: Oui. Mon portefeuille était le Nord canadien et les Ressources nationales.

Avant que nous ne commencions à poser des questions, il y a certains renseignements qu'on devait déposer devant le comité aujourd'hui; avez-vous une déclaration à cet effet?

M. Lamontagne: Il y avait d'abord quelques questions concernant la politique du Bureau de poste à l'égard des handicapés. Nous n'avons pas encore pu déterminer le nombre de personnes handicapées qui travaillent dans le ministère des Postes. Comme on l'a déjà mentionné, il y a certaines fonctions où ces personnes pourraient travailler, dans le codage, par exemple, et on m'a signalé qu'on faisait tout ce qui est possible pour aider ces gens à se placer aux postes, s'ils réussissent les examens d'entrée, etc. Je ne suis pas certain du nombre, mais je crois qu'il y a environ 300 handicapés qui travaillent au Bureau de poste, dont certains sont en chaise roulante, et d'autres souffrent d'autres infirmités. Je crois que le Bureau de poste fait tout ce qui est possible. Je répète ce que j'ai dit à la dernière séance, que dans la construction de tout nouvel édifice, les architectes sont priés de tenir compte des personnes en chaise roulante et des autres infirmes. Je crois que le Bureau de poste fait un excellent travail dans ce domaine.

Quelle était l'autre question?

M. Dinsdale: C'était la mienne. Je ne sais pas s'il y a une autre question à laquelle on attend une réponse ou non.

M. Lamontagne: M. Roy a posé une question au sujet du coût d'un changement dans la commercialisation d'une année à l'autre, et je prie M. Uberig de répondre à cette question, monsieur Roy.

M. Roy: Merci.

M. J. E. Uberig (sous-ministre suppléant, sous-ministre adjoint des postes, Finance et administration): Monsieur Roy, je crois que vous vouliez savoir s'il y avait un ralentissement de nos efforts de commercialisation au Bureau de postes. Nous avons fait les enquêtes nécessaires, et nous avons découvert deux facteurs importants qui affectent la répartition des coûts.

Premièrement, les prévisions touchant les fonds de retraite stipulés sont moins élevées pour l'année financière 1978-1980 que pour l'année 1978-1979. On nous a enjoint de réduire nos demandes. Il en résulte une diminution générale du coût des salaires, ce qui est reflété aussi dns le domaine de la commercialisation.

Deuxièmement, la commercialisation, dans ce sens, comprend aussi les services aux comptoirs. Nous comptons sur une analyse périodique par échantillonnage du temps passé au comptoir, dans une fonction de ventes par rapport au traitement du courrier—donc mettre les lettres aux casiers, ou accomplir d'autres fonctions administratives. Il y a eu un changement du pourcentage de temps passé à l'un ou l'autre, qui a réduit le total du temps attribuée aux ventes. Il ne s'agit pas d'un changement d'habitudes du travail. Il s'agissait plutôt de reconnaître le fait que dans les petits bureaux de postes, les directeurs s'occupent des questions de salaire, de personnel, etc., et préparent la paperasse nécessaire. Il s'agissait donc en réalité d'une modification dans la comptabilité et non pas d'un changement d'orientation. J'espère que cela répond à votre question.

[*Texte*]

• 1550

Mr. Roy: Yes, Mr. Chairman. I am not against the diminution of the costs, only on the trends behind this philosophy on the marketing including the States and the services. That is why I raise that question and I am happy to know that, but I am not against it if you reduce the deficit and increase the efficiency.

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, I think there was another question about the rural mail delivery or the contracts by Mr. Dinsdale on that question. I would say that I did answer in the House yesterday that question Mr. Dinsdale asked for a late show tonight, furthermore. So I do not think we should waste the time of the Committee answering a question which will be answered tonight at the late show as well as in the House.

Mr. Dinsdale: I think we should restrict the issues here to items that have been raised in the Committee rather than in the House.

The Vice-Chairman: Can we then proceed to the questioning? Mr. Halliday, I guess, is first.

Mr. Halliday: Mr. Chairman, I have six topics I would like to raise with the Minister. I will try to be very brief, briefer than I usually am if the Minister can reciprocate and we can get through them very quickly.

The first question relates to lost mail. I am wondering whether the Postmaster General can give us any up-to-date information on any improvement in the experience with lost mail. I have a little evidence here I would like to present to him if I may, Mr. Chairman. This is a parcel that was mailed in Welland, Ontario, addressed to the Ontario Swine Artificial Insemination Unit in Woodstock. This was picked up in a ditch by a farmer outside of Norwich somewhere, presumably en route from Welland to Woodstock. I would be glad to present this to the Minister and perhaps he would like to check out this little evidence of lost mail. I would appreciate any information he can give us with respect to the situation now on lost mail.

Mr. Lamontagne: I would like the honourable gentleman to present that to the people responsible for marketing. There is nothing in it, sir?

Mr. Halliday: Not now, there is not, no. It would not smell too good if there was.

Mr. Lamontagne: It was well wrapped, though. It was pretty well wrapped. Maybe I can answer this question very briefly. It is not easy when you ask us what the experience is on the loss of parcels like the one you just gave me, but I can tell you that I have a report showing that loss and damage in the Toronto Gateway, for example, which is our main bulk plant, and we can base the loss on the number of settlements for damage that we have, or settlement for loss in abstration.

I can tell you that on the handling of 127 million parcels, we have had less than one per cent of loss or claim for damage. so it is a very low percentage when you take the volume. On settlement for loss and complete loss you have 2,116,000 parcels and it is less than 2 per cent on the loss and claim

[*Traduction*]

M. Roy: Oui, monsieur le président. Ce n'est pas à la réduction des coûts que je m'oppose mais plutôt aux principes sur lesquels repose cette conception de la commercialisation qui englobe les États et les services. C'est pourquoi je pose la question et je suis ravi d'apprendre cela, mais je ne suis pas contre la réduction du déficit ni contre l'amélioration de l'efficacité.

M. Lamontagne: Monsieur le président, je crois qu'à ce propos M. Dinsdale avait une autre question concernant les contrats ou la distribution du courrier dans les régions rurales. Hier, j'ai déjà répondu à cette question à la Chambre et M. Dinsdale veut qu'on la reprenne à la séance de ce soir. Il est donc inutile que je gaspille votre temps en répondant à une question à laquelle j'ai déjà répondu à la chambre et qui sera reprise ce soir.

M. Dinsdale: Je crois qu'on devrait s'en tenir aux questions qui ont été soulevées au comité et non pas à la Chambre.

Le vice-président: Pouvons-nous passer aux questions? M. Halliday, je crois, est le premier sur la liste.

M. Halliday: Il y a six problèmes que je voudrais aborder avec le ministre. Je m'efforcerai d'être bref, encore plus que d'habitude, et si le ministre peut en faire autant, ce sera vité fait.

La première question porte sur le courrier perdu. Le ministre des Postes pourrait-il me dire si, à cet égard, la situation s'est améliorée ou si elle s'est détériorée. J'ai ici une pièce à conviction que je voudrais lui présenter, si vous me le permetez, monsieur le président. Il s'agit d'un colis posté à Welland, en Ontario, et qui est adressé au Service ontarien d'insémination artificielle des porcs, établissement situé à Woodstock. Ce colis a été trouvé dans un fossé par un fermier de la région de Norwich qui se rendait vraisemblablement de Welland à Woodstock. Je me ferai un plaisir de remettre ce colis au ministre pour qu'il se rende compte par lui-même que le courrier se perd. Je lui saurais gré de me dire où en est la situation à cet égard.

M. Lamontagne: Je voudrais que l'honorable député transmette ce colis aux responsables de la commercialisation. Il est vide, n'est-ce pas?

M. Halliday: Maintenant, oui. Sinon, ça ne sentirait pas bon du tout.

M. Lamontagne: Pourtant, c'était bien emballé. Je vais essayer de répondre très brièvement à cette question. Ce n'est pas facile de vous parler de la perte de colis comme celui que vous venez de me remettre, mais j'ai un rapport sur le courrier perdu et endommagé et qui concerne le centre de Toronto, notre principal centre de tri postal; le nombre de pertes peut être calculé en fonction du nombre d'indemnisations accordées en cas de dommages ou de perte totale.

Je peux vous dire que sur 127 millions de colis manipulés, nous avons enregistré moins de 1 p. 100 de pertes ou de réclamations liées à des colis endommagés. Étant donné l'importance du volume, c'est un pourcentage minime. En ce qui concerne les colis perdus, il y a eu 2,116,000 indemnisations ce

[*Text*]

again on two items. So I can imagine that maybe you have a lot of complaints. It is like delayed letters and something like that. But the percentage when you take the volume into consideration is very small.

That is all I can do, and on that I can say there is a question of theft that we canot control, which parcel was lost and which parcel was stolen. It happens that we catch people stealing and all that, but it is pretty hard to make the difference between this and that. Maybe I can ask Mr. Sperling to expand a little on that. He is in charge of marketing and he has to answer many questions on that.

Mr. L. Sperling (Assistant Deputy Postmaster General, Marketing): The fact of the matter is that in assessing the complaints we do receive regarding our service, one of the lowest volumes of complaint deals with absolute loss of parcels. We find in actual fact that loss of parcels is a rarity, that complaints regarding loss frequently turn out to be nothing more than delays in transit and it is a problem that everybody that is in the transport business does suffer. But in actual fact, payouts as a result of loss are rather minimal.

• 1555

Mr. Halliday: Mr. Chairman, may I ask a question? I was hoping the Postmaster General could have told us whether the experience is improving or worsening; but maybe he could let us know that at a later date, in percentages.

Mr. Chairman, may I ask a question about the coding of letters? I am not talking about the coding in the special yellow-greenish ink at the bottom, I am talking about the coding of the place of departure of the mail where instead of seeing a postmark stamp for Toronto we now have a code system. I do not understand, Mr. Chairman, why we need that. Many people make use of the fact that they know from what city or town or village mail has been sent. It is helpful to many people in many instances. I am wondering why it is necessary to have to introduce that confusing situation which takes away useful information from the people of Canada.

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, I will ask Mr. Sperling to answer that question, please.

Mr. Sperling: Probably one of the unfortunate parts of our mechanization program has resulted in the loss of identity of the station of origin of the mail. That is because our mail for the most part across the country is now being bulk processed in major plants. For example, in a city such as Metro Toronto, where you formerly would have had a Thornhill or Richmond Hill postmark, you would not any longer have that; you would have the designation of the postal plant through which the mail is actually being processed. The reason for that is just the very accumulation in bulk processing of mail.

Mr. Halliday: Mr. Chairman, do I understand then that the code on that letter would indicate that it is from Toronto rather than Thornhill or does the code indicate it was Thornhill?

[*Translation*]

qui représente moins de 2 p. 100, au total si l'on regroupe les colis perdus et abîmés. Les plaintes sont nombreuses, certes. C'est comme les lettres qui arrivent avec beaucoup de retard. Néanmoins, le pourcentage est minime compte tenu du volume.

C'est tout ce que je peux faire; je dois ajouter qu'il y a des vols, mais cela échappe à notre contrôle car il nous est impossible de dire si un colis qui a disparu est un colis perdu ou un colis volé. Il nous arrive de prendre les voleurs en flagrant délit, mais la distinction est très difficile à établir. Je vais demander à M. Sperling de vous donner davantage de précisions, car c'est lui qui s'occupe de la commercialisation et il doit souvent répondre à des questions de cet ordre.

M. L. Sperling (sous-ministre adjoint des postes, Commercialisation): En réalité, les plaintes que nous recevons concernent très rarement la perte de colis. En réalité, il est très rare que des colis se perdent, les plaintes à cet effet révèlent bien souvent des retards de transport. C'est un problème que connaissent tous ceux qui s'occupent de cette activité. Il y a vraiment très peu de remboursement pour des pertes de ce genre.

M. Halliday: Monsieur le président, puis-je poser une question? J'espérais que le ministre des Postes nous dirait si les choses empirent ou s'améliorent; il peut le faire peut-être un peu plus tard, et nous donner les pourcentages.

Monsieur le président, puis-je poser une question concernant la codification des lettres? Je ne veux pas parler de la codification à l'encre spéciale, jaune verdâtre au bas de l'enveloppe, mais de la codification concernant le lieu d'origine du courrier; par exemple au lieu du cachet de la poste de Toronto, nous avons maintenant un code. Je ne vois pas pourquoi, monsieur le président, nous aurions besoin de cela. Bien des gens veulent savoir, de quelle ville, village ou municipalité le courrier a été envoyé. Dans bien des cas, cela les aide. Je me demande s'il est nécessaire d'avoir un code et de retirer à bien des Canadiens des renseignements qui sont utiles.

M. Lamontagne: Monsieur le président, je vais demander à M. Sperling de répondre à cette question.

M. Sperling: Un des résultats malheureux de la mécanisation, c'est qu'on a perdu l'identité de la succursale postale d'où provenait le courrier. C'est pourquoi notre courrier pour la plus grande partie du pays est maintenant traité en vrac dans les principaux établissements. Ainsi, par exemple, pour l'agglomération torontoise où précédemment vous aviez le cachet postal de Thornhill ou Richmond Hill, vous ne l'avez plus, vous avez à la place une indication de l'établissement postal où votre courrier a été traité. Ceci est dû à l'importance du courrier à traiter.

M. Halliday: Monsieur le président, dois-je comprendre que le code apparaissant sur les lettres indiquerait que le courrier a été traité à Toronto plutôt qu'à Thornhill, ou est-ce que le code indique Thornhill?

[*Texte*]

Mr. Sperling: No, from Toronto generally, from the Gateway Plant in fact.

Mr. Halliday: Why do we not say Toronto then?

Mr. Sperling: Basically we can identify the processing plant by the postal code.

Mr. Halliday: I suppose it is a question of measuring your needs with the needs of the people of Canada, and it is both taken into account, I am sure.

Mr. Chairman, on productivity in the Post Office, I believe Mr. Corkery is quoted as saying or you are quoted as saying, I guess, when you presented your statement to us last week that there has been a study done to try to assess the results of measurements of productivity over the last five years. Could we have those released?

Mr. Lamontagne: I am not aware of a study on that kind of productivity.

Mr. Halliday: Mr. Chairman, do I understand there has been no study done on productivity in the Post Office?

Mr. Lamontagne: We have a certain measurement of productivity, knowing what kind of results we have with the mail, and we have also every month a report on the efficiency of the Post Office, on delivery, on time, and we keep track of that. Also every month there is an advisory committee meeting in Ottawa with regional managers, ADMs, and assistant ADMs to make a review of every region's performance. Then we know what is happening, for example, on absenteeism, on lost parcels, normal delivery of the mail, plus one day, plus three days, and then we analyse all these given data and we can see what kind of performance we have done from month to month.

Mr. Halliday: Mr. Chairman, that is what I wanted to know, could we have a . . .

The Vice-Chairman: This will be your last question, Dr. Halliday.

Mr. Halliday: Because you are going to adjourn?

The Vice-Chairman: No; it is the next . . .

Mr. Halliday: Oh, I see.

Mr. Collenette: We have to go, the bell is ringing.

The Vice-Chairman: Oh, is the bell ringing? I am sorry, I did not hear the bell. I am at the disposal of the Committee as to whether we should attempt to . . . we have a meeting tonight.

• 1600

Mr. Roy: On ports.

The Vice-Chairman: What is called for tonight is on ports policy, that is Votes 10 and 15, and I am just wondering whether or not we should continue with this meeting tonight or if we should deal with it at the ports meeting. What is the pleasure of the Committee?

Mr. Collenette: Mr. Chairman, the schedule has already been drawn up by the steering committee, and I think that we should continue. Perhaps the Postmaster General will be free

[*Traduction*]

M. Sperling: Non, c'est habituellement Toronto, le courrier passe par la poste de Gateway.

M. Halliday: Pourquoi ne disons-nous pas qu'il vient de Toronto alors?

M. Sperling: Nous pouvons identifier l'installation de traitement, par le code postal.

M. Halliday: La question est de savoir quels besoins satisfaire—les vôtres ou ceux des Canadiens . . . on tient compte des deux je suppose.

Monsieur le président, au sujet de la productivité des postes, on a rapporté que M. Corkery aurait dit, ou que vous-même auriez dit, lorsque vous nous avez présenté votre déclaration la semaine dernière, qu'une étude était faite pour évaluer les résultats des mesures de productivité des cinq dernières années. Pourrions-nous les obtenir?

M. Lamontagne: Je ne connais pas d'étude de ce genre sur la productivité.

M. Halliday: Monsieur le président, dois-je comprendre qu'il n'y a pas eu d'étude de productivité aux Postes?

M. Lamontagne: Nous faisons certaines mesures de productivité, connaissant le genre de résultats que nous avons avec le courrier, et nous avons également tous les mois un rapport sur l'efficacité des postes, sur la livraison, les délais; nous suivons tout cela de très près. Il y a presque chaque mois une réunion d'un comité consultatif avec les directeurs régionaux, les sous-ministres et les sous-ministres adjoints afin de passer en revue le rendement de chaque région. Nous savons donc ce qui se passe en matière d'absentéisme, de colis perdus, de livraisons normales du courrier, livraisons qui prennent un jour, trois jours de plus. Nous analysons le tout pour savoir quel rendement nous obtenons d'un mois à l'autre.

M. Halliday: Monsieur le président, c'est ce que je voulais savoir, est-ce que nous pourrions . . .

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, monsieur Halliday.

M. Halliday: Parce que nous allons ajourner?

Le vice-président: Non, c'est . . .

M. Halliday: Je vois.

M. Collenette: Nous devons partir, la cloche sonne.

Le vice-président: Sonne-t-elle? Je ne l'avais pas entendue. C'est à vous de décider si vous voulez que nous nous réunissions ce soir.

M. Roy: Au sujet des ports.

Le vice-président: C'est ce qui est prévu pour ce soir, l'étude des crédits 10 et 15, la politique concernant les ports. Je me demande si nous devrions poursuivre cette réunion-ci ce soir et si nous devons la continuer lors de la réunion sur les ports. Qu'en pensez-vous?

M. Collenette: Monsieur le président, l'horaire a été établi par le comité de direction et je pense que nous devrions nous y conformer. Le ministre des Postes pourrait peut-être se libérer

[*Text*]

to come back next week or at an extra meeting, but we should leave it up to the steering committee to decide. It is unfortunate what is happening this afternoon.

Mr. Lamontagne: Any time next week.

Mr. Collenette: All parties have agreed.

Mr. Rodriguez: Mr. Chairman, my party would be very prepared to put aside the ports meeting and deal with this meeting, continue it tonight. The reason being that this is an extremely important department. We have the Minister making statements outside the House on matters which really belong here to be questioned in the Estimates Committee. We may be very well denied the opportunity to grill this Minister and his bureaucrats if an election is called later this week or even on the weekend. I do not think it is an opportunity that should be missed.

The Vice-Chairman: On a point of order, Mr. Collenette.

Mr. Collenette: On the same point of order, Mr. Chairman, with all due respect to Mr. Rodriguez, the Minister was here a couple of weeks ago but I do not remember the member from Nickel Belt being here. In fact, his colleague from . . .

Mr. Rodriguez: Somebody from the NDP was here.

Mr. Collenette: That is fine. Mr. Chairman, if I still have the floor, there was adequate opportunity to question the Minister at that time. We cannot make our plans based on whether or not elections will be called. The schedule has been drawn up with the agreement of all sides. We have witnesses coming tonight to discuss ports policy and I think that we should . . .

Mr. Rodriguez: Hiding behind the schedule.

Mr. Collenette: . . . send the matter back to the steering committee to see if we can fit the Minister in next week.

Mr. Dinsdale: May I, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Yes, on a point of order.

Mr. Dinsdale: On a point of order, yes. We would normally have sat until when this afternoon?

The Vice-Chairman: Until 5 p.m., I guess.

Mr. Dinsdale: So, it does not look as if, should we come back, we would have too much time. I would much prefer to carry on because the countdown is on with regard to other matters and we have a lot of things that . . . .

An hon. Member: What is counting?

Mr. Dinsdale: Electoral matters.

Mr. Rodriguez: The Minister started this countdown on Thursday.

Mr. Dinsdale: There are things that have to be discussed. How far along, perhaps the Clerk of the Committee can tell us, has the steering committee designated future meetings?

[*Translation*]

et revenir la semaine prochaine ou lors d'une autre réunion, mais c'est au comité directeur de décider. Ce qui s'est produit cet après-midi est vraiment dommage.

M. Lamontagne: A n'importe quel moment la semaine prochaine.

M. Collenette: Tous les partis sont d'accord.

M. Rodriguez: Monsieur le président, mon parti est disposé à déplacer la réunion concernant les ports et à continuer celle-ci ce soir; il s'agit évidemment d'un ministère extrêmement important. Le ministre a fait des déclarations à l'extérieur de la Chambre sur des questions qui, en réalité, devraient être discutées ici au comité des prévisions budgétaires. On nous enlèverait l'occasion de cuisiner le ministre et ses bureaucrates si une élection était annoncée plus tard cette semaine ou même au cours de la fin de semaine. Il ne faut pas rater l'occasion.

Le vice-président: Monsieur Collenette invoque le Règlement.

M. Collenette: Au sujet du même rappel au Règlement, monsieur le président, j'ai beaucoup de respect pour M. Rodriguez, mais le ministre était ici il y a quelques semaines, et je ne me souviens pas que le député de Nickel Belt ait été présent. En réalité, son collègue de . . .

M. Rodriguez: Quelqu'un du NDP y était.

M. Collenette: C'est très bien. Monsieur le président, si j'ai toujours la parole, on a eu amplement de temps pour poser des questions au ministre à ce moment-là. Nous ne pouvons pas faire des projets et nous demander constamment s'il y aura ou non l'annonce d'élections. L'horaire a été prévu et accepté par tous les partis. Nous avons des témoins qui doivent venir ce soir pour discuter de la politique des ports, et je crois que nous devrions . . .

M. Rodriguez: Vous vous cachez derrière l'horaire.

M. Collenette: . . . renvoyer la question au comité directeur pour savoir si nous pouvons de nouveau convoquer le ministre la semaine prochaine.

M. Dinsdale: Permettez-moi de prendre la parole, monsieur le président.

Le vice-président: Oui, vous invoquez le Règlement.

M. Dinsdale: Oui. Jusqu'à quelle heure devions-nous normalement siéger cet après-midi?

Le vice-président: Jusqu'à 17 h 00, je crois.

M. Dinsdale: Par conséquent, si nous devions revenir, nous n'aurions pas beaucoup de temps. Je préférerais continuer, car le compte à rebours est déjà commencé pour d'autres questions et nous avons encore bien des choses . . .

Une voix: De quel compte s'agit-il?

M. Dinsdale: Des questions électorales.

M. Rodriguez: Le ministre a commencé son compte à rebours jeudi.

M. Dinsdale: Certaines choses doivent être discutées. Le greffier du comité pourrait-il nous dire jusqu'à quelle date les comités sont prévus? Aurons-nous l'occasion de faire revenir le ministre des Postes avant Pâques?

[*Texte*]

Are we going to have an opportunity to have the Postmaster General back before, even before Easter?

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a point of order, if I may.

The Vice-Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: I attended the meetings of the steering committee and I think that your representative at that time was on Transport and involved in . . .

Mr. Dinsdale: Mr. Mazankowski, I presume.

Mr. Roy: . . . this schedule. The schedule has been tabled: on this Committee and it has been approved unanimously. That is the reason why we should go on on the schedule. If it is possible, after the schedule we can ask the Minister to appear in the future.

Mr. Rodriguez: There is nothing sacred.

Mr. Roy: We should go on to the vote now.

The Vice-Chairman: We do not have a quorum so I cannot call a vote, and we have no motion. I would think that the answer would be to adjourn on until 8 p.m., according to the subcommittee agenda, and then refer this matter as soon as possible to the subcommittee for some kind of decision.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Darling: Mr. Chairman, on a point of order. Suppose the votes are all over at 4.30, could we not come back then?

Mr. Dinsdale: Is there a willingness to sit until 6 o'clock?

The Vice-Chairman: Does anybody object to that idea? If the votes are over, we could sit a little longer. Are your people available? Is there any objection to that? It seems to me if the votes go on indefinitely. . . . Can we set a certain time and if it goes beyond that, forget it? Say 4.30 p.m. if the votes are still going at 4.30, beyond that, then we will just forget it. Otherwise, we come back here as soon as we can get back.

I will say this meeting is adjourned until 8 p.m.

EVENING SITTING

• 2009

The Vice-Chairman: We have a sufficient number of members to begin our meeting, although we do not have a quorum. We are about to resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. We have before us Votes 10 and 15, Marine Transportation Program, under Transport, and if it is agreed, we will consider these votes together.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Budgetary

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures—$213,837,000.

[*Traduction*]

M. Roy: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, si vous me le permettez.

Le vice-président: Monsieur Roy.

M. Roy: J'ai assisté aux réunions du comité directeur et je crois que votre représentant à ce moment-là s'occupait des Transports et aussi . . .

M. Dinsdale: M. Mazankowski, je suppose.

M. Roy: . . . de l'horaire. Celui-ci a été présenté au comité et approuvé à l'unanimité, c'est la raison pour laquelle nous devrions nous y conformer. Si c'est possible, après les réunions prévues, nous pourrions demander au ministre de comparaître de nouveau.

M. Rodriguez: Rien n'est sacré.

M. Roy: Nous devrions maintenant aller voter.

Le vice-président: Nous n'avons pas le quorum, par conséquent, nous ne pouvons pas voter, nous n'avons pas non plus de motion. Je suppose qu'il faudrait maintenant ajourner jusqu'à 20 h 00, selon l'horaire du comité, et référer cette question aussi tôt que possible au sous-comité pour qu'une décision soit prise.

Des voix: D'accord.

M. Darling: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Si le vote est terminé à 16 h 30, pouvons-nous revenir.

M. Dinsdale: Est-ce que vous voulez siéger jusqu'à 18 h 00?

Le vice-président: Quelqu'un est-il contre? Si le vote est terminé, nous pourrions siéger un peu plus tard. Vos gens sont-ils disponibles? Avez-vous des objections? Toutefois, si le vote se poursuivait indéfiniment . . . Pouvons-nous décider d'une certaine heure, si on la dépasse, on oublie tout cela? Disons 16 h 30. Si les votes se poursuivent après 16 h 30, nous oublierons cette proposition. Autrement, nous revenons ici aussitôt que possible.

La séance est levée jusqu'à 20 h 00.

SÉANCE DU SOIR

Le vice-président: Nous sommes assez nombreux pour commencer même si nous n'avons pas le quorum. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur les prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous sommes saisis des crédits 10 et 15, programme des transports par eau sous la rubrique Transports. Si vous voulez bien nous étudierons ces crédits ensemble.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Budgétaire

Crédit 10—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement—$213,837,000.

[*Text*]

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures—$41,629,000.

The Vice-Chairman: These votes are listed in the year book on pages 28-16 and 28-17.

Tonight we have Mr. Gordon Sinclair, Administrator of the Canadian Marine Transportation Administration. I will ask Mr. Sinclair to introduce his people who are here tonight as witnesses, and any others whom he would like to introduce.

• 2010

Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. Immediately to my right is Mr. Quail, Deputy Commissionner, Canadian Coast Guard, and to Mr. Quail's right is Mr. Pierre Franche, Chairman of the National Harbours Board. I will not take the time of the Committee to introduce the rest of the officials of Transport at this time.

The Vice-Chairman: Do you have a short statement that you would like to introduce before we have questioning?

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman.

The members of the Committee will note that the total amount of funds being requested by the Marine administration of Transport this year amounts to approximately $305 million as shown on page 28-18 of the Estimates, which is a reduction of some $13 million, or 4.1 per cent, over the amount of $318 million for 1978-79. This reduction has been accomplished mainly by a reduction in capital expenditures of some $30 million, which is primarily the result of the completion of the two R class icebreakers. Operating expenditures as shown in Vote 10 have increased by some $13.7 million, or 6.8 per cent, including a transfer of telecommunications functions from the Air administration of Transport amounting to $4.3 million. Excluding that transfer, operating expenditures increased by only $9.4 million, or 4.7 per cent.

These figures reflect the restraint program that is presently in effect, and therefore we have no major initiatives that require large-scale fundings in this year's estimates. Our attention over the next couple of years will be primarily directed towards increased productivity out of present resource levels, and a constructively critical review of our own operations.

I would like to direct the Committee's attention, Mr. Chairman, to the booklet that was previously handed out to members of the Committee, which was prepared in response to comments made by yourselves and others.

Mr. Forrestall: On a point of order, they were handed out to some select members but they were not handed out to the members of the Committee generally. I do not have one of those. I would have loved to have had one a week ago, or two weeks ago. I just want to keep the record straight.

The Vice-Chairman: It is my understanding that they were available to all, but we will certainly see that you get an extra copy.

[*Translation*]

Crédit 15—Transports par eau—Dépenses en capital—$41,629,000.

Le vice-président: Vous trouverez la description de ces crédits dans le Livre bleu, pages 28-16 et 28-17.

Ce soir nous accueillons M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime. Je demanderai à M. Sinclair de présenter les témoins de ce soir ainsi que les autres fonctionnaires s'il le désire.

M. G. M. Sinclair (administrateur de l'Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. A ma droite est assis M. Quail, sous-commissaire de la Garde côtière canadienne et à sa droite, M. Pierre Franche, président du Conseil des ports nationaux. Je ne prendrai pas le temps de présenter tous les autres fonctionnaires du ministère des Transports.

Le vice-président: Avez-vous une déclaration à faire avant que nous ne passions aux questions?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président.

Les membres du comité noteront que l'Administration du transport maritime requiert cette année des fonds totalisant environ 305 millions de dollars, comme l'indique la page 28-19 du Budget des dépenses, c'est-à-dire une réduction d'environ 13 millions de dollars ou 4.1 p. 100 du budget de 318 millions de dollars de l'année 1978-1979. Cette baisse découle en premier lieu d'une réduction d'environ 30 millions de dollars des dépenses en capital résultant de la mise au point des deux brise-glace de classe R. Comme l'indique le crédit 10, les dépenses de fonctionnement ont augmenté d'environ 13.7 millions de dollars, soit 6.8 p. 100, ce qui comprend un montant de 4.3 millions de dollars résultant de la prise en charge de fonctions de télécommunications confiées autrefois à l'Administration du transport aérien. Si l'on tient compte de ce transfert, les dépenses de fonctionnement ont augmenté uniquement de 9.4 millions de dollars, soit 4.7 p. 100.

Ces chiffres reflètent le programme de restrictions présentement en vigueur et grâce auquel aucun projet d'envergure nécessitant un financement sur une grande échelle ne paraît dans le budget de cette année. Au cours des prochaines années, nous chercherons en premier lieu à accroître la productivité de nos ressources actuelles et à réviser de façon constructive nos propres activités.

J'attire l'attention du comité sur le dépliant qui vous a été distribué et qui a été préparé en réponse à vos observations.

M. Forrestall: J'invoque le Règlement. Ces dépliants n'ont pas été distribués à tous les membres du comité. Du moins, je n'en ai pas, et j'aurais été ravi d'en avoir un exemplaire il y a une ou deux semaines. Je tenais à faire cette mise au point.

Le vice-président: Je crois qu'ils ont été mis à la disposition de tout le monde, mais nous verrons certainement à ce que vous en ayez un exemplaire.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Once again, the government's attitude towards the opposition, Mr. Chairman. Fine; I get it 10 minutes after the meeting starts. It is a good thing you are not the minister or I would give you hell.

Mr. Sinclair: I apologize for that, Mr. Forrestall. I had thought not only had we provided copies to all the members who were at the first meeting of this Committee on Transportation Estimates, but we had provided extra copies at that time for distribution to other members of the Committee. We apologize for not sending one directly to you.

• 2015

I would recommend to your attention this booklet which we have prepared as a response to comments made by yourselves and others as to the desirability of a more complete information picture than is traditionally provided by the Main Estimates format. We would recommend this booklet for your retention and further use.

I think that is all the remarks I would make at this time, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Sinclair.

The first questioner is Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I hope the Parliamentary Secretary is in good form because I may touch, from time to time, in the next few minutes, on matters that move back and forth and in and out of policy areas but, at the same time, I think that as we start on the Main Estimates, it is very difficult not to sometimes cross back and forth. But I am sure the Administrator will protect his own flanks, and mine, too, and know that I will not pursue areas that are obviously in the areas of policy.

And may I say at the outset that while I did not receive one of these booklets, I did have a chance, briefly, in the House two or three days late last week to glance at it and I commend yourselves and the Public Accounts Committee, who had some small role to play in the development of this, as I think it is excellent. I hope that we can, as time goes by, suggest ways in which you can improve it, with the hope that, sooner or later, there would not be any necessity for a Member of Parliament to place upon the Order Paper questions that require information that, in a very substantial way, this has gone after the responsibility of supplying.

Mr. Chairman, I want to touch, probably, on three broad areas tonight. The first one has to do with shipping policy and it arises out of the background papers and documentation that was made available during the course of the debate on the question as to whether or not Canada would pursue, at this point in time, a more active policy of involvement offshore.

It seems to me that one of the very clearly stated factors in the government's decision not to support the development of the Canadian deep-sea merchant marine was, and I quote:

> The economic implications of a diversion of scarce national resources into deep-sea shipping.

[*Traduction*]

M. Forrestall: Voilà bien, encore une fois, l'attitude du gouvernement envers l'Opposition. J'ai reçu un exemplaire dix minutes après le début de la réunion. Vous avez de la chance de ne pas être le ministre car je vous en aurais fait voir.

M. Sinclair: Je m'excuse, monsieur Forrestall. Je croyais que nous avions non seulement fourni des exemplaires à tous les députés présents à la première réunion du comité sur le budget du ministère des Transports, mais que nous avions aussi fourni des exemplaires supplémentaires pour ceux qui en étaient absents. Nous nous excusons de ne pas vous en avoir envoyé un directement.

Je vous recommande ce dépliant que nous avons préparé après que certains eurent exprimé le souhait d'obtenir des renseignements plus complets que ceux figurant habituellement dans le Budget des dépenses. Nous vous suggérons de conserver ce dépliant pour pouvoir l'utiliser plus tard.

C'est tout ce que avais à dire pour l'instant, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Sinclair.

Je donne tout d'abord la parole à M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'espère que le secrétaire parlementaire est en forme car il se peut que je m'écarte de temps à autre du sujet pour aborder des questions de politique. Toutefois, il est très difficile de ne pas le faire quand on commence l'étude du budget des dépenses. Je suis sûr cependant que l'administrateur protégera ses arrières, ainsi que les miens, et qu'il se rend compte que je ne m'attarderai pas sur des questions touchant clairement la politique.

Bien que je n'aie pas reçu de dépliant, j'ai quand même eu l'occasion de le consulter rapidement à la Chambre la semaine dernière et je vous en félicite, ainsi que le comité des Comptes publics, qui a eu un certain rôle à jouer. J'espère que nous pourrons proposer des façons de l'améliorer en espérant qu'un jour ou l'autre aucun député ne se verra dans l'obligation d'inscrire au Feuilleton des questions après que les crédits aient été approuvés.

Monsieur le président, j'aimerais aborder trois domaines ce soir. Ma première question porte sur la politique du transport maritime et sur les documents de travail fournis au cours du débat portant sur l'opportunité pour le Canada de s'engager plus activement dans le transport maritime.

Lorsqu'il a décidé de ne pas appuyer l'expansion de la marine marchande hauturière du Canada, le gouvernement a énoncé plusieurs facteurs dont le suivant:

> Les répercussions sur l'économie d'un transfert de rares ressources nationales dans la marine marchande hauturière.

[*Text*]

And I wonder what the "scarce national resources" are that were referred to in these papers. Did it have to do with expenditures—or what did it have to do with? Obviously it could not have had any reference to the two or three or four billion dollars we pay to offshore cartels to haul our goods in and out. So, I wonder what the scarce national resources are.

I want to ask—and there are only two or three basic questions about this so perhaps I will leave them with you—I would like to have some explanation, if I could, with regard to the proposed designation of Canadian shipping lines. How is this kind of designation supposed to, in essence, protect our Canadian interest? Would it not have the effect of resulting in present Canadian owners continuing to go offshore for the purpose of registering their vessels? Would it not directly or indirectly lead to the real possibility of job loss in our merchant marine, with a consequent loss of jobs in the related industries of shipbuilding and tacks repair, and I suppose, if you follow that right down the line, all the way down to the loss of tax revenue. I wonder if the administrator could tell us just exactly what was meant by the term, "the economic implications of the diversion of scarce national resources", and second, some explanation with regard to the proposed designation of Canadian shipping lines.

• 2020

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman. Thank you. With regard to the diversion of scarce resources, it is commonly known that the world shipping industry, as well as the world shipbuilding industry, is in a considerable economic downturn and that this is probably not the appropriate time for new entries into a shipping market. Should there be any direction towards a Canadian merchant marine at this time, it would probably have to be nurtured with a considerable amount of investment, either of a initial nature or perhaps of a continuing nature, if the venture was once entered into and then was forced to meet the kind of competition that currently exists in world shipping circles.

With regard to the point concerning the proposed designation of Canadian shipping lines, this bears primarily on the fact that there are, at the present time, several Canadian operators who have chosen to operate under foreign flag, and who have developed business relationships and markets in various parts of the world. These markets are at the present time being subjected to some considerable pressure by other governments and foreign shipping lines, with a view to cutting out those Canadian operators who are currently operating under foreign flags. The insertion of this kind of provision, which is also envisaged in the UNCTAD code of conduct for liner conferences, provides a means by which those particular operators can gain some benefit of Canadian support and not be foreced out of existing trades in which they participated for some considerable period of time.

With respect to the third question which you raised regarding job loss in our merchant marine, I am sure the honourable member is quite well aware that at the present time we do not really have an ocean-going merchant marine, and starting from a zero position then there really is not a question of a job

[*Translation*]

Je me demande de quelles «rares ressources nationales» il s'agit. S'agit-il des dépenses? Il ne s'agit évidemment pas des 2, 3 ou 4 milliards de dollars que nous versons à des cartels étrangers pour le transport de nos marchandises. Je me demande donc quelles sont ces rares ressources nationales.

Je laisse tomber deux ou trois questions fondamentales que je pourrais poser là-dessus pour vous demander des explications sur la désignation proposée des lignes de navigation canadienne. Comment cette désignation pourra-t-elle protéger nos intérêts? Les propriétaires canadiens ne continueront-ils pas, malgré cette désignation, à enregistrer leurs navires à l'étranger? Cela n'entraînerait-il pas directement ou indirectement une perte d'emplois dans notre marine marchande, avec une perte conséquente d'emplois dans les industries connexes de la construction et des réparations maritimes, et si on veut aller encore plus loin, une perte de recettes fiscales? L'administrateur peut-il nous dire précisément ce que signifie l'expression «les répercussions sur l'économie d'un transfert de rares ressources nationales» et nous expliquer aussi la désignation proposée des sociétés maritimes canadiennes?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président. Merci. Quant au transfert de ressources rares, il est reconnu que l'industrie mondiale de la navigation maritime, aussi bien que celle de la construction maritime, souffrent d'un ralentissement économique important, et que le moment est mal choisi pour faire des percées dans le marché de la navigation maritime. Toute initiative pour établir une marine marchande canadienne, en ce moment, nécessiterait des mises de fonds importantes, et peut-être même de nature permanente, une fois l'affaire lancée, si la marine marchande devait faire face à la concurrence qui existe actuellement das la navigation maritime sur le plan mondial.

Au sujet de la désignation proposée des sociétés maritimes canadiennes, il faut signaler, qu'en ce moment, plusieurs exploitants canadiens ont choisi d'œuvrer sous un pavillon étranger, et qu'ils ont déjà établi des marchés dans diverses parties du monde. Ces marchés sont soumis à de fortes pressions de la part des autres gouvernements et des sociétés maritimes étrangères, afin d'éliminer les exploitants canadiens qui battent pavillon étranger. L'insertion d'une telle disposition, qui est aussi envisagée dans le Code de conduite pour les conférences de paquebots de la CNUCED, prévoit que ces exploitants pourront profiter de l'appui du Canada, et ne seront pas obligés de se retirer du commerce actuel qu'ils font depuis longtemps.

Quant à votre troisième question, concernant la perte d'emplois dans notre marine marchande, je suis certain que l'honorable député sait très bien qu'en ce moment nous n'avons vraiment pas une marine marchande hauturière, et qu'étant donné cette situation, il n'est pas question de perte d'emplois,

[*Texte*]

loss situation, either in the merchant marine per se or in the shipbuilding industry, because the Canadian shipbuilding industry, at the present time, is building virtually nothing for foreign trades, and certainly not for Canadian deep-sea operators.

Mr. Forrestall: Good God! Where is the Minister?

That is an incredible answer. I just simply accept it, but it is an incredible answer.

Mr. Chairman, could I ask the administrator this: who says that the development of an offshore fleet would require, I think in your words, a substantial ongoing investment, and I gather you are talking about operational investments, and so on and so forth; who says that is so?

Mr. Sinclair: There have been various studies done within government that indicate that is a probable result.

Mr. Forrestall: But who? Not just they, but who? Is that what the Dominion Marine Association says? Is that what the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association say? Who are the other industrial institutional people? To the best of my knowledge, they are saying quite the opposite; that in fact that is not what is required. Indeed, 75 per cent of your paper directed itself almost on the basis of complete acceptance of that; it was only in your conclusions that you seemed to suggest that we should not go into it now.

• 2025

But just specifically who says we would have to make a substantial investment? I am quite serious; I am not being facetious at all. I just have not run across any serious treatment of Canada's moving into offshore activity. Indeed, the Dominion Marine Association says the last thing they want is operational subsidy. They want some tax breaks; they want some deferrals for new investment; they want four or five things. But they are not talking about substantial ongoing investments. It is not quite enough to say the studies show it. What studies show it and who says it?

The Vice-Chairman: This will be your last question for this round, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Well, I think we probably have most of the studies, unless there are other background studies we are not in possession or seized of.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the honourable member is quite correct when he refers to the comments and the propositions which have been put forth by the Dominion Marine Association and others in support of their position that there should be an investment at this time in a Canadian merchant marine. However, in those submissions the various industry associations point out the need for various kinds of incentives or assistance programs in the form of accelerated depreciations, loan guarantees . . .

Mr. Forrestall: Yes, they do. But that does not cost us anything.

Mr. Sinclair: Well, I suppose you can . . .

Mr. Forrestall: As you say, if you do not have . . .

[*Traduction*]

soit dans la marine marchande proprement dite, ou dans l'industrie de la construction maritime, car cette industrie canadienne actuellement ne construit rien pour le marché étranger, et certainement rien pour les exploitants de haute mer du Canada.

M. Forrestall: Mon Dieu! Où est le ministre?

C'est une réponse incroyable. Je ne peux faire autre chose que de l'accepter, mais c'est une réponse incroyable.

Monsieur le président, l'administrateur pourrait-il répondre à cette question: qui dit que le développement d'une flotte de haute mer requerrait, selon vos termes, un investissement permanent important, et je dois supposer que vous parlez des investissements d'exploitation, etc., etc.; Qui dit cela?

M. Sinclair: Plusieurs études faites par le gouvernement indiquent que ce serait sans doute le résultat.

M. Forrestall: Mais qui? Précisez s'il vous plaît. Est-ce le dire de la *Dominion Marine Association*? Sont-ce les dires de la *Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association*? Quelles sont les autres personnes intéressées? A ma connaissance, elles disent le contraire, qu'en fait, ce n'est pas de cela dont il s'agit. Aussi, 75 p. 100 de votre document se fondent sur une acceptation complète de cette hypothèse, mais dans vos conclusions, vous semblez dire qu'on ne devrait pas s'y lancer maintenant.

Alors qui précisément dit qu'il faudra faire un investissement important? Je suis très sérieux; je ne suis pas facétieux. Je n'ai jamais vu un document qui traitait sérieusement de la possibilité que le Canada se lance dans cette activité en haute mer. En fait, la *Dominion Marine Association* dit qu'elle n'est pas du tout intéressée par des subventions de fonctionnement. Elle veut des avantages fiscaux; elle veut des reports de l'impôt sur les nouveaux investissements; elle veut quatre ou cinq différentes choses. Mais il n'est pas question d'investissements permanents importants. Cela ne suffit pas de dire que les études indiquent que c'est ainsi. Quelles études, et par qui?

Le vice-président: Ce sera votre drnière question pour ce tour, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je crois que nous avons vu la plupart des études, à moins qu'il y ait des études de fond que nous ne possèdons pas, ou dont nous ne sommes pas saisis.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'honorable député a raison quant aux observations et aux propositions avancées par la *Dominion Marine Association* et d'autres à l'appui de leur proposition qu'on devait investir maintenant dans une marine marchande canadienne. Toutefois, dans leurs mémoires, les différentes associations de l'industrie signalent le besoin de différents programmes d'aide ou d'encouragement sous forme de dépréciation accélérée, de garanties sur les prêts . . .

M. Forrestall: Oui, elles les demandent, mais cela ne nous coûte rien.

M. Sinclair: Je suppose que vous pouvez . . .

M. Forrestall: Comme vous dites, s'il n'y a pas . . .

[*Text*]

Mr. Sinclair: . . . argue on both sides of that coin.

Mr. Forrestall: Well, that is my point. You can argue on both sides. You happen to be stuck on one side, and delightfully, I am on the other.

I will pass. Put me down for the next round.

The Vice-Chairman: Your name is on for the next round.

Mr. Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse, je pense, à M. Franche. Elle concerne le port de Montréal et en particulier une section du port de Montréal. Je crois que l'an dernier on a décidé d'aller de l'avant avec un projet qui s'appelle le quai Racine. J'aimerais savoir ce qui a été fait à ce jour et à quel moment ce quai-là pourrait être mis à la disposition des compagnies qui veulent l'utiliser. Dans combien de temps?

M. Franche (président du Conseil des ports nationaux): Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne la deuxième partie de la question, si vous me le permettez, le quai devrait être prêt à la fin de 1981, au mois d'octobre environ, si les cédules sont maintenues tel que présentement.

En ce qui concerne les dépenses faites pour le quai Racine, nous avons dépensé à ce jour six millions deux cent mille dollars, et nous prévoyons dépenser environ $6,700,000 dans l'année budgétaire en cours.

M. Portelance: Et le coût prévu du quai au complet pour 1981 ce sera quoi?

M. Franche: Le coût estimé, monsieur le président, est de 20 millions de dollars dans le moment. Et cela en dollars constants; il faut prévoir un certain montant à cause de l'inflation, ce qui devrait probablement monter en tout et pour tout aux environs de 23 ou 24 millions de dollars.

M. Portelance: Une autre question, monsieur Franche, en ce qui concerne le port de Montréal. A-t-on déjà fait une étude des terrains qui pourraient être mis à la disposition du port? Le sud de la rue Notre-Dame devrait, quant à moi, être industriel d'un bout à l'autre. Or je sais qu'il y a des résidences situées dans ces limites-là. Est-ce que le port de Montréal, ou l'administration, a déjà fait une étude quant à la possibilité d'expropriation pour avoir ce terrain additionnel?

M. Franche: Monsieur le président, en réponse à la question de M. Portelance, je dirai que le port de Montréal a seulement commencé à regarder la possibilité d'acheter des terrains à l'arrière ou dans la région du quai Racine, là où des ventes peuvent être possibles, afin de prévoir un arrière-terrain pour les conteneurs. M. Portelance est peut-être encore plus familier que moi avec le secteur, mais je ne crois pas que ce coin touche les résidences, à ce moment-ci, dans le secteur à l'étude.

• 2030

M. Portelance: Donc, on peut croire que l'étude n'est pas terminée?

M. Franche: Elle n'est pas terminée, c'est exact. Ils en sont à étudier les coûts, les valeurs et les possibilités d'achat pour préparer un programme d'ensemble.

[*Translation*]

M. Sinclair: . . . regarder les deux côtés de cette question.

M. Forrestall: C'est exactement ce que je veux dire. Vous vous trouvez d'un côté, et moi, heureusement, je suis de l'autre.

Je m'arrête ici. Inscrivez-moi au second tour.

Le vice-président: Vous êtes inscrit au second tour.

Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

My question, I think, is for Mr. Franche. It concerns the Port of Montreal, and a particular section of the port. I believe that last year, it was decided to go ahead with a project called the Racine pier. I would like to know what has been done up to now, and when that pier will be made available to the companies who wish to use it. In how much time?

Mr. Franche (Chairman, National Harbours Board): Thank you, Mr. Chairman.

In regard to the second part of your question, if I may answer in that order, the pier should be ready at the end of 1981, probably in October, if the schedules are maintained.

As to the expenditures for the Racine Pier, we have spent $6,200 million to date and we expect to spend about $6.7 million in the current fiscal year.

Mr. Portelance: What is the estimated cost of the completed pier in 1981?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the estimated cost is $20 million, as of now. This is in constant dollars: we must therefore provide for inflation, which would probably bring the over-all cost to about $23 million or $24 million.

Mr. Portelance: I have another question concerning the Port of Montreal, Mr. Franche. Have any studies been made regarding the land which might be made available to the port? In my opinion, the south side of Notre Dame Street should be turned into industrial lands from one end to the other. I know that there are some residences within those limits. Has the Port of Montreal, or its administration, ever made a study as to the possibility of expropriating some additional land?

Mr. Franche: Mr. Chairman, Mr. Portelance, the Port of Montreal has only now begun to consider the possibility of purchasing lands behind and in or about the Racine Pier, where it might be possible, in order to provide some space for containers. Mr. Portelance is more familiar than I am with this sector but I do not think it contains homes at the moment.

Mr. Portelance: The study is not finished though?

Mr. Franche: It is not. The people involved are studying the costs, the value of the properties and the possibility of buying within a comprehensive plan.

[*Texte*]

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in looking at the document, which was provided to us by the Minister of Transport when the estimates were introduced, dealing with the St. Lawrence Seaway Authority, Table 32, could we have some projected figures to reflect the planned increase in tolls? I am not sure just to what degree the increased tolls are reflected in the 1979-80 estimates; I am not sure whether or not the 50 per cent increase is reflected there. If so, perhaps that could be clarified. Also, could you give us an estimation of the impact of the 75 and 100 per cent increases in terms of the bottom line, both the revenue and the bottom line figures perhaps?

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman, the first toll increase was implemented on April 1, 1978 and amounted to 50 per cent of the total planned increase. That amount is, in total, reflected in the 1978-79 forecast results.

Mr. Mazankowski: And in the 1979-80 I suppose.

Mr. Sinclair: And in the 1979-80. Furthermore the additional 25 per cent which is to be implemented on April 1 of this year is reflected in the 1979-80 estimates.

Mr. Mazankowski: 1979-80, okay.

Mr. Sinclair: The final 25 per cent will be reflected in the 1980-81 estimates.

Mr. Mazankowski: Can you give me a figure on that?

Mr. Sinclair: A figure on—?

Mr. Mazankowski: A figure on the 1980-81 projected estimate.

Mr. Sinclair: We would estimate that it would add probably about $6-to-$7 million to the revenue figure.

Mr. Mazankowski: Giving you a bottom line operating profit of what figure?

You are showing 1,564 here in 1979-80.

Mr. Sinclair: My rough guestimate would be for 1980-81 we would show a profit of about $5-to-$6 million.

Mr. Mazankowski: So we are projecting a profit of $5-to-$6 million in the operations of the St. Lawrence Seaway by 1980-81. Is that correct?

Mr. Sinclair: That is approximately correct, yes.

Mr. Mazankowski: Based upon the assumptions.

There are some who would argue whether in fact the total increases are needed and there are some who would argue that there should be a greater degree of consultation, something in the form of a public hearing, before the balance of the increases are instituted.

Might I ask you to explain the item in the 1977-78 column having to do with the deferred planning costs of $4,442,000; that figure which is thrown in there, really rather dramatically affects the loss picture of the 1977-78 operations. Could you give to the Committee some breakdown or some explanation for that?

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman, that amount was the result of an accumulation of costs related to studies and work that were done in the 1960s regarding the possible develop-

[*Traduction*]

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'examine le document qui nous a été fourni par le ministre des Transports lors du dépôt des prévisions budgétaires. Je me demande si au tableau 32 concernant l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent les prévisions ne devraient pas refléter les augmentations anticipées des droits de péage. Je ne sais pas si elles le sont pour 1979-1980. Il m'est impossible de dire s'il est tenu compte de l'augmentation de 50 p. 100. Il faudrait donc préciser ce point. J'aimerais également avoir une évaluation des effets de cette augmentation de 75 p. 100 sur les revenus et sur le solde final.

M. Sinclair: La première augmentation des droits de péage est entrée en vigueur le 1er avril 1978 et a été de l'ordre de 50 p. 100 de l'augmentation totale prévue. Les résultats sont réflétés dans les totaux de 1978-1979.

M. Mazankowski: Et dans ceux de 1979-1980, je suppose.

M. Sinclair: En effet. L'augmentation supplémentaire de 25 p. 100 qui est prévue pour le 1er avril de cette année est réflétée dans les chiffres de 1979-1980.

M. Mazankowski: Dans les chiffres de 1979-1980, donc.

M. Sinclair: La dernière augmentation de 25 p. 100 se fera sentir dans les prévisions budgétaires de 1980-1981.

M. Mazankowski: Vous pouvez me citer des chiffres à cet égard?

M. Sinclair: Les chiffres . . . ?

M. Mazankowski: Des projections pour 1980-1981.

M. Sinclair: Nous nous attendons à ce que les revenus soient haussés de 6 ou 7 millions de dollars.

M. Mazankowski: Ce qui donnerait un profit d'exploitation de combien, en définitive?

Pour 1979-1980, il est indiqué 1.564.000.

M. Sinclair: En gros, nous pourrions réaliser un profit de 5 ou 6 millions de dollars en 1980-1981.

M. Mazankowski: Vous prévoyez donc un profit d'exploitation de 5 ou 6 millions de dollars pour l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent en 1980-1981?

M. Sinclair: A peu près.

M. Mazankowski: Il s'agit évidemment de projections.

Certains se demandent si ces augmentations sont vraiment nécessaires, si elles ne devraient pas être précédées de consultations, d'audiences publiques, avant d'être appliquées.

Par ailleurs, je vous demanderais de bien vouloir expliquer les $4,442,000 au titre des coûts de planification différés dans la colonne de 1977-1978. Ce montant augmente considérablement la perte indiquée en 1977-1978. Pouvez-vous expliquer au comité ce qu'il en est?

M. Sinclair: Ce montant a trait aux coût accumulés pour effectuer des études et des travaux au cours des années 1960 en vue de l'aménagement d'un nouveau canal. Ces coûts sont

[*Text*]

ment of the new canal. Those charges and deferred costs have been carried on the accounts of the St. Lawrence Seaway ever since that particular time, and in concert with discussions with the Auditor General's staff, it was felt that there was very little of a continuing asset value which would be properly reflected on the accounts of the Seaway, and at their suggestion, with which the St. Lawrence Seaway concurred, the amount was written off in the 1977-78 fiscal year.

• 2035

Mr. Mazankowski: Why would it have been taken into account in the one year, because it certainly distorts the actual operating picture? And I must say that I suppose it assisted in making the case for higher tolls. Supposing that had been cut in half and spread out over a period of time, or you say it occurred in the sixties. It is rather strange that it should be taken into account as an expenditure in the 1977-78 in one fell swoop. If it had been broken up, say, over a four-year period, it certainly would have had a major reflection on the bottom line.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like, with respect, to disagree with the honourable member because the writing off of that particular asset in no way contributed to the calculation or the determination of what the tool structure should be in the St. Lawrence Seaway. That was merely the reflection of an asset that in the opinion of the Auditor General's staff had no continuing value and should not continue to be reflected on the balance sheet and so was reflected as an extraordinary charge in that single year. It had no reflection or no determination in the amount of the toll structure proposed.

Mr. Mazankowski: Well, is it not true, though, that taking into account that $4.442 million in the year 1977-78 had a very significant impact upon the loss picture which, if that had not been taken into account, as I read the figures, the operations would have shown a profit rather than a loss in that particular year. Is that not correct?

Mr. Sinclair: No, sir.

Mr. Mazankowski: Why not?

Mr. Sinclair: The amount of the loss for that particular year was some $20 million.

Mr. Mazankowski: Unless I cannot read, it looks to me like $2.647 million.

Mr. Sinclair: That figure of a loss o $2.647 million is after taking into account government appropriations of some $19.312 million which were used to cover various operating costs of the St. Lawrence Seaway.

Mr. Mazankowski: I see. What you are saying, then, is that that government appropriation is no longer required as a result of the reflection of the increased tolls.

Mr. Sinclair: That is correct, sir.

Mr. Mazankowski: There is a concern over the fact that the impact of the toll increases weights too heavily upon the bulk cargo commodities and that the general cargo commodities are not really paying a fair amount in relationship to the value of the commodities being shipped vis-à-vis the bulk cargo, and I think that it is fair to say that the Great Lakes Waterways Development Association have made that point and have made

[*Translation*]

des coûts qui avaient été différés et qui ont été portés au compte de la voie maritime du Saint-Laurent depuis. En consultation avec le personnel du vérificateur général, il a été décidé qu'il n'y avait pas lieu de continuer à les indiquer comme élément d'actif dans les comptes de la voie maritime de sorte qu'ils ont été radiés pour l'année financière 1977-1978. L'administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été d'accord.

M. Mazankowski: Pourquoi ont-ils été inclus au départ? Le déficit d'exploitation s'accroît ainsi considérablement. Je suppose qu'on a pu se servir de ce déficit pour faire valoir que les droits de péage devaient être augmentés. Ces coûts auraient pu être répartis sur un certain nombre d'années. Vous dites qu'ils ont été occasionnés au cours des années 1960. Il est étrange qu'ils soient inscrits en bloc comme passif pour 1977-1978. S'ils avaient été répartis sur une période de quatre ans, par exemple, le déficit aurait été tout autre.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec l'honorable député puisque la radiation de ce montant de l'actif n'a absolument rien eu à voir avec le calcul ou l'établissement des droits de péage dans la voie maritime du Saint-Laurent. Il s'agit simplement d'un montant d'actif qui, de l'avis du Vérificateur général n'a plus de valeur et ne doit plus être reflété dans le bilan. C'est ainsi que le montant a été considéré comme une perte au cours de cette année financière. Il n'a rien eu à voir avec la structure proposée des droits de péage.

M. Mazankowski: Il n'en demeure pas moins que ces 4.442 millions de dollars ont considérablement augmenté les pertes au cours de l'année financière 1977-1978. N'eût été de ce montant, il y aurait eu profit d'exploitation plutôt que déficit. Vous êtes bien d'accord?

M. Sinclair: Non.

M. Mazankowski: Pourquoi?

M. Sinclair: Le montant du déficit au cours de cette année s'élève à quelque 20 millions de dollars.

M. Mazankowski: Sauf erreur, il est indiqué 2.647 millions de dollars.

M. Sinclair: Ce déficit de 2.647 millions de dollars tient compte de crédits du gouvernement de 19.312 millions de dollars à l'égard des coûts d'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. Mazankowski: Je vois. Et ces subsides du gouvernement ne sont plus nécessaires par suite de l'augmentation des droits de péage.

M. Sinclair: C'est exact.

M. Mazankowski: On prétend que l'augmentation des droits de péage se fait trop aux dépens des marchandises en vrac par rapport aux marchandises générales. On estime que le transport des marchandises générales ne fait pas sa part compte tenu de la valeur des cargaisons. La *Great Lakes Waterways Development Association* a d'ailleurs fait valoir cet argument

[*Texte*]

representations I am sure to you and indeed to the Minister. Could you elaborate on that?

It seems to me that they have a perfectly valid case here and it also seems to me that the futures operations of the seaway are certainly contingent upon the movement of those bulk cargo commodities, namely grain and iron ore products. Are their representations being considered? Do you believe that they have a valid case, and if so, is any adjustment being made that might more accurately reflect the charges vis-à-vis the value as they have pointed out?

• 2040

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, those comments have been made continuously to us over a period of several years and reflect a point of view of those who primarily transport bulk commodities. I think it is also reasonable to say that those who transport finished commodities in containers or manufactured goods do not necessarily share that opinion. By the time the 1980 toll increases will have been implemented the manufactured products or finished goods will be attracting a tariff of some $2.15 a ton opposed to approximately 99 cents for most bulk commodities.

Mr. Mazankowski: What is the breakdown, roughly?

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Sinclair: Do you wish me to continue?

Mr. Mazankowski: Yes, please. Perhaps in your answer you could give me the breakdown, general versus bulk.

Mr. Sinclair: So to some extent the arguments of that association have been taking it into account, to a degree at least. The argument really centres on: do you charge a tariff of tolls for the service provided, namely passing a ship through the canal of a certain size and tonnage, or do you charge tolls based on what the traffic will bear? It is a theoretical argument on which there are also two points of view.

Mr. Mazankowski: That is what they call discriminatory pricing, is that not true?

Mr. Sinclair: No matter which side you are on, it would be called discriminatory pricing. The history of the seaway has been that they, to the largest possible extent, try to charge for the service rendered as opposed to charging based on what the traffic will bear.

It should also be remembered that in setting the tariff of tolls the Canadian authorities must in fact negotiate with the U.S. authorities, and it is primarily product destined for U.S. ports that is of the manufactured finished goods variety. So our American friends would not be terribly happy to espouse the arguments put forth by the Great Lakes Waterway Development Corporation.

Mr. Mazankowski: What is the breakdown?

The Vice-Chairman: That is it.

Mr. Sinclair: The breakdown for both sections of the seaway in 1980 will be: 99 cents for bulk cargo; $2.15 for

[*Traduction*]

et présenté des instances au ministère ainsi qu'au ministre. Pouvez-vous nous donner votre avis sur ce point?

Il me semble que l'argument tient. Je pense que l'avenir de la voie maritime dépend beaucoup du transport des marchandises en vrac, en particulier les céréales et des produits de minerai de fer. Examine-t-on les instances qui ont été présentées? Estime-t-on que l'argument est justifié et au besoin rend-on des mesures pour faire en sorte que la valeur des marchandises entre davantage en ligne de compte?

M. Sinclair: Monsieur le président, il y a maintenant plusieurs années que nous recevons ces instances qui reflètent le point de vue particulier des transporteurs de marchandises en vrac. Inutile de dire que les transporteurs de produits finis en conteneurs et de produits manufacturés ne partagent pas cette opinion. Une fois que les augmentations des droits de péage prévus pour 1980 seront entrés en vigueur, les produits manufacturés et les produits finis seront à $2.15 la tonne alors que la plupart des produits en vrac seront à environ 99c. la tonne.

M. Mazankowski: Vous voulez me donner la ventilation?

Le vice-président: C'est votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Sinclair: Vous voulez que je réponde?

M. Mazankowski: S'il vous plaît. Je vous demande une ventilation pour les marchandises générales et les marchandises en vrac.

M. Sinclair: Dans une certaine mesure, il a été tenu compte de l'argument de l'association que vous avez mentionnée tout à l'heure. Il faut se poser la question, cependant: le droit de péage doit-il refléter le service offert, soit le passage de navires d'une certaine taille ou d'un certain tonnage dans un canal, ou doit-il être aussi élevé que possible? Il y a deux points de vue à ce sujet.

M. Mazankowski: C'est ce que l'on appelle des tarifs discriminatoires, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Les tarifs sont toujours discriminatoires, quel que soit le point de vue qu'on adopte. Tout au long de l'histoire de la voie maritime, on a tenté, dans la mesure du possible, de tenir compte du service rendu plutôt que d'exiger le plus possible.

Il faut se rappeler aussi que, dans l'établissement des tarifs des droits de péage, les autorités canadiennes doivent négocier avec les autorités américaines et que ce sont surtout des produit finis ou manufacturés qui sont envoyés dans les ports américains. Nos amis américains ne sont donc pas prêts à accepter l'argument de la *Great Lakes Waterway Development Corporation.*

M. Mazankowski: Quelle est la ventilation?

Le vice-président: C'est tout.

M. Sinclair: Dans les deux sections de la voie maritime en 1980, le tarif sera de 99c. pour les marchandises en vrac, de

[*Text*]

general cargo; 72 cents for government aid, food grains and feed grains.

Mr. Mazankowski: That answer is okay but I wanted to get the breakdown in tonnage.

Mr. Sinclair: The breakdown of the tonnage?

Mr. Mazankowski: The breakdown of the tonnage.

Mr. Sinclair: Approximately 8 per cent of the total tonnage going through the seaway is general cargo.

Mr. Mazankowski: Okay, thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I do not see anything in these estimates that would indicate that the Government of Canada is ready yet to reimburse the Province of New Brunswick for its investment in the port of Saint John. Have I missed something?

Mr. Sinclair: Maybe I could turn that question to Mr. Franche as Chairman of the National Harbours Board.

Mr. Franche: Mr. Chairman, if the honourable member is referring to the $25 million loan by the Province of New Brunswick, I guess the answer is that he is quite right, there is nothing provided to reimburse that amount.

Mr. McCain: Do you have any idea of when that might be accomplished? When do you plan that the province will be reimbursed, or do you plan to reimburse?

Mr. Franche: I think the present agreement between the Government of New Brunswick and the National Harbours Board provides for the loan to be reimbursed out of the sharing of the cash flow generated out of the Rodney complex. If I recall well, we have reimbursed the province to date close to $500,000 and it is reimbursed from year to year depending on the success of the operation. So in a sense it is reimbursed out of the operations of the corporation and is not reflected in the estimates or required from the Government of Canada per se.

• 2045

Mr. McCain: Mr. Chairman, to the same witness, does the same principle apply to the forest products in which, I believe, the province has some money as well?

Mr. Franche: The forest products terminal is included in the Rodney Complex, as call it. It is both forest products and the Rodney Terminal which is under lease to Brunterm. Those two facilities are pooled together with the revenues generated less the expenses. And there is a bit of a formula in the agreement that it is shared then 50-50 between the province and the port of Saint John.

Mr. McCain: Does that mean that the province is still putting some money in to assist in the operation of those two terminals in that complex?

Mr. Franche: The province, Mr. Chairman, is not putting in any money in terms of financial injections since its $25-million loan to the Corporation. It is the reverse, that the port of Saint John is reimbursing the capital on that debt based on revenue generation.

[*Translation*]

$2.15 pour les marchandises générales et de 72c. pour les céréales de consommation et les céréales fourragères bénéficiant de l'aide gouvernementale.

M. Mazankowski: Bien, mais je voulais la ventilation du tonnage.

M. Sinclair: La ventilation du tonnage?

M. Mazankowski: Oui.

M. Sinclair: Les marchandises générales comptent pour 8 p. 100 du tonnage total qui passe par la voie maritime.

M. Mazankowski: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je ne vois rien dans ces prévisions budgétaires qui montre que le gouvernement du Canada soit prêt à rembourser à la province du Nouveau-Brunswick ses débours pour le port de Saint-Jean. Il y a quelque chose que je n'ai pas vu?

M. Sinclair: Je vais demander au président du Conseil des ports nationaux, M. Franche, de répondre à la question.

M. Franche: Si l'honorable député fait allusion au prêt de 25 millions de dollars consenti par la province du Nouveau-Brunswick, il a raison, aucun remboursement n'est prévu dans ces prévisions budgétaires.

M. McCain: Vous savez quand le prêt sera remboursé, s'il est remboursé?

M. Franche: L'entente entre le gouvernement du Nouveau-Brunswich et le Conseil des ports nationaux prévoit que le prêt sera remboursé moyennant partage du flux d'encaisse produit par le complexe Rodney. Si je me souviens bien, nous avons remboursé pris de $500,000 jusqu'à présent. Le remboursement se fait d'année en année selon les résultats de l'exploitation. Donc, le remboursement est effectué à partir du profit de l'exploitation et n'est pas reflété dans les prévisions budgétaires. Le gouvernment du Canada comme tel n'est pas lié.

M. McCain: Le processus est-il le même pour les produits forestiers? Je pense que la province a également investi des fonds à leur égard.

M. Franche: Le terminus pour les produits forestiers est inclus dans le contexte Rodney, comme nous l'appelons. Le bail de Brunterm vaut pour le terminus des produits forestiers et le terminus Rodney. Ces deux installations combinent leurs revenus et leurs dépenses. Selon l'entente prévue, la province et le port de Saint-Jean se les partagent à part égale.

M. McCain: Dois-je comprendre que la province investit toujours des fonds pour aider à l'exploitation de ces deux terminus du complexe?

M. Franche: Monsieur le président, la province n'a pas fait d'autres apports de capitaux depuis son prêt de 25 millions de dollars. C'est plutôt le contraire qui se produit. Le port de Saint-Jean rembourse le capital de la dette selon son revenu.

[*Texte*]

Mr. McCain: Certainly with no interest.

Mr. Franche: No interest. It is an interest-free loan made by the Province of New Brunswick to the National Harbours Board.

Mr. McCain: What progress is being made on the supplying of reasonable facilities for perishable products in Saint John, Mr. Chairman?

Mr. Franche: In the port of Saint John I believe the second forest products shed on Navy Island has just been finished, which will allow for forest products to be handled or transmitted through that terminal and, therefore, free up sheds that were previously used for forest products. I am thinking specifically of the Pugsley south area, the Pugsley sheds, which are heated sheds, and Long Wharf itself which was used.

If the hon. member is thinking of potatoes as perishable products—and I am sure they probably are—this will free up and make those sheds available in that sense. There are no plans at the moment to build new sheds.

Mr. McCain: Is there any plan to ensure that they are frost free and that other products will not be put through those terminals to the detriment of the potatoes if they go through there? The opening and closing of doors makes it impossible to keep them up there unless you have additional facilities to make them less susceptible to wind, draughts and cold if doors are open, as they have been, to accept nonperishable products for storage while perishable products were present in the warehouse. It is pretty difficult to keep the two together.

Mr. Franche: In that sense you are quite right. However, I think the port, if I recall, installed curtains in front of the doors to prevent, especially in the winter, the cold air from moving into those sheds.

The allocation of shed space, of course, is done by the Harbour Master depending on the goods that are to be transitted. I would presume that, as much as possible, depending on the volumes, he will segregate one shed for one type of product versus another shed. If there are periods of the year when you do have excess through-put through those sheds, he may have difficulty in segregating completely. But the curtains that have been installed would at least protect those potatoes to a great extent from freezing.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to ask if anybody present has any documents or adequate memory to advise how the contract was let for the construction of conveyors. What were the guidelines? Where was it designed? What are the plans for future handling equipment for the perishable sheds?

Mr. Franche: It is about two years ago at least. I cannot recall the name of who built it. I think two designs were brought to the National Harbours Board and checked. Subject to maybe supplying more precise information to the hon. member, they were checked by National Harbours Board and the contract awarded. Unfortunately, this evening I do not recall the name of the firm but I can certainly get it.

Mr. McCain: Where dit the designs come from?

[*Traduction*]

M. McCain: Sans intérêt.

M. Franche: Sans intérêt. Il s'agit d'un prêt sans intérêt de la province du Nouveau-Brunswick au Conseil des ports nationaux.

M. McCain: Où en est-on pour ce qui est d'installations adéquates pour les produits périssables dans le port de Saint-Jean?

M. Franche: Je pense qu'on vient tout juste de terminer un deuxième hangar pour les produits forestiers sur Navy Island. Les produits forestiers passeront maintenant par ce terminus, ce qui libérera les hangars utilisés jusque là à leurs fins. Je songe en particulier au secteur Pugsley south, aux hangars de Pugsley, qui sont des hangars chauffés, ainsi qu'à Long Wharf.

Si l'honorable député songe aux pommes de terre lorsqu'il parle des produits périssables, c'est probablement un produit périssable, je puis lui annoncer que ces hangars seront maintenant disponibles. Il n'est pas question cependant d'en construire de nouveaux pour l'instant.

M. McCain: A-t-on pris des mesures pour éviter le gel et faire en sorte que d'autres produits ne prennent pas la place des pommes de terre dans ce terminus? Lorsque les portes des hangars sont constamment ouvertes, la situation devient impossible. Il faut que les pommes de terre soient moins exposées au vent, aux courants d'air et au froid. C'est toujours un problème lorsqu'il y a des produits périssables et des produits non périssables entreposés au même endroit. Les deux ne font pas très bon ménage.

M. Franche: Vous avez parfaitement raison. D'ailleurs, je pense que les autorités du port ont fait installer des rideaux devant les portes, afin d'empêcher que l'air froid n'entre dans les hangars, surtout l'hiver.

Pour ce qui est de la répartition de l'espace dans les hangars, c'est le directeur du port qui s'en charge. Je suppose que dans la mesure du possible, selon le volume des marchandises, il tient à regrouper les mêmes marchandises dans les mêmes hangars. Lorsque le trafic dans le port devient trop dense à certaines époques de l'année, il se peut qu'il ait du mal à garder séparées certaines marchandises. De toute façon, les rideaux qui ont été installés doivent protéger grandement les pommes de terre du gel.

M. McCain: Je me demande si quelqu'un ici peut indiquer, en consultant les documents ou de mémoire, comment le contrat a été accordé pour la construction des convoyeurs. Y a-t-il eu des directives? D'où venaient les plans? Quels sont les projets pour ce qui est d'autres installations devant servir pour les produits périssables?

M. Franche: Il y a au moins deux ans. Je ne peux me rappeler qui l'a construit. Je crois que deux plans ont été proposés au Conseil des ports nationaux mais ils ont été vérifiés. Je pourrais peut-être donner des renseignements plus précis à l'honorable député, mais ils ont été vérifiés par le Conseil des ports nationaux quand le contrat a été accordé. Malheureusement, je ne me rappelle pas ce soir le nom de la société en cause, mais je pourrais certainement l'obtenir.

M. McCain: D'où sont venus ces plans?

[*Text*]

Mr. Franche: I think they came from the supplier and were checked by National Harbours Board. That was at least two years ago; that is why my memory fails right now as to the source of it. I am pretty sure it was the supplier. I would have to check.

Mr. McCain: I am not trying to pin you against the wall . . .

Mr. Franche: No, no.

Mr. McCain: . . . but that was not my understanding of where the designs came from. I though he was presented with the design and tendered to build as designed. I may be wrong. If I am, perhaps you could correct me at a later meeting or advise the Chairman so he could advise us. I would like to know the source of the plans, what the procedure was for letting the contract and what the plans are to make it work.

Mr. Franche: Mr. Chairman, if I may, since the Committee has another meeting, I believe, scheduled for Thursday morning it will be a pleasure to supply as accurately as possible that information to the hon. member.

The Acting Chairman (Mr. Loiselle): Is that agreeable to you?

Mr. McCain: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Loiselle): So you could supply that on Thursday?

Mr. Franche: Thursday morning.

The Acting Chairman (Mr. Loiselle): Thank you, Mr. Franche.

Mr. McCain: Are you shutting me off?

The Acting Chairman (Mr. Loiselle): No, no, I was just asking if you were satisfied.

Mr. McCain: Yes, that is fine. I could on expect any more.

The Acting Chairman (Mr. Loiselle): First thing on Thursday.

Mr. McCain: The speed of loading at main ports, which are apparently not as well . . .

The Acting Chairman (Mr. Loiselle): Three minutes more.

Mr. McCain: . . . equipped as is the Port of Saint John, the speed, the economy and the quality of the work is better. I believe that there has been some work done, Mr. Chairman, by the Harbours Board in this regard. I wonder if they would care to try to make a little report on what is in the future for potato handling in the Port of Saint John, and can they make it work.

Mr. Franche: Mr. Chairman, may I ask the hon. member for just a little bit of clarification? Are you referring to maybe a study or a report the National Harbours Board would have done on ports generally on speed and loading?

Mr. McCain: No. It was my understanding that there had been some observation by officials of your department of government that the loading of potatoes in the winter ports of the State of Maine—potatoes were deflected to those ports this year and will unquestionably be deflected there again from Canada—is a result of the economies and the efficiency of the

[*Translation*]

M. Franche: Je crois qu'ils sont venus du fournisseur et ils ont été vérifiés par le Conseil des ports nationaux. Il y a deux ans, au mois, c'est pourquoi ma mémoire me fait défaut maintenant. Je suis presque certain que c'était le fournisseur. Je devrais vérifier.

M. McCain: Je n'essaie pas de vous acculer au mur . . .

M. Franche: Non, non.

M. McCain: . . . mais je croyais que ces plans venaient d'ailleurs. Je croyais que les plans avaient été présentés au fournisseur et que le contrat avait été accordé en conséquence. J'ai peut-être tort. Si c'est le cas, vous pourriez peut-être me corriger lors d'une réunion subséquente ou prévenir le président qui pourra nous l'apprendre. J'aimerais connaître l'origine de ces plans, quelle a été la procédure d'adjudication du contrat et quelles en sont les modalités d'application.

M. Franche: Monsieur le président, si vous me le permettez, puisque le comité se réunira de nouveau jeudi matin, je serais heureux de communiquer à l'honorable député les renseignements les plus précis possibles.

Le président suppléant (M. Loiselle): Cela vous satisfait-il?

M. McCain: Oui.

Le président suppléant (M. Loiselle): Vous pourriez donc nous communiquer ces renseignements jeudi, n'est-ce pas?

M. Franche: Jeudi matin.

Le président suppléant (M. Loiselle): Merci, monsieur Franche.

M. McCain: Mon tour est-il terminé?

Le président suppléant (M. Loiselle): Non, je demandais seulement si vous étiez satisfait.

M. McCain: Oui, c'est très bien. Je ne pouvais espérer plus.

Le président suppléant (M. Loiselle): A la première heure jeudi.

M. McCain: A propos de la vitesse de chargement dans les ports, il semble que l'on ne soit pas aussi bien . . .

Le président suppléant (M. Loiselle): Vous avez encore trois minutes.

M. McCain: . . . équipé que le port de St-Jean, ou la vitesse, l'économie et la qualité du travail sont supérieures. Monsieur le président, je crois que le Conseil des ports a fait certains travauxdans ce domaine. Pourrait-on nous faire un petit rapport de ce qui est prévu dans le domaine de la manutention des pommes de terre au port de St-Jean? Peut-on arriver à un résultat positif?

M. Franche: Monsieur le président, le député pourrait-il me donner quelques précisions? Vous parlez peut-être d'une étude ou d'un rapport que le Conseil des ports nationaux aurait rédigé sur les ports en général ou sur la vitesse de chargement.

M. McCain: Non. Si j'ai bien compris, certains représentants de votre ministère avaient remarqué que le chargement des pommes de terre dans les ports d'hiver dans l'État du Maine—des pommes de terre ont été détournées vers ces ports cette année et il ne fait aucun doute que la même chose se reproduira encore l'an prochain—est justifié par les économies

[*Texte*]

organization and operation of those ports. I thought you had observed some of those when they were loading this year, within the last three months.

Mr. Franche: I will have to check with the port because to my knowledge, we have not sent anyone to observe that type of loading, unless it was done by the strategic planning group because Mr. Mulder has been involved, of course, in the over-all co-ordination of the handling of potatoes. But I certainly will check that for Thursday morning.

Mr. McCain: All right. That will be satisfactory. Now, one more question, Mr. Chairman. What progress is being made for the construction of the wharf for the handling of potash? I believe there have been some approaches made to the board by both the potential mine and the Province of New Brunswick in this regard. What is the state of the negotiations? Will the port facility be ready in time for the production of the mine, and at whose expense will it be done? Is the province going to be required to particiate again, or will the Harbours Board assume its proper responsibilities and build the harbour this time?

Mr. Franche: If I may just re-check my list and my notes here, Mr. Chairman, just for a minute. There were contracts made with the Port of Saint John by Potash Company of America. What the port is doing right now is that it awarded a contract to FENCO for the total master plan of Saint John being updated. It is one of the elements which have to be answered by that master plan, which will be ready, if I recall well, this summer. The rough estimate, for a potash terminal, depending on where it would be situated would be in the order of $12 million. At this stage there are not provisions in our program forecast for building such a terminal until negotiations are entered into more directly between the company and the Port of Saint John. If the company decides to go to the Port of Saint John, I think according even to comments lately, the company is looking at the Canso Strait as a possible terminal site; and lately I heard through the press, mainly, they were also looking at the Port of Belledune as a possibility. No decisions have been made by the company itself on where it is going—or the interests of the provincial government on where it should go. We are meanwhile doing the master plan, which will enlighten us: should there be a potash terminal in Saint John, where will it be. So, that is the extent of the discussions which have occurred to date.

• 2055

Mr. McCain: Thank you, Mr. Chairman. Second round, please.

The Acting Chairman (Mr. Loiselle): Okay, for the second round.

Mr. McRae, now.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

I will use this opportunity when I have Mr. Sinclair and Mr. Quail here at the same time to discuss a matter which is of some concern in our community and which has to do with

[*Traduction*]

et l'efficacité de l'organisation et du fonctionnement de ces ports. Je croyais que vous aviez observé certains de ces ports lors des opérations de chargement cette année, au cours des trois derniers mois.

M. Franche: Je devrai vérifier auprès des administrations portuaires car à ma connaissance, nous n'avons envoyé personne pour observer ce type de chargement, à moins que cela n'ait été fait par le groupe de planification stratégique. Évidemment, M. Mulder a participé à la coordination totale de la manutention des pommes de terre. Je ferai certainement cette vérification d'ici jeudi matin.

M. McCain: D'accord. Ce sera satisfaisant. Une dernière question, monsieur le président. Quels progrès sont réalisés dans la construction du quai pour la manutention de la potasse? Si je ne m'abuse, tant la province du Nouveau-Brunswick que la société minière qui pourrait être créée ont présenté des instances auprès du Conseil à ce sujet. Où en sont les négociations? Ces installations portuaires seront-elles prêtes à temps pour le début de la production de cette mine, et qui défrayera les coûts? La province devra-t-elle y participer une fois de plus ou si le Conseil des ports nationaux assumera ses propres responsabilités pour construire le port cette fois?

M. Franche: Permettez-moi de revoir mes listes et mes notes un instant, monsieur le président. La Société *Potash Company of America* a signé des contrats avec le port de St-Jean. Les autorités portuaires ont maintenant accordé un contrat à la Société Fenco pour l'ensemble des rénovations du port. C'est là l'une des questions qui doit être réglée par ce plan d'ensemble qui, si je ne m'abuse, doit être prêt cet été. Selon son emplacement, on évalue le coût de ce centre de manutention de la potasse à environ 12 millions de dollars. A l'heure actuelle, rien dans notre programme n'indique qu'il serait possible de construire un tel terminal avant que les négociations soient entamées plus directement entre la Société et le Port de Saint-Jean. Si la Société décide de construire le port de Saint-Jean, je crois que selon les dernières rumeurs, la compagnie envisage d'installer ce terminal dans le détroit de Canso; j'ai appris dernièrement, dans les journaux principalement, qu'on pensait également s'installer au port de Belledune. La Société n'a pas encore décidé où elle s'installerait—le gouvernement provincial n'a donné aucune indication quant à l'emplacement souhaité. En attendant, nous élaborons le plan d'ensemble, ce qui nous aidera à déterminer s'il devrait y avoir un terminal de potasse à Saint-Jean ou ailleurs. Voilà donc un aperçu de la situation actuelle.

M. McCain: Merci, monsieur le président. Inscrivez-moi au deuxième tour, s'il vous plaît.

Le président suppléant (M. Loiselle): D'accord, vous êtes inscrit au deuxième tour.

M. McRae a la parole.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Puisque M. Sinclair et M. Quail sont ici en même temps, je profite de l'occasion pour discuter d'une question qui nous intéresse tous dans nos communautés respectives, à savoir la

[*Text*]

harbour police, leasing, and general maintenance—that kind of maintenance—in our harbour.

Not being one of the National Harbours Board harbours, but really rather having our own commission, I think has some advantages, and also some disadvantages. It is very hard to get your finger on this body because it is appointed partly by federal appointment, partly by local appointment, and so on. There have been some changes, and with these changes recently, from the point of view of the city, came some changes in the methods of handling the policing of the harbour.

As I see the role of the harbour police in Thunder Bay—and I am laying this out first because I want to ask how other harbours are handling the same thing—I see their role in ship movements as ensuring that ship movements are handled properly, policing the harbour for crime itself, looking after safety regulations, making sure that boats and so on are in safe condition, and also some search and rescue within the harbour itself. This was the role the harbour police were carrying on. I guess they found it was rather expensive, so they attempted to get out of it. I do not think it is totally resolved at this particular point.

Is this the normal role the National Harbours Board harbours carry on? Or is this broken down into the RCMP handling the policing side of it and the safey regulation side of it? Does Mr. Quail's group handle search and rescue or is it done by one group? I get the feeling when we have five different groups doing it, it gets more expensive, and I am concerned about this.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, perhaps I could start off in responding to the honourable member's statement.

You are quite correct that the Port of Thunder Bay did a reappraisal of their operations, particularly in the policing area, and decided that kind of activity was not really necessary as far as the port operation is concerned, bearing in mind that Thunder Bay is primarily a bulk port. After taking into account some of the experience and the practices followed at other Commission harbours across the country, Thunder Bay decided this continuing role of harbour police was not one they should continue in the future, hearing in mind some of the pressures that they were feeling on their revenue and cost picture.

• 2100

On the practices of policing in various ports across the country, it primarily depends on the kind of cargo handled in the port and the sensitivity of that cargo to crime elements, ranging all the way from the West Coast where, in the Fraser River, the port operates primarily as a landlord operator and does not have any police at all, leaving it to the terminal operators entirely. The Port of Vancouver, just a few miles away, operates on a totally different basis under the National Harbours Board jurisdiction and has a substantial police force because of the nature of the cargo and the kind of operation they conduct at that port. There is no universal port practice. It is really determined by the policing needs of each individual

[*Translation*]

police portuaire, la location et l'entretien général—ce genre d'entretien—dans notre port.

Notre port ne dépend pas du Conseil des ports nationaux, et nous avons plutôt notre propre Commission; à mon avis, cela présente certains avantages et certains inconvénients. Il est très difficile d'atteindre cet organisme, car ses membres sont nommés en partie par les autorités fédérales, en partie par la municipalité, etc. Selon la ville, ces récents changements ont entraîné une modification des méthodes de surveillance policière du port.

Je vous expose d'abord le rôle de la police portuaire à Thunder Bay car je veux vous demander comment les mêmes tâches sont accomplies dans d'autres ports. A mon avis, le rôle de la police portuaire est de surveiller le déplacement des navires, d'assurer que ces déplacements se font en bon ordre, de prévenir le crime, de s'occuper des règlements de sécurité, de s'assurer que les navires sont en sûreté, en plus d'effectuer certaines opérations de recherche et de sauvetage dans le port même. C'était là le rôle joué par la police portuaire. On a dû trouver que ces services étaient trop coûteux et on a essayé de les abandonner. Je ne crois pas que toute cette affaire soit résolue à l'heure actuelle.

Est-ce là le rôle habituel joué par le Conseil des ports nationaux? A-t-on confié à la GRC la responsabilité d'assurer la police et le respect des règlements de sécurité? L'équipe de M. Quail s'occupe-t-elle de la recherche et du sauvetage, ou si ce travail est effectué par un autre groupe? J'ai l'impression que nous avons 5 groupes distincts pour occuper ces fonctions, ce qui coûte plus cher; cela me préoccupe.

M. Sinclair: Monsieur le président, je pourrais peut-être commencer en commentant la déclaration de l'honorable député.

Il est vrai qu'au port de Thunder Bay, on a fait une réévaluation de ces opérations, particulièrement dans le domaine de la police, et on a décidé que ce genre de service n'était pas nécessaire dans les installations portuaires car il faut se rappeler que Thunder Bay est essentiellement un port de transport en vrac. Après avoir tenu compte des expériences vécues et des pratiques adoptées par d'autres Commissions portuaires au pays, la ville de Thunber Bay a décidé de ne pas maintenir le service de police portuaire dans l'avenir, compte tenu des pressions exercées par les frais par rapport au revenu.

Le type de surveillance policière exercée dans les divers ports du pays dépend essentiellement du genre de marchandises manutentionnées dans ce port et de l'intérêt que ces marchandises pourraient avoir pour les éléments criminels. Par exemple, sur la côte ouest, le port sur le Fraser est sentiellement un propriétaire, et la surveillance policière est confiée entièrement aux exploitants de terminaux. A quelques milles de là, le port de Vancouver fonctionne de façon tout à fait différente, sous la juridiction du Conseil des ports nationaux, et on y trouve une force policière considérable à cause de la nature de la marchandise et des opérations. Il n'existe pas de pratiques universelles dans les ports. Ce service est vraiment

[*Texte*]

port, determined in turn by the kind of cargo that is handled at the respective ports.

Mr. McRae: Who pays, for instance, now for these various things? At one particular point, for instance, the RCMP had a patrol craft in the harbour as well as did the harbour police and then we got down to just the one and now I understand Mr. Quail has a small operation there. Who pays for these things?

What I really am concerned about is, was it cheaper to do it the old way or was it cheaper to do it the old way or was it cheaper to bring in all these other groups and sort of spread it around? Eventually the people of Canada pay. Would it not have been better had the Harbour Commission come along and said, "We have these particular roles; what is the best way to divvy them up? We keep them and you divvy up some money or you want to pick up a piece and you want to pick up a piece". I am worried about this because I think we are paying more and we may be getting less.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, although the Coast Guard had to pick up some additional costs, I think if we were to consider the operation totally on balance, then I would—and we did—agree with the action taken by the Harbour Commission at Thunder Bay that it was one that made some degree of sense.

Mr. McRae: What are the costs, Mr. Quail, in your operation? What proportion of the costs would you attribute to, say, Thunder Bay Harbour and what portion would you attribute to other harbours in the area, to the shoreline and along the area?

Mr. R. Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): I would like to step back just one little step. From a ship's safety point of view, you have port wardens to inspect the bulk cargoes, you have ship safety officers there for regulatory enforcement. That is not something new. They have been there for a long time and we do that at ports across the country.

Mr. McRae: The Coast Guard does?

Mr. Quail: The Coast Guard does that. Nothing has happened in the last year, two years or three years that has changed that; that has been ongoing and it is continuing. I do not know what the complete staff up there is. We have two ship safety officers but I cannot just off the top of my head give you exactly what the breakdown would be, for instance, in ship safety.

Mr. McRae: What about small craft?

Mr. Quail: Coming to the question of search and rescue, it was agreed, I think we explained, we developed the SAR on a national basis. It was determined on the basis of need that there was a requirement in there for a SAR craft and that the Commission could no longer afford to carry that role any further. In other areas of the country we have crash boats, if that is what you want to call them, located strategically around Canada and it was decided that we would move and put one of those into that location. We have a temporary type

[*Traduction*]

déterminé par les besoins de surveillance policière dans chaque port particulier, ce qui à son tour est déterminé par le type de marchandises manutentionnées.

M. McRae: Qui paye pour ces divers services? Par exemple, à un certain moment, la GRC avait une vedette dans le port, tout comme la police portuaire; puis, nous n'en avons plus eu qu'une seule et maintenant, je crois que M. Quail y un petit service. Qui paye pour ces choses?

Je veux vraiment savoir si c'était plus économique de procéder de l'ancienne façon ou s'il est plus économique de confier ces responsabilités à tous ces autres groupes et de partager ainsi les tâches? Éventuellement, ce sont les contribuables qui payent. N'aurait-il pas été préférable que le Conseil des ports nationaux dise voici ce qu'il nous faut faire; quelle est la meilleure façon de partager la tâche? Voulez-vous que nous fassions tout le travail et que vous nous remboursiez certains frais ou si vous voulez faire une partie du travail et couvrir une partie des frais?» Ces questions me préoccupent car je crois que nous payons plus et que nous avons peut-être un service moindre.

M. Sinclair: Monsieur le président, quoique la Garde côtière ait dû absorber certains frais supplémentaires, je crois que si nous tenons compte de l'ensemble de l'opération, nous conviendrons que les mesures adoptées par le Conseil des ports nationaux à Thunder Bay avaient un certain bon sens.

M. McRae: Quel est le coût de votre service, monsieur Quail? Quelle portion de ces coûts est attribuable au port de Thunder Bay, par exemple, et quelle portion serait attribuable à d'autres ports dans cette région, le long de cette rive?

M. R. Quail (commissaire adjoint, Garde côtière canadienne): J'aimerais prendre un certain recul. Pour ce qui est de la sécurité des navires, il y a des surveillants de ports qui inspectent les marchandises en vrac et il y a des agents de la sécurité des navires qui s'occupent de l'application des règlements. Il n'y a là rien de nouveau. Ce travail est effectué depuis très longtemps dans tous les ports du pays.

M. McRae: Par la Garde côtière?

M. Quail: En effet, par la Garde côtière. Au cours des deux ou trois dernières années, il ne s'est rien produit pour modifier cette procédure qui est toujours en cours. Je ne sais pas exactement quel est notre effectif là-bas. Je sais que nous avons deux agents de sécurité des navires, mais je ne peux vous dire au pied levé le nombre exact d'employés qui s'occupent de ce service.

M. McRae: Qu'en est-il des petites embarcations?

M. Quail: Abordons la question de la recherche et du sauvetage. Je crois que nous avons expliqué qu'on avait convenu d'élaborer le programme de recherche et de sauvetage à l'échelle nationale. Compte tenu des besoins, on a déterminé qu'il était nécessaire d'avoir un navire de recherche et de sauvetage et que la Commission ne pouvait plus se permettre d'assurer ce rôle. Dans d'autres régions du pays, nous avons des navires de «naufrage», si on peut utiliser cette expression, qui sont placés à des endroits stratégiques; on a décidé d'instal-

[*Text*]

of boat in there at the moment. It does not totally meet, we do not think, the requirement both in the harbour and outside the harbour.

Indeed, we have an indication that we would like to be moving and it is part of the economic stimulation package to build a 40-foot crash boat which would be placed there this year; that would have a crew, I think, of about two or three people.

Mr. McRae: And it would be able to move out of the harbour?

Mr. Quail: Yes, it would.

Mr. McRae: What about the enforcement of safety regulations of small craft, keeping enough life jackets and flares and these kind of things that are going to be required?

• 2105

Mr. Quail: At the moment the Coastguard officers are not peace officers under the small boat regulations. We would use the craft and we would transport RCMP officers to do that. It is a question that we have under some review at the moment because not only does it apply here, it applies nationally, should we have Coastguard officers as peace officers. At the moment, they are not.

Mr. McRae: I am really concerned about this because as a boat owner in the past I must say that I was influenced by the presence of some kind of authority. If they were not there I might have been not nearly as careful as I was and I think a lot of people are this way. At the particular time when the harbour police were doing this they seemed to have had authority and they did it. If there is nobody doing it then people tend not to think about it. Such things as alcohol and so on are the kinds of things where, if there is no police present per se in a harbour, there are some problems that develop.

Mr. Quail: As I said, at the moment we, from a Constguard point of view nationally, use the RCMP whenever we want to enforce these regulations. There are other people who are designated as peace officers, any kind of police officer, as a matter of fact.

Mr. McRae: Is it not possible to have this designation given to some of your people?

Mr. Quail: We are looking at it. I will just tell you that while there are a lot of benefits to it, there are some side effects that once you appoint them as peace officers, eventually you get entangled because they have to go to court, and when they are at court you need more people to back fill behind them to keep running the boats, so there are some other implications to it.

Mr. McRae: Fine. Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Loiselle): Your time has finished, Mr. McRae. Mr. Forrestall, please.

[*Translation*]

ler un de ces navires dans ce port. Pour l'instant, nous avons envoyé un navire temporaire. A notre avis, il ne répond pas entièrement aux besoins, tant dans le port qu'à l'extérieur.

De fait, dans le cadre du programme de stimulation économique, il semble qu'il serait possible de construire un navire de naufrage de 40 pieds qui serait placé dans ce port cette année; il aurait un équipage d'environ 2 ou 3 personnes, je crois.

M. McRae: Pourrait-il se déplacer à l'extérieur du port?

M. Quail: Oui.

M. McRae: Qu'en est-il de l'application des règlements de sécurité sur les petites embarcations, pour ce qui est de garder un nombre suffisant de gilets de sauvetage, de torches et de ce genre d'équipement qui serait nécessaire?

M. Quail: Pour l'instant, aux termes des règlements sur les petites embarcations, les gardes côtiers ne sont pas des agents de la paix. Il nous faudrait utiliser le navire et transporter les agents de la GRC pour effectuer ces vérifications. Nous étudions actuellement la question de savoir si nous gardes côtiers devraient être agents de la paix, car cela s'applique non seulement à ce port mais aussi à tout le pays. Actuellement, ils ne jouent pas ce rôle.

M. McRae: Cette question me préoccupe vraiment car j'ai moi-même été propriétaire d'une embarcation autrefois, et j'avoue que j'ai été influencé par la présence d'une certaine autorité. Si ces surveillants n'avaient pas été là, je n'aurais peut-être pas été aussi prudent, et je crois que bien des gens agissent de cette façon. A cette époque, la police portuaire semblait avoir une certaine autorité, ce qui était le cas. Si cette surveillance n'existe pas, alors les gens ont tendance à être négligents. S'il n'y a pas de police dans le port, on commence à avoir des problèmes avec l'alcool, etc.

M. Quail: Comme je l'ai dit, partout au pays la garde côtière a présentement rescours à la GRC sitôt qu'elle doit faire respecter ces règlements. Il y a d'autres gens qui sont désignés au titre d'agents de la paix, de fait n'importe quel agent de police.

M. McRae: Ne serait-il pas possible que certains de vos gens reçoivent ce titre?

M. Quail: Nous étudions cette possibilité. Je dois vous dire que même si cela présente de nombreux avantages, il y a également des effets secondaires; en effet, si ces gens sont désignés comme agents de la paix, nous aurons éventuellement des problèmes car ils devront se présenter devant les tribunaux, et lorsqu'ils sont devant les tribunaux, il faut plus de gens pour assurer le service et le fonctionnement des navires; il y a donc des conséquences sérieuses.

M. McRae: C'est bien. Merci.

Le président suppléant (M. Loiselle): Votre temps est écoulé, monsieur McRae. Monsieur Forrestall, vous avez la parole.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I come back to where we left off this question of designation of Canadian shipping lines. You may understand, Mr. Chairman, that some of the latest, most recent studies show we now have about 50 nations practising some form of cargo reservation or other measures such as bilateral shipping agreements, preferential tariffs, good currency treatment or customs treatment or some other favourable motions which have the net effect of controlling a substantial amount of their own commercial activity and as well, and more important, where the balance goes. I am assuming that which is a very well documented fact, you can go through them from Algeria all the way through them, virtually through the alphabet, is the basis for the quote that appears on 51 of a shipping policy for Canada in the second column, second paragraph and I quote:

> The government intends to proceed with legislation to give it broad powers to obtain information and to act where Canadian shipping interests are threatened by the actions of a foreign Government or carrier. Legislation would include the power to permit the designation of "Canadian shipping lines," including companies located in Canada but not operating vessels under Canadian registry, to enable the Government to respond to the requirements of a number of developing countries.

Assuming that those two things are compatible, one being the reason for the other, I come back to my question. Will this not, in your judgment, have the effect of driving even more Canadian operators off shore with their vessels or registry so they can participate in what you tended to describe, and I agree with you that is the effect of it, the UNCTAD arrangement of so-called 40-40-20 or whatever formula would seem applicable or be dictated by country-to-country relationships? Do you honestly not think that would be the effect? The government has stated and presumably it has no intention of backing away for the time being, and I quote:

> The Government has concluded that the primary objective of Canadian deep-sea shipping policy should be to ensure the continuing availability of adequate and economic shipping services as part of the overall transportation system . . .

• 2110

and so on and so on.

> After full consideration of all the factors involved, the Government has concluded that, in the present circumstances achievement of these objectives does not warrant the provision of new tax or financial measures to support the development of a Canadian deep-sea merchant marine.

I again come back to my question. If we are not going to do it for ourselves, and some 50 nations of the world are doing it

[*Traduction*]

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'en reviens au point où nous avions laissé cette discussion à propos de la désignations des lignes maritimes canadiennes. Monsieur le président, vous savez peut-être que selon les plus récentes études, environ 50 nations pratiquent une forme quelconque de réservation des marchandises ou d'autres mesures telles les ententes bilatérales de transport, les tarifs préférentiels, les traitements de faveur en matière de monnaie et de douane, et d'autres formes de traitements de faveur, ce qui a pour effet direct de contrôler une partie substantielle de leur activité commerciale et, ce qui est plus important, d'influencer la balance commerciale. Je présume que ces faits sont notoires; tous ces pays, à commencer par l'Algérie et en allant jusqu'à la dernière lettre de l'alphabet ont adopté des pratiques qui sont à l'origine de la politique énoncée à la page 56 du document «Une politique canadienne de transport maritime; je cite le dernier paragraphe de la première colonne:

> Le gouvernement a l'intention de prendre des mesures législatives lui permettant d'obtenir l'information et d'intervenir lorsque les intérêts maritimes canadiens sont menacés par des pratiques de gouvernement ou de transporteurs étrangers. Ces mesures incluraient des pouvoirs permettant de désigner des «lignes nationales de transport maritime», qui comprendraient des compagnies établies au Canada mais n'exploitant pas des navires immatriculés au Canada, et permettant au gouvernement de répondre au besoin d'un certain nombre de pays en voie de développement.

En admettant que ces deux choses soient compatibles, l'une justifiant l'autre, je reviens à ma question. A votre avis, cela n'aurait-il pas pour effet d'entraîner un nombre encore plus considérable de lignes canadiennes à l'étranger, avec leurs vaisseaux ou leurs pavillons? Cela leur permettrait de participer à ce que vous avez justement décrit comme étant les conséquences d'une entente de la CNUCED; il s'agit de la formule dite 40-40-20, ou de toute autre formule qui pourrait être imposée par les relations de pays à pays. En toute honnêteté, ne croyez-vous pas que tels seraient les effets de cette entente? Le gouvernement ne semble pas vouloir s'écarter de la déclaration suivante que je cite:

> Le gouvernement a conclu que l'objectif premier d'une politique canadienne de transport maritime devrait être d'assurer le maintien d'un service de transport maritime suffisant et économique dans le cadre du système de transport général . . .

Le texte se poursuit.

> Ayant considéré tous les facteurs, le gouvernement a conclu que, compte tenu des circonstances actuelles, la réalisation de ces objectifs ne requiert pas l'adoption de nouvelles mesures fiscales pour favoriser le développement d'une flotte marchande canadienne.

J'en reviens à ma question. Près de 50 nations prennent ces mesures fiscales et ce nombre s'accroît. Alors, si nous ne

[*Text*]

and doing it increasingly, how are our entrepreneurs and owners and operators to get into the business unless in fact they go off-shore? They are not going to stay here and carry cargo at the direction of the government and pay higher taxes and not enjoy the benefits that are being extended to other nations. It is not going to cost us anything because we are not earning anything from foreign operations now, not a cent. So it is not going to cost us anything.

I just fail to see the logic, and I would like if you could, for the two or three minutes that I have left, direct yourself to that basic question: will this not in fact drive even more of our ships offshore? I think we now have 111 Canadians ships, owned by Canadians, Canadian corporations, registered offshore in countries of convenience, flying under flags of convenience. Are we not going to add more to it?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I could not make any projection as to whether that kind of provision would drive more Canadian companies off-shore. I do not think that provision in itself is a sufficient incentive that it becomes the determining factor as to whether somebody is going to get into the deep sea trades or not. I think the honourable member put the case extremely well in describing the kinds of discriminatory practices that are being engaged in by a substantial number of countries throughout the world. It was to address that problem for those 111 ships he referred to—and I think actually the number is probably about 70 greater than that . . .

Mr. Forrestall: It could be.

Mr. Sinclair: . . . that are already engaged in those . . .

Mr. Forrestall: Many companies have gone offshore and established companies offshore for the purpose of doing . . .

Mr. Sinclair: Some of those companies have been experiencing the kind of problems that the member refers to and this provisions is primarily in there to address that kind of problem.

Mr. Forrestall: Well, it is easy for me to say it, and I do say it and I reject it.

I wonder whether we could go a little bit further, still in the same area of marine policy. With respect to Arctic shipping and the intention of limiting the shipment of unprocessed or partially processed resources to Canadian registered vessels, is the department in fact in a position to implement this proposal, and can it do it in the coming Arctic shipping season? Can we move to that, to the implementation of that policy, this coming season? If so, perhaps, the Administrator, Mr. Chairman, could tell us what is the estimated increase in the number of Canadian ships that might be used and where we would stand with respect to foreign ships, which, as I understand it, would have to be exempt under that sort of all-inclusive disclaimer if available at reasonable cost.

The Vice-Chairman: I think your time is just about up, Mr. Forrestall. You can round up this question and then wait for the answer.

[*Translation*]

prenons pas ces mesures nous-mêmes, comment les propriétaires de lignes de transport canadiennes pourront-ils se lancer en affaires, à moins de s'exiler à l'étranger? Ils ne resteront sûrement pas ici pour transporter des marchandises selon les règlements du gouvernement, tout en payant des impôts plus élevés et en ne profitant pas des avantages que leur offrent d'autres pays. Cela ne nous coûtera rien puisqu'actuellement nous n'empochons pas un cent de ces sociétés étrangères. Alors cela ne nous coûtera rien.

Je ne comprends tout simplement pas cette logique, et au cours des deux ou trois minutes qu'il me reste, j'aimerais que vous portiez votre attention sur cette question élémentaire: ces conditions n'auront-elles pas pour effet d'inciter un plus grand nombre de nos lignes à s'installer à l'étranger? A l'heure actuelle, je crois que 111 navires canadiens appartenant à des sociétés canadiennes sont immatriculés avec un pavillon de complaisance. Cette tendance ne serait-elle pas accentuée?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne peux prévoir si ce genre de disposition inciterait un plus grand nombre de sociétés canadiennes à s'installer à l'étranger. Je ne crois pas que cette disposition puisse être en elle-même une mesure incitative suffisante pour amener une société à se lancer dans le domaine du transport marchand. A mon avis, le député a très bien illustré la difficulté en décrivant le type de pratiques discriminatoires adoptées par une foule de pays. C'est dans le but de régler les problèmes occasionnés par ces 111 navires dont il a parlé—et de fait je crois qu'il peut en ajouter 70 . . .

M. Forrestall: C'est bien possible.

M. Sinclair: . . . qui pratiquent déjà ces . . .

M. Forrestall: Un bon nombre de sociétés se sont exilées et ont créé des filiales à l'étranger dans le but de . . .

M. Sinclair: Certaines de ces sociétés ont connu le genre de problème dont parle le député, et cette disposition vise essentiellement à régler ce genre de problèmes.

M. Forrestall: Je rejette totalement cette disposition, et je le dis sans hésiter.

Nous pourrions peut-être pousser un peu plus loin, toujours dans le domaine de la politique du transport maritime. Pour ce qui est du transport maritime dans l'Arctique et de l'intention du gouvernement de limiter le transport de ressources brutes ou partiellement transformées aux navires battant pavillon candien, le ministère est-il en mesure de mettre en œuvre cette proposition, et peut-il le faire au cours de la prochaine saison de transport maritime dans l'Arctique? Pourrions-nous passer à l'application de cette politique au cours de la prochaine saison? Dans l'affirmative, monsieur le président, peut-être que l'administrateur pourrait nous dire quelle est l'augmentation prévue du nombre de navires canadiens qui pourraient être utilisés? Quelle serait notre situation pour ce qui est des navires étrangers qui, si je ne m'abuse, devraient être exemptés aux termes de ce type de désistement total, si c'était possible à un coût raisonnable?

Le vice-président: Je crois que votre temps est presque écoulé, monsieur Forrestall. Vous pourriez résumer cette question puis attendre la réponse.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Well, I will round out the question. What are reasonable costs and who decides? Is it the industry or the government with respect to the Arctic shipping, and in what position does this leave drilling rigs and also the so-called offshore supply vessels?

The Vice-Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we are trying to implement that portion of the shipping policy as rapidly as we can. As a matter of fact, discussions are under way at this very moment on that kind of issue. We look forward to an early implementation of that.

• 2115

As to what is meant by reasonable cost, the definition of that term has been assigned to the Shipping Advisory Board, which is an interdepartmental group that I chair and which renders advice on shipping matters to the Minister of Transport; and we hope that that definition would include proper costing in the offering of shipping services to . . .

Mr. Forrestall: Bear in mind the problem we had, last fall.

Mr. Sinclair: That is right.

We have, in fact, almost a dumping of shipping services on the market now—I am sure that the honourable member is aware of many instances of ships being offered at figures that could be deemed to be below cost—and the inclusion of those words "at reasonable cost" is an attempt to deal with that kind of problem so that Canadian ship operators would have a fair chance to compete in the Arctic environment, and we would provide some stimulus or some nurturing of an infant industry in the Arctic.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

I have two more people who want second rounds, Mr. Mazankowski and Mr. Portelance, and then Mr. Baker who has not had a round yet. Mr. Baker, will you wait until we have heard from these other two, since you did come in late?

Mr. Baker: All right.

The Vice-Chairman: So, Mr. Mazankowski and Mr. Portelance, and then Mr. Baker for a first round.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Sinclair, just to carry on from where we left off, you have left the impression that you consider your tolls, with respect to the St. Lawrence Seaway, to be based upon service provided perhaps more than the value of the commodity being transported. That is a very interesting philosophy. It does not necessarily apply to other modes of transportation. The railways, for example, do engage very deliberately in a discriminatory pricing policy, or charging what the traffic will bear, to use your words. Also, they take into account the matter of meeting offshore competition, and that is one of the ways in which they explain their reduced

[*Traduction*]

M. Forrestall: Je peux bien résumer ma question. Qu'est-ce qu'on pourrait qualifier de coûts raisonnables, et qui prend la décision? En matière de transport maritime dans l'Arctique, les décisions sont-elles confiées à l'industrie ou au gouvernement, et dans quelle position cela place-t-il les plates-formes de forage, de même que ce qu'on appelle les ravitailleurs des installations en haute mer?

Le vice-président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous essayons de mettre en œuvre le plus rapidement possible ce volet de la politique sur le transport maritime. De fait, des discussions sont en cours sur ces questions. Nous prévoyons une mise en œuvre prochaine de ces dispositions.

Quant à ce qu'on entend par coûts raisonnables, la définition de ce terme a été confiée au Conseil consultatif de la navigation, un groupe interministériel dont je suis le président et qui conseille le ministre des Transports en matière de transport maritime; nous espérons que cette définition comprendra une méthode satisfaisante de calcul des prix dans l'offre de service de transport maritime à . . .

M. Forrestall: Rappelez-vous les problèmes que nous avons eus l'automne dernier.

M. Sinclair: C'est exact.

De fait, dans ce marché, nous faisons presque face à un dumping de services de transport maritime—je suis persuadé que le député est au courant d'un certain nombre de cas où les services de certains navires ont été offerts à des prix inférieurs au prix de revient—et en incluant ces mots «à des coûts raisonnables»—nous essayons de régler ce genre de problème afin que les exploitants de navires canadiens aient une juste chance de faire concurrence dans le domaine du transport maritime dans l'Arctique; nous serions disposés à offrir certains stimulants ou à encourager l'industrie naissante du transport maritime dans l'Arctique.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall.

Il y a encore deux personnes qui veulent parler au deuxième tour, M. Mazankowski et M. Portelance, puis M. Baker qui n'est pas encore intervenu. Monsieur Baker, voulez-vous attendre que nous ayions entendu ces deux autres intervenants, puisque vous êtes arrivé en retard?

M. Baker: D'accord.

Le vice-président: Alors, M. Mazankowski a la parole, suivi de M. Portelance, puis de M. Baker, pour le premier tour.

M. Mazankowski: Monsieur Sinclair, reprenons où nous nous étions arrêtés. Vous semblez dire que les droits de péage que vous imposez, pour la voie maritime du Saint-Laurent sont fondés sur les services offerts, plus que sur la valeur des marchandises transportées. C'est là une philosophie très intéressante. Elle ne s'applique pas nécessairement aux autres modes de transport. Par exemple, les chemins de fer se livrent délibérément à une politique discriminatoire d'établissement des prix, imposant les frais qu'on voudrait bien payer, pour utiliser votre propre expression. Les chemins de fer tiennent également compte de la concurrence des transporteurs mar-

[*Text*]

freight rates on moving steel from Hamilton to Vancouver: in order to assist in meeting the competition from offshore.

Surely for an institution which works to the general advantage of Canada—and I presume the St. Lawrence Seaway is that—maintaining the competitiveness of our Canadian resource and manufacturing industries is certainly one of the objectives that should be fullfilled; but I am wondering.

It has been pointed out that your department is being afflicted with the challenge of cost recovery—and, of course, we are all concerned about cost. But it has been pointed out that while transits through the St. Lawrence Seaway have been reduced by something like 25 per cent over the last 18 or 20 years, tonnage has increased by roughly 300 per cent; yet, at the same time, expenses have increased in the operations of the St. Lawrence Seaway by some 675 per cent, while general costs over that period of time have increased by some 200 to 220 per cent. It seems to me that if we are going to push this cost recovery thing just too far, we may hurt ourselves in the end.

I am sure my friend, the Chairman, would be very concerned about the impact of increased costs in the movement of grain through the east. There is quite a mood of opinion out west that we should increase the movement of our grain through the ports of Prince Rupert and Vancouver, if we are going to be afflicted with these kinds of harsh costs levelled upon the movement of these bulk commodities, and I think that you are really promoting that idea.

As well, in one of your speeches, you indicated that you are going to have to incorporate some cost recovery policies with respect to navigational aids, dredging and ice-breaking, but that the costs will be distributed fairly, equitably and in a practical fashion. But if 90 per cent of the movement through the Seaway is bulk commodities, I suppose it is fair to assume that the bulk of those costs that are going to be distributed will fall again upon the movement of the bulk commodities, and I just wonder how much that traffic can stand. Are you concerned about it, and where is the break-even proposition?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: In the same way as the present toll structure was investigated, analysed and implemented, that will be the total approach towards any further ventures in cost recovery. I would remind the honourable member that we have stated on many occasions that sensitivity analyses to the increased tolls, studies on those, were done on both sides of the border and concluded that the imposition of the tolls was a reasonable course of action to follow. So the 50 per cent of the toll increase was implemented in the past season and, in spite of a three-month strike in the iron ore mines which significantly impacted the tonnage in the St. Lawrence Seaway, we still wound up the year with an equalling of the record performance of 1977. So the dire forecasts of loss of cargo or loss of volume as a result of the increased tolls not only did not come about, but if we had had normal conditions, namely the

[*Translation*]

chands, et ils justifient leurs tarifs réduits pour le transport de l'acier de Hamilton à Vancouver, en affirmant que cela a pour but de faire face à de la concurrence des transporteurs marchands.

Il est certain que pour toute institution au service du Canada—ce qui est le cas de la voie maritime du Saint-Laurent, je présume—le maintien de la position concurrentielle de nos ressources et industries canadiennes devrait être l'un des principaux objectifs visés. Toutefois, je m'interroge.

On a souligné que votre ministère se préoccupe maintenant du recouvrement des frais—évidemment, nous sommes tous préoccupés par les frais. Toutefois, on a souligné qu'alors que le traffic dans la voie maritime du Saint-Laurent a connu une baisse d'environ 25 p. 100 au cours des 18 ou 20 dernières années, le tonnage a augmenté d'environ 300 p. 100; et pourtant, au même moment, les frais d'exploitation de la voie maritime ont augmenté d'environ 675 p. 100, alors que les coûts généraux pour cette période ont augmenté de 200 à 220 p. 100, approximativement. Il me semble que si on insiste trop sur le recouvrement des frais, nous pourrions finalement nous faire du tort.

Je suis persuadé que mon ami le président, serait très préoccupé de l'impact d'une augmentation des frais dans le transport des céréales vers l'Est. Dans l'Ouest, on semble penser de plus en plus que si nous devons être touchés par ces augmentations des frais de transport des marchandises en vrac, on devrait accroître le transport des céréales par les ports de Prince-Rupert et de Vancouver; je crois que vous encouragez cette tendance.

Également, dans l'un de vos discours, vous avez précisé que vous devrez mettre en œuvre une certaine politique de recouvrement des frais pour les aides à la navigation, les opérations de dragage et les brise-glace, mais les frais seront distribués équitablement et de façon pratique. Cependant, 90 p. 100 des marchandises qui passent par la Voie maritime sont des produits transportés en vrac, aussi est-il juste de supposer que la plus grande partie de ces coûts à distribuer iront au transport des marchandises en vrac. Je me demandais quelle était la situation de ce transport. Vous préoccupe-t-il? Où situe le seuil de rentabilité?

M. Sinclair: Monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: On déterminera toutes les modalités de recouvrement des coûts de la même manière qu'on a examiné, analysé et mis en application la formule actuelle de péage. Nous avons déjà dit à plusieurs reprises que nous avions effectué des analyses pour déterminer le degré de réactions aux augmentations du péage et les études effectuées des deux côtés de la frontière ont permis de conclure que l'imposition de ces péages était une mesure raisonnable. On a donc mis en application au cours de la saison dernière la hausse du péage de 50 p. 100 et en dépit d'une grève de trois mois dans les mines de fer, dont les répercussions étaient importantes sur le tonnage transporté par la Voie maritime du Saint-Laurent, à la fin de l'année nous avions réussi à égaler le record établi en 1977. Non seulement les sombres prévisions de pertes de cargaisons ou de volume par suite de l'augmentation des péages ne se

[*Texte*]

absence of the strike at the iron ore mines, we would have had a very substantial new record tonnage shipment and revenues in the St. Lawrence Seaway in 1978.

I also said in the speech to which you refer that we would examine every step of the way in cost recovery so as not to disturb or disjoint any of the cost-recovery policies that were already in place, and to the extent that we would embark on the beginnings of a cost-recovery program for navigational aids, we would be taking into account the same kind of question that the St. Lawrence Seaway took into account when they came with the decision and with the recommendation for the increased toll structure. We do not intend in any way, shape or form that it be a unilateral imposition or one without total appreciation of the impact that any such policy might have. We would proceed slowly and deliberately with full study of all the implications that were involved before imposing any additional charges.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. If you want a third round, even if it is only five minutes . . .

Mr. Mazankowski: Yes.

The Vice-Chairman: I will put you down for a third.

All right, Mr. Portelance, and then Mr. Baker for the first round.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser une question à M. Sinclair, en ce qui concerne l'Administration de pilotage. J'ai ici les deux tableaux n°s 34 et 35. Je m'aperçois que dans la zone du Pacifique, par exemple, pour 145 employés les dépenses d'exploitation sont de 9,463 mille dollars ce qui donnent une moyenne de $65,000 par employé. Si l'on regarde la zone des Laurentides, c'est $57,000; pour les Grands lacs ce serait $55,000, et l'Atlantique: $41,000.

Quelle est la raison du coût aussi élevé dans la zone du Pacifique?

Mr. Sinclair: It reflects an entirely different pilotage system between what happens in the St. Lawrence and what happens on the Pacific coast. The pilotage trip on the West Coast tends in many ways to be a longer and more costly trip than the one in the St. Lawrence. I take it the member is referring to the difference in the level of operating expenditures between the Laurentian authority and the Pacific authority, where the costs are about double with almost three times the number of pilots. Yes, pretty close to three times.

• 2125

Mr. Portelance: If we look at the Pacific they seem to have 145 men working there. That is your estimate for 1979-80. If we go to the Atlantic, for example, the average there would be $41,000, which is $24,000 less than the Pacific. If we look at the entire cost the average would be $56,000 for 706 people, and yet the Pacific is much higher than all the others.

[*Traduction*]

sont-elles par réalisées, mais dans des conditions normales, c'est-à-dire en l'absence de la grève dans les mines de fer, la Voie maritime du Saint-Laurent aurait établi en 1978 un record exceptionnel en ce qui concerne le tonnage et les recettes.

J'ai également dit dans le discours auquel vous avez fait allusion, que nous examinerions toutes les étapes du recouvrement des coûts afin de ne pas déranger les politiques de recouvrement des coûts déjà en vigueur. J'ai dit également que pour lancer un programme de recouvrement des coûts dans le cas des aides à la navigation, nous tiendrions compte des mêmes éléments que l'Administration de la Voie maritime a utilisés pour décider et recommander la formule de hausse du péage. Nous n'avons jamais eu l'intention d'imposer de nouveaux taux de façon unilatérale ou sans tenir compte de toutes les répercussions éventuelles d'une telle décision. Avant d'imposer de nouveaux taux, nous allons procéder lentement et soigneusement, en étudiant toutes les répercussions éventuelles.

Le vice-président: Merci, monsieur Mazankowski. Si vous voulez que j'inscrive votre nom pour un troisième tour, même si . . .

M. Mazankowski: Oui.

Le vice-président: . . . il ne reste que cinq minutes, je vous inscrirai quand même.

En ce qui concerne le premier tour de questions, la parole est maintenant à M. Portelance, qui sera suivi de M. Baker.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask Mr. Sinclair a question about the pilotage authorities. I have here your tables numbers 34 and 35. I see that in the Pacific area, for instance, for 145 employees the operating expenditures total $9,463 million, which gives an average of $65,000 per employee. If you look at the Laurentian area, you see $57,000, whereas for the Great Lakes, it is $55,000 and for the Atlantic area, $41,000.

What is the reason for such high costs in the Pacific area?

M. Sinclair: Elle est due au fait que l'organisation du pilotage sur la côte du Pacifique diffère totalement de celle du Saint-Laurent. Les voyages des pilotes de la côte ouest sont la plupart du temps plus longs et plus coûteux que ceux des pilotes du Saint-Laurent. Je suppose que vous faites allusion à l'écart entre les dépenses de fonctionnement de l'Administration des Laurentides et celle du Pacifique qui compte trois fois plus de pilotes et dont les dépenses sont le double. Presque trois fois plus.

M. Portelance: D'après vos prévisions pour 1979-1980, 145 personnes travailleront pour l'Administration du Pacifique. La moyenne s'élève à $41,000 dans l'Administration de l'Atlantique, c'est-à-dire $24,000 de moins que pour celle du Pacifique. La moyenne des dépenses globales se chiffre à $56,000 pour 706 personnes, mais celles de l'Administration du Pacifique sont beaucoup plus élevées que toutes les autres.

[*Text*]

Mr. Sinclair: It reflects really two different systems of pilotage. In the Atlantic the pilots are almost entirely employees and it reflects just an employee's salary cost, whereas in the Pacific and, to some significant extent, in the Laurentian pilotage authority, the pilots contract for their services as a corporation to the pilotage authority. Therefore, the costs that are incurred include contributions for pilot pension plans et cetera, and also the expenses of running the pilots' corporation.

Mr. Portelance: And the salary must be much higher there than in the other places to each pilot?

Mr. Sinclair: Probably the highest pilotage remuneration is on the Pacific Coast, followed by the Laurentian region. The Atlantic region probably has the lowest average pilot cost, but not by very much.

Mr. Portelance: Thank you. That is all.

The Vice-Chairman: Mr. Baker, your first round, and you have 10 minutes.

Mr. Baker: Yes, Mr. Chairman. I probably will not require the full 10 minutes. I just want to ask a couple of questions.

First of all, a general question. I do not know if this has been asked before, but the projected vessel movements in Canada, the volume of activity that the Canadian Coast Guard is projected to be taking part in across Canada, projects quite a volume of increase in the Pacific region and quite an increase in the Newfoundland region, with a decrease forecast for the Maritimes region and a decrease forecast for the Laurentian region for the period 1981 to 1985. In other words, what we will have, as far as vessel movements are concerned, are the greatest vessel movements in the Pacific region, the second largest vessel movements in the Newfoundland region. I can see through the explanatory notes that the increased activity with fishing vessels and search and rescue, which the Canadian Coast Guard participates in, a very major role, will of course increase off the Newfoundland coast. Is that the extent of your projected increase in the Newfoundland region, or are there other factors; and what would be the factors that would contribute toward a decrease in activity in the Laurentian region and the Maritimes region as contained in Table 6?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the hon. member is quite correct that the activity in the Newfoundland region does reflect the activity in the fishing industry, in just the same way as it is also reflected in the Pacific region. Also we have, particularly in Pacific, a rather significant increase in pleasure boating; it is perhaps the fastest growing area of the country.

• 2130

With regard to your question on the Maritimes and Laurentian, what we are seeing is a lesser number of larger vessels. The number of movements is going down but the tonnage carried is increasing.

Mr. Baker: I see. That explains it.

I wanted as well, Mr. Chairman, to congratulate Mr. Sinclair and the department for the manner in which I think the department is moving, in the recognition of the areas of

[*Translation*]

M. Sinclair: Il s'agit en fait de deux systèmes de pilotage différents. Presque tous les pilotes de l'Administration de l'Atlantique sont des employés et rémunérés en conséquence, tandis que bon nombre des pilotes de l'Administrations de pilotage du Pacifique et des Laurentides sont embauchés sous contrat. Par conséquent, les dépenses comprennent les contributions au régime de retraite des pilotes, etc., ainsi que les dépenses d'administration de la société des pilotes.

M. Portelance: De plus, le traitement de chaque pilote doit être beaucoup plus élevé qu'ailleurs?

M. Sinclair: Ceux de la côte du Pacifique sont probablement les mieux rémunérés, suivis de ceux des Laurentides. Les traitements les moins élevés sont ceux de la région de l'Atlantique, mais pas de beaucoup.

M. Portelance: Merci, c'est tout.

Le vice-président: Monsieur Baker, vous disposez de dix minutes au premier tour.

M. Baker: Oui, monsieur le président, je serai probablement moins long. J'ai seulement quelques questions à poser.

J'ignore si on a déjà posé cette question, mais les prévisions relatives aux activités de la Garde côtière canadienne supposent un net accroissement dans la région du Pacifique et celle de Terre-Neuve et une baisse dans les régions des Maritimes et des Laurentides pour la période de 1981 à 1985. Autrement dit, la région du Pacifique arrivera au premier rang et la région de Terre-Neuve au deuxième, quant aux mouvements de navires. D'après les notes explicatives, les activités des navires de pêche et des navires de recherche et de sauvetage en mer, où la garde côtière canadienne joue un rôle important, connaîtront une hausse près de la côte de Terre-Neuve. L'augmentation que vous prévoyez dans la région de Terre-Neuve découlera-t-elle aussi d'autres facteurs? Dans l'affirmative, quels facteurs seraient susceptibles de contribuer à une baisse des activités dans la région des Laurentides et celle des Maritimes selon le tableau 6?

M. Sinclair: Monsieur le président, vous avez raison de dire que l'augmentation des activités dans la région de Terre-Neuve découle de l'industrie de la pêche, à l'instar de la région du Pacifique. Il y aura aussi, surtout dans le Pacifique, une augmentation importante de la navigation de plaisance, le secteur connaissant l'expansion la plus rapide.

Pour ce qui est des Maritimes et des Laurentides, le nombre de mouvements décroit, mais la quantité de marchandises transportées augmente.

M. Baker: Je vois, cela explique tout.

Je tenais aussi, monsieur le président, à féliciter M. Sinclair et le ministère d'avoir enfin reconnu les régions du Canada où les besoins sont les plus pressants.

[*Texte*]

greatest need in Canada that appears to be the case to me right now.

The second question I wanted to ask, Mr. Chairman, is regarding what is termed the exemptions of ships granted by the Ministry of Transport pursuant to Section 134 of the Canada Shipping Act. Mr. Chairman, it is just a question to Mr. Sinclair of clarification regarding the terminology used in reporting these numbers of ships. And I can see, according to a table which I have, that in the Newfoundland region the number of ships exempted in 1978 was 49, and in the explanation given to me it says this concerning the table and concerning the statistics:

> Reports of vessels exempted during 1978 under Section 134 of the Canada Shipping Act from the requirement to be provided with a properly certified master, first mate or second mate, as indicated, by reason of nonavailability of properly certified and suitable personnel . . .

I have a whole list of ships, with the personnel who were exempted and the region in which they travelled, an incredible list, and I would like, Mr. Chairman, to get an explanation. Does this actually mean, as the explanation given in writing, exempted by reason of nonavailability of properly certified and suitable personnel? From that I would conclude, just reading it firsthand, that you had a hole group of ships that were on the ocean, with people in charge who did not know what they were doing. Am I correct in that assumption?

Mr. Sinclair: No, sir, I do not think you are correct in that assumption. I wonder if we might take the question on notice and provide you with a full answer on Thursday morning when this Committee reconvenes.

I am quite confident that the circumstances surrounding that list of exemptions does not portray the undesirable picture that you have painted of it and that there is a good and sufficient reason. I do not have the information right at my fingertips but I would like to take it on notice and we will supply you with a full answer by Thursday morning.

Mr. Baker: Fine, Mr. Chairman. That is suitable.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Baker.

Mr. Mazankowski, on the third round.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Sinclair could tell the Committee what amount we are talking about in aggregate terms with reference to navigational aids, icebreaking and dredging, as it relates to the marine sector.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we really have not got that far in our studies to be able to properly isolate the applicable costs in the various areas to as yet have any meaningful dialogue with the industry. Suffice it to say that in these deliberations we really have three populations we have to look at, the commercial industry, the fishing industry and the pleasure boater, and the allocation of costs to those respective populations is not an easy business.

Mr. Mazankowski: Would those constitute what you referred to as the identifiable groups of beneficiaries or would there be more than that?

Mr. Sinclair: Those are the three prime groups.

[*Traduction*]

Je voulais poser une deuxième question au sujet des exemptions accordées par le ministère des Transports conformément à l'article 134 de la Loi sur la Marine marchande du Canada. J'aimerais seulement obtenir des éclaircissements au sujet des termes employés pour faire rapport du nombre de navires. Selon un tableau que j'ai devant moi, 49 navires ont été exemptés en 1978 dans la région de Terre-Neuve, et voici l'explication que l'on m'a donnée:

> Des navires ont été exemptés en 1978 en vertu de l'article 134 de la Loi sur la Marine marchande du Canada de l'obligation d'être dotés d'un capitaine, lieutenant ou mécanicien certifiés parce qu'aucun personnel certifié n'était disponible . . .

J'ai une liste incroyable de navires dont le personnel a ainsi été exempté et j'aimerais obtenir des explications. Est-il vrai qu'on ait exempté ces personnes parce qu'aucun personnel certifié et approprié n'était disponible? J'en conclus à première vue que des équipages incompétents ont navigué à bord de toutes sortes de navires. Ma conclusion est-elle juste?

M. Sinclair: Non, je ne crois pas. Permettez-nous de noter cette question et de vous fournir une réponse complète à la prochaine réunion du Comité jeudi matin.

Je suis sûr que les circonstances dans lesquelles ces exemptions ont été accordées ne reflètent pas une situation aussi désastreuse que celle que vous avez dépeinte et qu'elles étaient fondées sur des motifs sérieux. Je ne puis vous fournir ces renseignements à brûle-pourpoint, mais nous pouvons vous fournir une réponse complète jeudi matin.

M. Baker: Très bien. Cela me va.

Le vice-président: Merci, monsieur Baker.

Monsieur Mazankowski, au troisième tour.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Sinclair pourrait-il nous dire combien coûte au total l'équipement d'aide à la navigation, comme les brise-glace et l'équipement de dragage?

M. Sinclair: Monsieur le président, nos études ne nous permettent pas pour l'instant d'isoler les coûts imputables à chaque secteur et d'amorcer un dialogue valable avec l'industrie. Je me contenterai de dire que nous abordons trois groupes différents, l'industrie commerciale, l'industrie de la pêche et la navigation de plaisance et qu'il n'est pas facile de répartir les coûts entre les différents groupes.

M. Mazankowski: S'agit-il des groupes de bénéficiaires identifiables auxquels vous avez fait allusion ou y en a-t-il d'autres?

M. Sinclair: Ce sont les trois groupes les plus importants.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: What impact would this cost-recovery program have on the users of the seaway?

• 2135

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that will be the subject of study when we have isolated the costs by the types of beneficiaries and the area in which they operate and when we might have some indication of the dollar values we would be looking at.

Mr. Mazankowski: Will it be significant?

Mr. Sinclair: Any figure, I guess, is significant to the industry. Yes, I think they would be a significant number, but I do not know whether they would be any more significant than the recent toll increases the Seaway has just imposed.

Mr. Mazankowski: The 100-per cent or the 50-per cent?

Mr. Sinclair: The 100-per cent.

Mr. Mazankowski: So, it could result in another doubling of Seaway's, is that correct?

Mr. Sinclair: No, I am not saying that. I have said that I do not think it would be quite that much.

Mr. Mazankowski: But close to it.

Mr. Sinclair: We have not analyzed our figures down to a point where I could factually answer that question.

Mr. Mazankowski: You are going to drive us into moving all our grain out to the West Coast. Mr. Chairman, you had better get into this act, because if that happens you will maybe have to move out to Prince Rupert or Vancouver.

The Vice-Chairman: The Chairman's tongue is tied at this particular point, but I just had some conversations with one of the major railway people in the West recently, and he said to me that if it were not for Crows Nest, there would not be any Vancouver, everything would go through Thunder Bay. I am only quoting.

Mr. Mazankowski: I think the impact of that would be very significant in terms of the movement of grain and, I am sure, of iron ore. Have you thought about how you will go about allowing for more effective policy input and policy discussion with the users? They are of the opinion that they are pretty much in isolation and that whatever mechanism you have in the consultative process is, at best, inadequate. Are you looking at any ways and means of improving that dialogue?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we certainly are looking at ways and means of improving that dialogue. If the honourable member will refer to the speech of mine that he has in front of him, he can read in there that I have invited the industry to participate with us every step of the way all the way through this project, that we put them on notice that we would be looking at it as far back as 12 months ago at their annual convention. I made a commitment at that time that we would consult fully with them at each and every stage of the way, we invited them to join with us, we said that we would make available to them all the impact studies and freely seek their opinions and their views before any positions were taken. I

[*Translation*]

M. Mazankowski: Quelles seront les répercussions de ce programme de récupération des coûts sur les usagers de la Voie maritime?

M. Sinclair: Monsieur le président, elles feront l'objet d'une étude lorsque nous aurons déterminé les coûts imputables à chaque groupe, lorsque nous saurons dans quelle région ils se trouvent et connaîtrons les montants en cause.

M. Mazankowski: Seront-ils importants?

M. Sinclair: Je suppose que pour l'industrie, tout montant à payer est important. Néanmoins, je crois qu'ils seront importants, mais j'ignore s'ils le seront plus que les récentes augmentations de tarifs imposés par la Voie maritime.

M. Mazankowski: Celles de 100 p. 100 ou de 50 p. 100?

M. Sinclair: De 100 p. 100.

M. Mazankowski: Cela pourrait donc avoir pour effet de doubler encore une fois le tarif des voies maritimes, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'ils ne seraient pas aussi importants.

M. Mazankowski: Mais presque.

M. Sinclair: Nos analyses ne me permettent de donner une réponse à cette question.

M. Mazankowski: Vous allez nous obliger à transporter tout notre grain vers la côte ouest. Monsieur le président, vous devriez peut-être intervenir, car si cela se produit, vous serez peut-être obligé de déménager à Prince Rupert ou Vancouver.

Le vice-président: La présidence ne peut se prononcer là-dessus, mais je me suis entretenu récemment avec un représentant d'une importante société de chemins de fer de l'Ouest. Il m'a dit qu'en l'absence de la Passe du Nid du Corbeau, rien ne se ferait par Vancouver, tout irait par Thunder Bay. Je ne fais que le citer.

M. Mazankowski: Cette mesure aurait d'énormes répercussions sur le transport du grain et aussi sur celui du minerai de fer. Avez-vous envisagé une façon de permettre une plus grande participation des usagers à l'élaboration des politiques? Ils ont l'impression de rester à l'écart et estiment que les mécanismes de consultation s'il y en a sont loin d'être appropriés. Cherchez-vous des façons d'améliorer le dialogue?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous cherchons certainement des façons d'accroître le dialogue. Si le député se reporte à mon discours, dont il a une copie, il pourra constater que j'y invitais les milieux industriels à participer à toutes les étapes de ce projet et que nous les en avons avertis il y a déjà 12 mois lors de leur congrès annuel. Je m'étais alors engagé à les consulter pleinement à chaque étape du processus. Nous les avons invités à collaborer avec nous, nous avons mis à leur disposition toutes les études sur les répercussions et nous avons cherché à connaître leur opinion avant de prendre toute initiative. J'ai réitéré mon invitation à leur congrès de cette année. Lors de la planification de l'étude, nous avons réservé beau-

[*Texte*]

reiterated that invitation this year at their annual convention. In the planning we have done for the study and how we might conduct it we have allowed substantial periods of time for industry consultation and industry participation in whatever parts of the over-all project they would be interested in.

Mr. Mazankowski: Are you suggesting that they have not responded to your invitation?

Mr. Sinclair: I think they have responded appropriately up to this time. We really have not begun the studies yet, so active participation has not really been called for. But it will be in the future and I fully anticipate, based on the discussions I have had with them, that they intend to respond.

Mr. Mazankowski: Mr. Sinclair, will the studies you will be undertaking be in-house studies or will you be engaging consultants to do this work? Are you that far advanced in your planning stages?

Mr. Sinclair: We are not that far advanced, it may be a combination of both.

Mr. Mazankowski: When do you suspect that your studies will be completed?

Mr. Sinclair: We do not think the studies will be completed until well on into 1980, approximately 1981.

Mr. Mazankowski: That will be after the full impact of the 100 per cent increase in the tools will have been effected.

Mr. Sinclair: That is correct.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, I do not know whether we will have time for another round, but I will put you down.

Mr. Forrestall, five minutes.

• 2140

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if I could move fairly quickly then to the *John A. Macdonald*; two areas, the *John A. Macdonald* and how she is wintering; what it is going to cost us to get her going again; what damage has she sustained; how has she wintered and what it is going to cust us or what it is going to cost Home Oil, is it, that has her chartered?

Mr. Sinclair: Dome Petroleum.

Mr. Forrestall: What is it going to cost us or cost them to get it back in operation? When will we be able to take a good look at her, or are we looking at her? Is there anybody on board for example—just the general thing about it.

A second question going back to the Nuclear Icebreaker Design and the undertakings that we have had to put five or six million into studies and engineering workups and what not. We have had it going back to 1976-77, 1978-79 and 1979-80. To date we have spent $50,000 more or less; is that correct? If it is correct, what is the status of this design work? Are we going to go ahead with it, or have we sort of shelved it for the interim? The item continues to appear. Perhaps I should have asked for the "Advanced Nuclear Icebreaker Study" and "Nuclear Icebreaker Design; each one of the descriptions is slightly different. The first one was "Advanced Nuclear Icebreaker Study"; then it became "Advanced Nuclear Icebreak-

[*Traduction*]

coup de temps à la consultation et à la participation de l'industrie à tout élément du projet pouvant l'intéresser.

M. Mazankowski: Voulez-vous dire que les milieux industriels n'ont pas répondu à votre invitation?

M. Sinclair: Ils l'ont fait de façon appropriée jusqu'à maintenant. Nous n'avons pas vraiment amorcé les études et leur participation active n'a donc pas encore été sollicitée. Toutefois, elle le sera, et je suis convaincu, d'après les conversations que j'ai eues avec eux, qu'ils ont l'intention de répondre.

M. Mazankowski: Monsieur Sinclair, ces études seront-elles effectuées par vos fonctionnaires ou aurez-vous recours à des firmes d'experts-conseils? Où en est rendue votre planification?

M. Sinclair: Je ne puis le dire pour l'instant, ce sera peut-être une combinaison des deux.

M. Mazankowski: Quand ces études seront-elles terminées d'après vous?

M. Sinclair: Pas avant la fin de 1980, peut-être 1981.

M. Mazankowski: C'est-à-dire après que l'impact de l'augmentation de 100 p. 100 des tarifs se sera fait sentir.

M. Sinclair: C'est exact.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, j'ignore si nous aurons le temps de procéder à un autre tour, mais j'inscris votre nom quand même.

Monsieur Forrestall, cinq minutes.

M. Forrestall: Permettez-moi donc, monsieur le président, de poser quelques brèves questions sur le *John A. Macdonald* et son hivernage. Combien nous coûtera sa remise en service, quels dommages a-t-il subis; comment s'est passé l'hivernage et combien devrons-nous dépenser, ou la société qui l'a affrêté, la Home Oil je crois?

M. Sinclair: La Dome Petroleum.

M. Forrestall: Combien coûtera sa remise en service, à nous ou à cette société? Quand pourrons-nous l'examiner ou cela a-t-il déjà été fait? Y a-t-il quelqu'un a bord, par exemple?

Ma deuxième question porte sur le poste «Conception de brise-glaces nucléaires» et sur toutes les études techniques que nous avons dû entreprendre et qui nous ont coûté 5 ou 6 millions de dollars. Ce programme figurait au budget de 1976-1977, à celui de 1978-1980 et de 1979-1980. Jusqu'à maintenant, nous avons dépensé environ $50,000 n'est-ce-pas? Dans l'affirmative, qu'en est-il de ces travaux de conception? Allons-nous les mener à terme ou les mettre au rancart pour l'instant? Ce poste figure toujours au budget. J'aurais peut-être dû faire allusion à «l'étude sur les brise-glaces nucléaire» et «à la conception de brise-glaces nucléaires» chaque description est légèrement différente. Dans le premier budget, il

[*Text*]

er Study (Artic)"—I do not know where else we would have used it—and now it is called "Nuclear Icebreaker Design". I am assuming there are the three items. Where do we stand, first with the John A. Macdonald and then the icebreakers?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like to call upon Mr. Quail to respond to the question on the Sir John A. Macdonald.

The Vice-Chairman: Mr. Quail.

Mr. Forrestall: I wonder if I could just throw in a third question; then I promise to go down for the fourth round next week.

The fourth question is, can the Minister say something very briefly about the time parameters of the decision making process on the disposal and dispositions of the *Kurdistan*? I just listened to a very interesting brief next door with respect to it and the indication is that the decision will be made not later than late tomorrow morning. I wonder if perhaps you gentlemen would like to comment briefly on the time parameters of the decision, whether to bring it in or to otherwise dispose of it?

The Vice-Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: The *Sir John A. Macdonald*, Mr. Chairman, is under charter to Dome Petroleum from September 1 to September 1, including the wintering up period. There is no one on the *Macdonald*; it is laid up as dead ship. As parts of the terms of the charter there are regular flights throughout the winter during which we had coastguard personnel joint the Dome personnel to visit the ship. The reports to date are that the ship is wintering well. All the costs associated with the operation for the complete year and the cost of starting the ship back up are Dome's account. This includes the damage that the *Macdonald* suffered at the end of the season last year.

Negotiations, "discussions", I guess is perhaps a better word, are ongoing at this particular time with Dome on the methods to undertake that repair. It would appear at this point that we will undertake the repair in situ before the ice breaks up in the Beaufort. She is wintering at Summer's Harbour.

I am not sure if I answered all your questions on the *Macdonald*.

Mr. Forrestall: You have no reason to believe that she sustained any extensive or substantial winter damage?

Mr. Quail: At the moment we have no reason to believe that. We have been on board in January and we were on board in February, and I think we have a trip up due in March. The reports that we have from their people as well as our own—it was part of the contract terms that they were to provide us with a report—indicate that it seems to be wintering well. When we start flashing up all of the systems, you know, we may have a few leaks here and there; I would not want to deny that, but at the moment there is nothing untoward that we are aware of.

In addition, the ship is insured the whole time it is up there, again at the account of Dome.

Mr. Forrestall: Thank God.

[*Translation*]

s'agissait d'une étude, ensuite c'est devenu une étude pour l'Arctique . . . je me demande où on aurait pu s'en servir ailleurs . . . et maintenant on l'appelle «conception de brise-glace nucléaire». Où en sommes nous rendu tout d'abord pour le *John A. Macdonald* et ensuite les brise-glaces?

M. Sinclair: Monsieur le président, je demanderai à M. Quail de répondre à la question sur le *John A. Macdonald*.

Le vice-président: Monsieur Quail.

M. Forrestall: Permettez-moi de poser une autre question, je vous promets d'inscrire ensuite mon nom pour le prochain tour la semaine prochaine.

Le ministre peut-il nous dire quand une décision doit être prise au sujet de la disposition du *Kurdistan*? Je viens d'entendre un mémoire très intéressant à ce sujet et il semble que cette décision sera prise dès demain matin. Pourriez-vous nous dire quand la décision doit être prise, soit de le remoquer ou d'en disposer autrement?

Le vice-président: Monsieur Quail.

M. Quail: Monsieur le président, le *Sir John A. Macdonald* est affrêté par la Dome Petroleum du 1er septembre au 1er septembre, y compris la période d'hivernage. Pour l'instant, personne ne se trouve à bord du *Macdonald*. Aux termes du contrat d'affètement, des membres de la Garde côtière ont visité régulièrement le navire en compagnie de représentants de la Dome. Jusqu'à maintenant, il semble que l'hivernage se passe très bien. Toutes les dépenses d'exploitation et les frais de remise en service incombent à la Dome. Ils comprennent les dommages qu'a subis le *Macdonald* à la fin de la saison de l'an dernier.

On a amorcé des négociations, ou plutôt des discussions, avec la société Dome sur la façon de procéder à la réfection. Il semble pour l'instant que les travaux de réfection se feront sur place avant la débâcle dans la mer de Beaufort. Le navire hiverne à Summer's Harbour.

Je crois avoir répondu à toutes vos questions sur le *Macdonald*.

M. Forrestall: Rien ne vous porte à croire qu'il ait subi des dommages considérables pendant l'hiver?

M. Quail: Pour l'instant, cela ne semble pas le cas. Nous l'avons visité en janvier, en février et une autre visite est prévue en mars. D'après le personnel de la société et le nôtre . . . elle était tenue de nous fournir un rapport aux termes du contrat . . . l'hivernage se passe bien. Lorsque tous les mécanismes seront mis en route, il se peut qu'il y ait des problèmes ça et là, je ne puis le nier, mais pour l'instant il semble que tout aille bien.

De plus, le navire est assuré pendant tout l'hivernage, aux frais de la Dome, encore une fois.

M. Forrestall: Dieu merci!

[*Texte*]

Mr. Quail: On the nuclear one, indeed that program is going forward. As you know, it is a hybrid nuclear design; 150,000 horsepower; 90,000 nuclear; 60,000 take-home conventional. We will be using the design of the hull for the 7 and upgrading it for a 10. We have appointed a project director to this, a former Director of the Fleet, and he is now in location and putting his team into place. We would anticipate this summer going out with requests for proposals from prospective nuclear vendors to give us their porposals for a propulsion system for the plant.

• 2145

Mr. Forrestall: Why has it taken three years to get to this stage?

Mr. Quail: Well, to some degree over the three years—we have a conventionally designed 7 at the moment.

Mr. Forrestall: You stole one from us and you gave it to St. John's Newfoundland for political reasons.

Mr. Baker: Hear! hear!

Mr. Forrestall: Shameful! shameful! It was John Crosbie's fault.

Mr. Quail: During that three-year period we did get a conventional design for a 7 icebreaker and we are now moving to have a design ready for Class 10 hybrid nuclear icebreaker. So that is what has been ongoing in that period of time.

Mr. Forrestall: Five minutes has gone. I would like to ask you a thousand questions about why we got . . .

The Vice-Chairman: We will be resuming consideration of the same votes on Thursday morning.

Mr. Mazankowski has the last round.

Mr. Mazankowski: There has been some discussion about the extension of the shipping season along the St. Lawrence. There are two cost-benefit studies, one conducted by the United States and one of our own, and I understand the Canadian one has resulted in a rather negative cost-benefit study and the U.S. on the other hand have come out essentially indicating there would be some substantial benefits in extending the season to a 12-months operation. Why, in your view, is there such a marked difference of opinion? Would the difference be the fact that we are basically shippers of bulk commodities and theirs is more of a general cargo nature? Would that have a bearing? I think they have indicated, if I recall correctly, the benefits that would accrue over a 50-year period on the basis of $3.50 for every dollar invested. I believe that was the formula that they had arrived at. Could you enlighten the Committee as to why the two studies would produce different results?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think the key reason is that they are two different studies on different bases, looking at almost two different subject matters.

The corps of engineers in the U.S. directed their attention primarily to a year-round navigation season on the upper lakes and have not really, in our opinion, considered adequately the

[*Traduction*]

M. Quail: Pour ce qui est des brise-glace nucléaires, le programme se poursuit, en effet. Comme vous le savez, il s'agit d'une conception hybride. Le brise-glace aura une puissance de 150,000 chevaux-vapeur, dont 90,000 fournis par le nucléaire, et 60,000, par le mode conventionnel. Nous nous servirons de la même coque pour le brise-glace de classe 7 et nous la modifierons légèrement pour celui de classe 10. Nous avons nommé un directeur de projet, un ancien directeur de la flotte, qui est en train de former une équipe sur place. Nous prévoyons solliciter l'été prochain des propositions de la part des vendeurs éventuels à l'égard d'un système de propulsion.

M. Forrestall: Pourquoi a-t-il fallu trois ans pour en arriver à cette étape?

M. Quail: Dans une certaine mesure . . . Nous avons déjà un brise-glace conventionnel de classe 7.

M. Forrestall: Vous nous en avez enlevé un pour le donner à St-Jean, Terre-Neuve, pour des raisons poitiques.

M. Baker: Bravo!

M. Forrestall: C'est une honte! C'est John Crosbie qui est à blâmer.

M. Quail: Au cours de cette période de trois ans, nous avons élaboré la conception conventionnelle d'un brise-glace de classe 7 et avons amorçé celle d'un brise-glace nucléaire hybride de classe 10. C'est ce qui s'est passé pendant cette période.

M. Forrestall: Mes cinq minutes sont écoulées. J'aimerais vous poser des milliers de questions sur . . .

Le vice-président: Nous reprendrons l'étude des mêmes crédits jeudi matin.

M. Mazankowski est le dernier.

M. Mazankowski: On a parlé de la prolongation de la saison de navigation dans le Saint-Laurent. Deux études de rentabilité ont été effectuées, une par les États-Unis et l'autre par votre ministère. Je crois que l'étude du Canada a été plutôt négative, tandis que celle des États-Unis a conclu, en substance, qu'il pourrait être avantageux de porter la saison à 12 mois. De quoi dépend, d'après vous, une telle divergence d'opinions? Provient-elle du fait que nous transportons surtout des marchandises en vrac, tandis que les États-Unis transportent des marchandises plus diversifiées? Est-ce que cela pourrait être un facteur? Si je me souviens bien des conclusions de l'étude américaine, cette mesure rapporterait $3.50 pour chaque dollar investi sur une période de 50 ans. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi ces deux études ont donné des résultats différents?

M. Sinclair: Monsieur le président, tout d'abord parce qu'il s'agissait de deux études différentes partant d'hypothèses différentes et se penchant presque sur deux sujets différents.

Les ingénieurs américains se sont penchés surtout sur les répercussions d'une saison ouverte pendant toute l'année dans les lacs en amont et, à notre avis, n'ont pas pleinement tenu

[*Text*]

operating costs or difficulties which would be attendant to an extended or a year-round season in the Seaway itself, in other words the Welland Canal and the Montreal-Lake Ontario section. Just as the Americans have some disagreement with the basis of our study, whic h we can understand, we also have a disagreement with theirs, and in terms of, as you referred to it, the formula of $3.50 for every $1 over 50 years, I think someone did a calculation and said that if you invested in Canada Savings Bonds you could do somewhat better than that. So the rate of return coming out of that study is not a terribly attractive one and we do not feel it has gone in sufficient depth in the Seaway portion of the operation to really justify the case. These Americans have devoted a great deal of attention to year-round navigation on the upper lakes, which we would support.

• 2150

Mr. Mazankowski: Are we actively considering any significant extensions to the shippping season at the present time?

Mr. Sinclair: At the present time we are not actively considering any extensions of the seaway season other than . . .

Mr. Mazankowski: Is it practical? To what extent is it practical to extend the shipping season? From your experience, in your knowledge, can you . . .

Mr. Sinclair: In my opinion the extension of the seaway season will come about coincident with the capacity of the Welland Canal being reached. As long as we can transport a given amount of cargo within the present operating season, it makes no sense in my opinion to transport the same amount of cargo over a greater number of months, in greater operating difficulties, at substantially higher costs.

When we reach the capacity of the Welland Canal—you can make your own conjectures as to when that will be, but it is not very far in the future. When we reach that point, then that poses some very interesting questions as to what you do with the excess cargo. Do you move it by rail in unit train? That is an option.

The Vice-Chairman: Perish the thought.

Mr. Sinclair: But what might you have to do in terms of investment in a rail bed? It takes six unit trains to equal one laker. So that is perhaps only a limited option. Some of our rail friends might not agree, but we would like to think it is a fairly high-cost option.

We do know that there is going to be a substantial diversion of the total percentage distribution of Canadian grain exports into western movement, that the 60-40 split that is presently in effect will become a 40-60 split in favour of the West Coast. But that amount of volume coming east through the seaway system will increase in absolute terms. Therefore, we are going to get to a capacity problem on the Welland. We will have a greater absolute tonnage.

At that point in time, in my opinion, an extension of the seaway season then starts to become a least-cost alternative

[*Translation*]

compte des coûts d'exploitation ou des difficultés que poserait une telle prolongation dans la voie maritime elle-même, autrement dit, le canal Welland et la section de Montréal et du Lac Ontario. A l'instar des Américains, qui mettent en doute les fondements de notre étude, ce que nous pouvons comprendre, nous ne sommes pas d'accord avec les leurs. Pour ce qui est de la formule que vous avez mentionnée, à savoir un rendement de $3.50 pour chaque dollar investi pendant 50 ans, quelqu'un a effectué des calculs et a dit que les obligations d'épargne du Canada donneraient un rendement supérieur. Le taux de rendement prévu par cette étude n'est donc pas très attirant, et nous croyons qu'ils auraient dû étudier plus sérieusement l'apport de la voie maritime. Les Américains se sont surtout penchés sur une navigation pendant toute l'année dans les lacs en amont, ce que nous appuyerions.

M. Mazankowski: Songe-t-on actuellement à prolonger de façon significative la saison de navigation?

M. Sinclair: Il n'est pas question actuellement de prolonger de quelque façon que ce soit la saison de navigation dans la voie maritime, sauf . . .

M. Mazankowski: Peut-on de façon pratique la prolonger selon ce que vous savez?

M. Sinclair: Selon moi, le prolongement de la saison de navigation dans la voie maritime est intimement lié à la capacité du canal Welland. D'autre part, si la saison actuelle de navigation permet de transporter un certain volume de marchandises, je ne vois pas quel avantage il y a à répartir le même volume sur un plus grand nombre de mois, avec des difficultés accrues du point de vue des opérations et des coûts plus élevés.

Une fois que la capacité du canal Welland aura été atteinte, je vous laisse le soin de juger de la proximité de cette éventualité, selon moi, elle n'est pas si éloignée, il faudra s'occuper des marchandises excédentaires. Devront-elles être transportées par train unitaire? C'est toujours une possibilité.

Le vice-président: Dieu nous en garde.

M. Sinclair: Il faut songer aux investissements nécessaires pour renforcer les rails. Il faut six trains unitaires pour transporter la charge d'un bateau des Grands-Lacs. Il y a des limites. Les gens des chemins de fer ne sont peut-être pas d'accord, mais nous pensons que les frais pourraient être élevés dans ce cas.

Nous savons que le pourcentage des exportations de céréales canadiennes vers l'Ouest s'accroîtra considérablement, que la répartition 60-40 actuellement au désavantage de l'Ouest deviendra à l'avantage de l'Ouest. Mais le volume des exportations vers l'Est par la voie maritime augmentera en chiffres absolus. Le problème de la capacité du canal Welland se pose donc.

A ce moment-là, le prolongement de la saison de navigation dans la voie maritime devient la possibilité la moins coûteuse

[*Texte*]

that makes some substantial degree of sense. But it will be a fairly high-cost option because you are not going to operate that system in difficult climatic conditions without a great many problems of an operating nature. I do not know that the unions have been thoroughly consulted on this. How do they feel about their people working in that kind of condition? What are they going to insist upon?

We have to consider dock workers. We have to consider the cargoes that are involved. How will they react in loading and unloading in a frozen state? Do they have to have special winter loading and unloading systems? We will have to get into a whole program of ice management. Do you prevent it from forming or do you build a whole new fleet of icebreakers? And at whose cost?

To handle this kind of traffic there are a great many very significant questions. But they will have to be answered and the problem will have to be addressed intelligently at some point in time. The fact that so many people are thinking about it this early, I think, is an encouraging sign. I think the necessary developments will come about as they are needed in an orderly fashion.

The Vice-Chairman: In terms of this study and in terms of your statements, are you considering a fairly significant increase in coal traffic volumes there where the canal might reach its peak? Then there would be advantages all around to extending.

Mr. Sinclair: Yes, we are taking that into account, the additional coal traffic. We are taking into account the additional wheat traffic. We are also taking into account what might happen on the international shipping scene. Will ocean-going ships continue to be content to come up the lakes in ballast to get grain, or will there be a greater demand for laker movement down to river ports? What will that do to the traffic? There are a great many infuencing factors in the whole question, all of which are being taken into account.

• 2155

The Vice-Chairman: I guess that concludes the questioning tonight. I would like to thank the witnesses for their appearance tonight, and . . .

Mr. Mazankowski: On a point of order . . .

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, first. All right, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: My mind just went back to a question. I had also asked whether the administrator or Mr. Quail could indicate the time parameters of the decision-making process you are going through now in respect of the *Kurdistan*. Will we have a decision, I hope, by some time tomorrow?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we would hope we would have a decision at the earliest possible moment. The situation at the present time is that we have not as yet received a complete package from the salvors. We are working with them to clarify all the elements that are involved in that package so that we can be totally assured that the decision we will be taking will be the right one in the circumstances.

[*Traduction*]

et la plus réaliste. Il n'en demeure pas moins que les coûts en sont élevés puisque les conditions climatiques entraînent de nombreux problèmes d'exploitation. Je ne sais pas si les syndicats ont été consultés. Je ne sais pas ce que leurs membres pensent du travail dans ces conditions. Quelles pourront être leurs exigences dans les circonstances?

Il faut songer aux débardeurs. Il faut songer aux cargaisons également. Comment résisteront-elles au gel à l'embarquement et au débarquement? Existe-t-il des systèmes spéciaux d'embarquement et de débarquement l'hiver? Il devra y avoir un programme de contrôle des glaces. Faudra-t-il empêcher la glace de se former ou construire toute une nouvelle flotte de brise-glace? Quels en seront les coûts?

Il faut se poser toutes sortes de questions à l'égard de ce trafic. Les problèmes devront être affrontés d'une façon intelligente, des réponses devront être trouvées à un moment ou à un autre; le fait que les gens commencent déjà à s'interroger est encourageant. Les nouvelles initiatives viendront aux besoins d'une façon ordonnée.

Le vice-président: Envisagez-vous une augmentation importante des volumes de charbon lorsque vous évoquez la possibilité que le canal atteigne sa capacité? A ce moment-là, il pourrait être avantageux de prolonger la saison. Que dit l'étude, qu'est-ce que vous en pensez?

M. Sinclair: Nous tenons compte du volume accru de charbon. Nous tenons compte également du volume accru de blé. D'autre part, nous ne perdons pas de vue la scène internationale dans le domaine de la navigation. Nous nous demandons si les navires hauturiers continueront de venir dans les Grands-Lacs à vide pour embarquer des céréales ou s'il y aura une demande accrue de trafic des bateaux des Grands-Lacs dans les ports fluviaux. Comment le trafic s'en trouverait-il changé? Beaucoup de facteurs interviennent, et nous essayons d'en tenir compte.

Le président: Je pense qu'il n'y a pas d'autres questions ce soir. Il me reste à remercier les témoins de leur présence . . .

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement . . .

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, d'abord. Bon, très bien, c'est à M. Forrestall.

M. Forrestall: Je viens de me souvenir d'une autre question. J'ai demandé à l'administrateur ou à M. Quail s'il pouvait indiquer quand la décision serait prise relativement au *Kurdistan*. Il est à espérer que ce sera demain.

M. Sinclair: Nous espérons en arriver à une décision le plus tôt possible. Le problème est que nous n'avons pas encore vu les offres finales des sauveteurs. Nous essayons de clarifier avec eux tous les points de l'entente qui doit intervenir à ce sujet. Nous voulons être sûrs que la décision que nous prendrons dans les circonstances sera la bonne.

[*Text*]

Mr. Forrestall: You do not know when you are going to arrive at this decision.

Mr. Sinclair: I would be reluctant to predict a time, but we are as anxious as . . .

Mr. Forrestall: With the wind's coming around to the north and Sable Island's lying in the path of that . . .

Mr. Sinclair: We are monitoring the situation with a full-time team . . .

Mr. Forrestall: I am sure you are.

Mr. Sinclair: . . . and we are just as concerned as we possibly can be about this whole situation.

The Vice-Chairman: Having completed your remarks, I can now rule them out of order.

Mr. Forrestall: I had asked the question, but it slipped their minds in dealing with other northern matters.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, I am not sure whether you are aware that I have a motion for the Committee which has not formally been accepted, but I have had discussions with the Parliamentary Secretary with regard to that motion. It has to do with the appearance of the Air Transport Association of Canada. The Parliamentary Secretary indicated to me the agreement of the government members to allow these people to appear before the Committee and that we should try to work in a time slot at the earliest possible time. I presume you might convey that message to the Chairman and, hopefully, we could consider it in that light. If that were done, I would not present my motion.

Second, as you are aware, we had sla'ed two meetings with the Postmaster General, one meeting was conducted in full, another was conducted for approximately 15 minutes, I understand. I think there is a genuine desire, at least on the part of the members from our side, to have that meeting reslated again, if at all possible. I know that we have meetings slated for March 26, 27 and 29, but I wonder whether the Committee Clerk could look into the prospect, perhaps, of slotting another meeting which could accommodate the Postmaster General, and whether she might be able to take a look at the opportunities available to us for accommodating the Air Transport Association of Canada, because I think they are very important witnesses relative to the Airport Revolving Fund and the imposition of the airport-user tax.

The Vice-Chairman: I will accept what you said. The only thing that was conveyed to me was that the Parliamentary Secretary indicated that he expected a favourable response, and he would let us know Thursday, but I think this and the extra time for the Post Office, which I would agree that we have to have—we were cut off because of the vote—are things that should be discussed at an early Subcommittee meeting. Perhaps I could convey this to the Chairman and see if we can get a meeting going as quickly as possible. I would agree with you.

[*Translation*]

M. Forrestall: Vous ne savez pas quand vous en arriverez à cette décision.

M. Sinclair: J'hésite à avancer une date précise. Nous sommes désireux . . .

M. Forrestall: Il y a le vent du Nord, et l'Île de Sable, qui se trouve dans la trajectoire . . .

M. Sinclair: Nous surveillons de très près la situation. Nous avons une équipe à plein temps . . .

M. Forrestall: J'en suis sûr.

M. Sinclair: Nous prenons la situation très au sérieux.

Le vice-président: Maintenant que j'ai entendu vos observations, je puis les déclarer irrecevables.

M. Forrestall: J'avais posé la question auparavant. Les témoins avaient oublié d'y répondre lorsqu'ils avaient abordé d'autres questions touchant le Nord.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je ne sais pas si vous êtes au courant de la motion que j'ai présentée et que le Comité n'a pas encore acceptée de façon officielle. J'ai eu à ce sujet des entretiens avec le secrétaire parlementaire. Il s'agit de la comparution de la Air Transport Association of Canada. Le secrétaire parlementaire m'a fait savoir que les ministériels étaient d'accord pour que ses représentants viennent devant le Comité et qu'il restait à trouver une occasion le plus tôt possible. Je suppose que vous allez faire le message au président. S'il y a entente à ce sujet, je retirerai ma motion.

Deuxièmement, comme vous le savez sans doute, il avait été prévu deux réunions avec le ministre des Postes. Une a eu lieu en entier, mais l'autre n'a duré que quinze minutes. Les députés de notre côté aimeraient bien avoir l'occasion de reprendre cette dernière réunion si c'est possible. Je sais qu'il y a des réunions prévues pour les 26, 27 et 29 mars. J'ignore si le greffier du Comité pourra trouver une autre occasion pour tenir une réunion en compagnie du ministre des Postes. En même temps le greffier pourrait essayer de faire une place à la Air Transport Association of Canada. Les témoignages de ses représentants pourraient être utiles face à cette question du fonds renouvelable pour les aéroports et de l'imposition d'une taxe aux usagers des aéroports.

Le vice-président: Je veux bien accepter votre version des faits. Tout ce qu'on m'a dit, c'était que le secrétaire parlementaire s'attendait à une réponse favorable. Il était censé rendre sa décision jeudi. De toute façon, la question de la comparution de ces témoins comme celle d'une nouvelle réunion avec le ministre des Postes doit être examinée le plus tôt possible par le sous-comité de direction. Je sais qu'une réunion précédente a été abrégée à cause d'un vote. Je vais en parler au président afin de voir si une autre réunion peut être tenue rapidement.

[*Texte*]

• 2200

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman, I have raised it now because I thought the Committee Clerk might be able to survey the situation to see what options may present themselves to us.

The Vice-Chairman: Okay.

Thank you very much for your appearance, witnesses. The meeting now is adjourned until 9.30 a.m., Thursday, March 22, 1979, when we are to resume consideration of the same votes under Transport.

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Si je soulève cette question maintenant monsieur le président, c'est que je désirerais que le greffier du Comité examine la situation et voit quelles sont les possibilités.

Le vice-président: Très bien.

Je remercie encore une fois le témoin. La séance est levée. La prochaine réunion aura lieu le jeudi 22 mars 1979, à 9 h 30. Les mêmes crédits seront à l'étude.

Chairman: Mr. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80—Votes 10 and 15
Marine Transportation Program made
TRANSPORT

WITNESSES:

(See back cover)

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le jeudi 22 mars 1979

Président: M. John Campbell

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

CONCERNANT:

Budget principal 1979-80—Crédits 10 et 15
Programme de transportation maritime mis en marche
TRANSPORT

TÉMOINS:

(Voir la couverture arrière)

Fourth Session of the
Quatrième Session de la
Thirty-Second Parliament, 1978-79
Trente-deuxième Législature, 1978-79

WITNESSES—TÉMOINS

At 3:30 p.m.

From the Post Office Department:

Mr. J. E. Uberig, Acting Deputy Postmaster General and Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration;

Mr. L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General, Marketing.

At 8:00 p.m.

From the Department of Transport:

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;

Mr. R. A. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

A 15 h 30

Du ministère des Postes:

M. J. E. Uberig, sous-ministre intérimaire et sous-ministre adjoint des postes, Finances et administration;

M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des postes, Commercialisation.

A 20 heures

Du ministère des Transports:

M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;

M. R. A. Quail, sous-commissaire, garde côtière canadienne.

Du Conseil des ports nationaux:

M. Pierre A. H. Franche, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, March 22, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 7

Le jeudi 22 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80—Votes 10 and 15—Marine Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980—Crédits 10 et 15—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la trentième législature, 1978-1979

27081—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Caouette (*Villeneuve*)
Collenette
Darling
Forrestall
Goodale
Harquail
Huntington
Lapointe

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle (*Saint-Henri*)
Mazankowski
McCain
McKenzie
Portelance
Rodriguez
Roy (*Laval*)
Siddon
Wood—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

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

On Thursday, March 22, 1979:

Mr. Darling replaced Mr. Murta;

Mr. Huntington replaced Mr. Cadieu.

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

Le jeudi 22 mars 1979:

M. Darling remplace M. Murta;

M. Huntington remplace M. Cadieu.

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

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

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 22, 1979
(9)

[*Text*]

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

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Darling, Forrestall, Huntington, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie and Siddon.

Other Member present: Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*).

Witnesses: From the National Harbours Board: Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman. *From the Department of Transport:* Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. R. A. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard. *From The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:* Mr. Jacques Lavigne, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Votes 10 and 15—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

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

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 MARS 1979
(9)

[*Traduction*]

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

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Darling, Forrestall, Huntington, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie et Siddon.

Autre député présent: M. Munro (*Esquimalt-Saanich*).

Témoins: Du Conseil des ports nationaux: M. Pierre A. H. Franche, président. *Du ministère des Transports:* M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. R. A. Quail, sous-commissaire, garde côtière canadienne. *De Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée:* M. Jacques Lavigne, président.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule nº 1*).

Le Comité reprend l'étude des crédits 10 et 15—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

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

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, March 22, 1979

• 0940

[*Text*]

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. I will call Votes 10 and 15, Marine Transportation Administration, under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Budget

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions, the payment of excepted expenses—$213,837,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures including payments to provinces or municipalities—$41,629,000

The Chairman: I welcome this morning Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. R. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; and Mr. Pierre Franche, Chairman, National Harbours Board.

I believe Mr. McCain at the previous meeting had asked a question of Mr. Franche. I understand that they have your answer for you, Mr. McCain, so if it is agreeable I will have Mr. Franche reply to Mr. McCain's question. Mr. Franche.

Mr. P. Franche (Chairman, National Harbours Board): Thank you, Mr. Chairman. I have prepared a letter but to table it with the Committee I forgot to get it translated into French. If you will permit me, I will read it into the record and then transmit it to you, Mr. Chairman, tomorrow, properly translated.

During the Committee meeting held on Tuesday, March 20, 1979, I indicated I would table responses to two of Mr. McCain's questions regarding potatoes. These questions concerned the development of a prototype all-weather conveyor in the Port of Saint John and the observation by Canadian officials of potato shipments from American East Coast ports. I would like to present the following information in response to Mr. McCain's question.

Prototype conveyor. In an effort to improve potato handling in the Port of Saint John it was proposed to examine the feasibility of using conveyors for the loading of potatoes. In early summer, 1977, designs for potato loading conveyors were submitted to the National Harbours Board by two firms, the Pirie Potato Company Limited and Toner Brothers. The two designs were evaluated by National Harbours Board engineers and the design submitted by the Pirie Potato Company Limited was selected as the more suitable design. The proptotype

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 22 mars 1979

[*Translation*]

Le président: La séance est ouverte. Nous allons reprendre l'étude, dans le cadre de notre mandat, du budget pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Je mets en délibération les crédits 10 et 15, Administration des transports par eau, sous la rubrique du ministère des Transports.

TRANSPORT

A—Ministère—Programme des transports par eau

Budgétaire

Crédit 10—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au Budget, contributions, paiement des dépenses réservées—$213,837,000.

Crédit 15—Transports par eau—Dépense en capital, y compris les paiements aux provinces ou aux municipalités—$41,629,000.

Le président: Je souhaite la bienvenue à M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports maritimes, M. R. Quail, sous-commissaire, Garde côtière canadienne et M. Pierre Franche, président, Conseil des ports nationaux.

Je crois, monsieur McCain, qu'à la précédente séance, vous aviez posé une question à M. Franche. Je crois bien qu'on vous a apporté la réponse. Si M. Franche le veut bien, il va donc répondre à la question de M. McCain. Monsieur Franche.

M. P. Franche (directeur, Conseil des ports nationaux): Merci, monsieur le président. J'ai préparé une lettre, mais avant de la déposer, je devrai la faire traduire, car cela m'a échappé. Donc, si vous me le permettez, je vais vous la lire pour qu'elle soit consignée puis je vous la transmettrai, monsieur le président, demain, traduite en bonne et due forme.

Au cours de la séance du Comité du 20 mars 1979, j'avais promis que je déposerais les réponses à deux questions posées par M. McCain à propos du secteur de la pomme de terre. Ces questions se rapportaient à l'établissement d'un prototype de transporteur par tous temps dans le port de Saint-Jean et à l'observation faite par des fonctionnaires canadiens des expéditions de pommes de terre provenant des ports de la côte est américaine. Je donnerai donc les renseignements suivants en réponse aux questions de M. McCain.

En ce qui a trait au transporteur prototype je dirai que pour améliorer la manutention des pommes de terre dans le port de Saint-Jean, on a songé à utiliser des transporteurs pour le chargement des pommes de terre. Au début de l'été 1977, des sociétés, la *Pirie Potato Company Limited* et *Toner Brothers*, ont présenté des prototypes de transporteurs à chargement auprès du Conseil des ports nationaux. Les ingénieurs de ce Conseil ont évalué ces deux modèles et ont retenu celui de la *Pirie Potato company Limited* comme étant le mieux approprié. Ce

[*Texte*]

conveyor was built by Lajoie Industries of Grand Falls, New Brunswick, as an experimental model.

The prototype conveyor was used on an experimental basis during 1977-78 shipping season.

Observation of potato loading in American ports.

No National Harbours Board employees have observed potato loading operations in American ports, namely Sears Port and Winter Port, within the last two years.

Approximately one month ago, Mr. Don Stapleton, representing Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Strategic Planning, Transport Canada, along with representatives of the New Brunswick provincial government and the New Brunswick potato exporters, observed potato loading operations in Winter Port, Maine. At that time statements were made comparing the situation in Winter Port and Saint John. I trust this will be satisfactory, Mr. Chairman.

Mr. McCain: I very much appreciate it. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Merci, M. Franche. You mentioned that you will have the copies translated. If it is agreeable, once I receive them I will have them distributed to the members. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just on a point of order before we proceed, Mr. Chairman. You indicated before the meeting commenced that we were going to have a steering committee meeting fairly soon. Am I to assume that that is going to be held today or in the next day or so?

The Chairman: Yes, I was going to discuss it with the members. We have several questions to discuss and so if it is agreeable I will advise the members and we can have a meeting whenever it is convenient today.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Chairman: We will proceed with the questioning, and I have first, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Franche a few questions about the Port of Churchill. I wonder if he could tell me whether there are any plans to lengthen the season.

Mr. Franche: At the moment the season remains the way it is, which is, I think, July 21 to October 15, the usual season according to the insurance rates set. However, there is a possibility, as there was last fall, that the *M.V. Arctic* could possibly sail in slightly earlier in the season, and we would hope sail also after the normal insurance season, as it was planned last year. Mr. Sinclair, the Marine Administrator, may be better able to answer some of the aspects on the *M.V. Arctic* for that season than I am at this stage.

• 0945

Mr. McKenzie: I see. Perhaps we can get Mr. Sinclair to fill us in on that today, Mr. Chairman. Mr. Franche, what studies

[*Traduction*]

prototype de transporteur avait été construit par *Lajoie Industries* de Grand Falls, au Nouveau-Brunswick, à titre expérimental.

Ce prototype a été utilisé sur une base expérimentale, au cours de la saison d'expéditions 1977-1978.

Observaton des chargements des pommes de terre dans les ports américains.

Aucun employé du Conseil des ports nationaux n'a participé à l'observation de chargement de pommes de terre dans les ports américains, c'est-à-dire à *Sears Port* et à *Winter Port* au cours des deux dernières années.

Il y a environ un mois, M. Don Stapleton, représentant M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint de la Planification stratégique auprès de Transport-Canada, ainsi que des représentants du gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick, des exportateurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick, ont fait des observations de ces opérations de chargement à *Winter Port*, dans le Maine. A l'époque, on a fait des déclarations pour comparer la situation entre *Winter Port* et Saint-Jean. J'espère que ceci répondra à vos désirs, monsieur le président.

M. McCain: J'ai beaucoup apprécié cet exposé. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Thank you, Mr. Franche. Vous avez dit que vous feriez traduire ces documents. Si vous le voulez bien, une fois que nous les aurons reçus, nous les distribuerons aux membres du Comité. Monsieur Mazankowski, vous avez la parole.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement monsieur le président. Vous avez signalé, avant la séance, que nous aurions bientôt une réunion du comité de direction. Je suppose qu'elle doit avoir lieu ici aujourd'hui même ou demain ou . . . ?

Le président: Oui, j'allais en discuter avec les membres du Comité. Nous avons plusieurs questions à étudier et, si vous le voulez bien, je vais prévenir les membres du Comité et nous pourrons nous réunir quand vous le voudrez aujourd'hui.

M. Mazankowski: Merci.

Le président: Nous reprenons nos questions et le premier sur ma liste est M. McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser quelques questions à M. Franche au sujet du port de Churchill. Je voudrais savoir si on a l'intention de prolonger la saison de navigation dans ce port.

M. Franche: Pour l'instant, cette saison reste ce qu'elle est, c'est-à-dire qu'elle va du 21 janvier au 15 octobre, il s'agit donc de la saison habituelle fixée compte tenu des taux d'intérêt. Toutefois, il est possible, comme on l'a fait l'automne dernier, que le *M.V. Arctic* prenne la mer un peu plus tôt cette saison et peut-être qu'il naviguera après que sera terminée la saison d'assurance normale comme cela avait été prévu l'an passé. M. Sinclair, l'administrateur du Transport maritime, est peut-être mieux en mesure de répondre à ces questions qui se posent sur certains aspects du *M.V. Arctic*.

M. McKenzie: D'accord. Peut-être que M. Sinclair pourra nous donner les détails à ce sujet aujourd'hui, monsieur le

[*Text*]

have been done on the possibility of double shifting at Churchill to increase the productivity without substantially expanding the present facilities?

Mr. Franche: I can say, since I have been Chairman in the last three years, no study has been done on double shifting. The type of operations we have there obviously are seasonal. The people that come up from often great distances, as we have quite a few seasonal employees, come up for the high-income earnings that occur during that 85-day period and obviously the high-income earnings are also due to overtime, whether it is time and a half double time.

My reaction to two shifts would probably mean some difficulty in recruiting people from outside the area. We have to tie it in also with the volumes that will go through Churhill. Up to now we have been able to handle larger volumes which, under the present set up, we suspect we could probably handle up to about 32 million bushels based on the present season; obviously, an extension of the season would give you added advantages. If the volumes were such that we had to go beyond there, at that stage, I think, one would definitely have to look at double shifting the operation. There is no work at the moment, I think, for two full shifts all the time.

Mr. McKenzie: Mr. Franche, the CNR has said it can haul 50 million bushels to Churchill within the 88-day season. I just heard you say that the maximum was 30 million.

Mr. Franche: I would say it runs to 32 to 33 million bushels at the moment.

Mr. McKenzie: I see. They have stated that they can go to 50 million bushels, yet the Wheat Board refuses to increase grain shipments to Churchill until port officials can guarantee increased productivity to handle these shipments. With all the problems at Vancouver and elsewhere just what is being done at Churchill so that we can expand the facilities with a double shifting and so forth?

Mr. Franche: I have not seen the statement by the CNR but, if I recall well, one of the problems they have is that there is a certain railing called the Herchmer something—I do not remember the second part of that name—which the CNR has chosen, as I understand, not to develop further at this stage and that would appear to be part of the bottleneck. We have handled all the volumes that the Wheat Board has put through Churchill and if the Wheat Board advises us that they are prepared to put more volumes through Churchill, we will be able to respond because it is a very efficient elevator. The staff is quite productive and if we can get the volume shipped to it, we will handle it; there is no question about it. But based on what we have at the moment, we are handling about 32 to 33 million bushels, the maximum I think we can handle using the present system of one shift. Give us more volumes and if we have to go two shifts, we will go the two shifts.

[*Translation*]

président. M. Franche, je me demande si les études ont été faites sur la possibilité de doubler les équipes de travail à Churchill afin d'augmenter la productivité sans avoir à accroître les opérations existantes?

M. Franche: Vu que j'étais président au cours de ces trois dernières années, je puis vous dire qu'aucune étude n'a été faite à ce sujet. Les opérations qui ont lieu là-bas sont des opérations saisonnières, et pour cause. Les travailleurs viennent souvent de très loin et nous avons pas mal d'employés saisonniers qui viennent pour cette période de 85 jours de salaires très élevés ce qui est dû aussi au temps supplémentaire qu'il s'agisse d'un temps supplémentaire et demi ou d'un double salaire pour le temps.

Je crois que si on établissait des doubles équipes que nous aurions du mal à recruter des gens de l'extérieur. Nous devons tenir compte aussi du volume de cargaisons qui passent par Churchill. Jusqu'ici nous avons pu nous occuper de volumes plus importants et par conséquent, nous pensons qu'avec les installations actuelles, nous pourrions manutentionner jusqu'à 32 millions de boisseaux. Il est évident qu'une prolongation de la saison nous donnerait des avantages supplémentaires. Si les volumes de grain étaient tels que nous devions dépasser ce chiffre, nous devrions alors songer à établir des équipes doubles. Mais je ne crois pas qu'il y ait suffisamment de travail pour des équipes doubles pour l'instant.

M. McKenzie: Monsieur Franche, le CN a indiqué qu'il pouvait transporter 5 millions de boisseaux en direction de Churchill au cours de la saison de 88 jours. Or, vous venez de dire que le maximum serait de 30 millions.

M. Franche: Je dirais que cela va de 32 à 33 millions de boisseaux.

M. McKenzie: Bon. Le CN a indiqué qu'il peut transporter 50 millions de boisseaux, cependant la Commission canadienne du blé refuse d'accroître ses expéditions de grain vers Churchill jusqu'à ce que les représentants du port puissent lui garantir que l'on pourra s'occuper de ces expéditions. Vu tous les problèmes qui se présentent à Vancouver et ailleurs, je voudrais bien savoir ce que l'on fait à Churchill pour permettre de manutentionner une plus grande quantité de grain en établissant ces doubles équipes, etc.

M. Franche: Je n'ai pas vu cette déclaration du CN mais si je me souviens bien, l'un des problèmes qui se pose c'est celui d'un nouvel équipement qui crée un bouchon, je ne me souviens plus du nom Herchmer ou quelque chose du genre. Jusqu'ici, nous nous sommes occupés de toutes les quantités de grain que la Commission canadienne du blé a fait passer par Churchill et si cette Commission nous dit qu'elle veut en envoyer à Churchill, nous serons en mesure de répondre à la demande, car le silo qui s'y trouve est très bien géré. Le personnel aussi est extrêmement efficace et nous serons en mesure de manutentionner toutes ces expéditions. Pour l'instant, nous nous occupons de 32 à 33 millions de boisseaux, avec une seule équipe de travailleurs. Mais si on nous donne plus de grains, nous établirons s'il le faut deux équipes.

[*Texte*]

Mr. McKenzie: Has the Wheat Board communicated with you in any way at all asking to ship more grain through Churchill?

Mr. Franche: No, sir. I have had a meeting about two or three months ago with Esmond Jarvis and we did not discuss things like 50 million bushels . . .

Mr. McKenzie: Why not?

Mr. Franche: . . . at that meeting because they did not raise it and we did no raise it.

Mr. McKenzie: Just what are the long-range plans for Churchill? With all the problems at the other ports and the backup, and we keep repeatedly hearing that they can increase the volume of grain they can handle without expanding the facilities and with an excellent port like this and got into double shifting and so forth. And the CNR is prepared to haul the grain up there. Just what long-range plans have you for expanding the port or getting more grain up there? Are there any consultation going on? Or is it a government policy directing you not to expand any more grain movement up at the Port of Churchill?

• 0950

Mr. Franche: No, it is not a question of a government policy directing us not to ship any grain through Churchill . . .

Mr. McKenzie: Any more.

Mr. Franche: It is the availability of grain, which is not through us, the availability of grain by those who ship. Basically, that port is handling mainly barley now. It used to handle wheat. It is up to the Wheat Board, which spots, as I understand it, their shipments in different ports, to commit the volumes to certain ports. Up to now, Mr. Chairman, we have responded to their needs. If they advised us that we had to handle in the order of 50 million, we would look to see whether there are some improvements that have to be made to the ports. My first reaction is probably very little. They would have to tell us what time frame. And, if it required two shifts, we would go two shifts.

Mr. McKenzie: Would you suggest that we go through the Minister of Transport to get some policy or somebody to give you direction to see what you can do about expanding grain movement? Who would have to be the thrust to get this 50 million bushels up there, that the CNR says that they can move up there? Could you also tell me,re they going to be doubling the rates on the St. Lawrence Seaway?

Mr. Franche: On the St. Lawrence Seaway, I will defer to the Marine Administrator, as far as the rates go.

[*Traduction*]

M. McKenzie: Est-ce que la Commission canadienne du blé s'est mise en rapport avec vous pour envoyer plus de grain à Churchill?

M. Franche: Non. J'ai rencontré il y a deux ou trois mois Edmond Jarvis et nous n'avons pas discuter de question du genre de 50 millions de boisseaux . . .

M. McKenzie: Pourquoi pas?

M. Franche: . . . à cette séance-là, parce que la Commission n'a pas soulevé la question et nous ne l'avons pas soulevée.

M. McKenzie: Quels sont les plans à longue échéance pour Churchill? Vu tous ces problèmes qui se posent dans les autres ports et ces accumulations du fait de ces arrêts de travail, on nous dit continuellement qu'il faudrait augmenter le volume du grain qu'on peut manutentionner sans agrandir les installations. aussi, comme nous avons là un port d'une telle excellence, nous ne voyons pas pourquoi on ne s'occupe pas d'établir des doubles équipes, etc. Et le CN est tout prêt à transporter du grain là-bas, mais quels sont vos plans à longue échéance pour l'expansion du port et pour obtenir de plus forts tonnages de grain? Y a-t-il des pourparlers en cours ou est-ce une politique gouvernementale qui vous empêche de faire cette expansion et d'accroître le trafic du grain à Port Churchill?

M. Franche: Non, aucune politique du gouvernement ne nous donne de directives de ne pas expédier du grain par Port Churchill.

M. McKenzie: Il n'y en a plus actuellement.

M. Franche: C'est la disponibilité du grain qui nous en empêche. Ce sont les expéditeurs qui décident de cette disponibilité du grain et, fondamentalement, ce port manutentionne principalement de l'orge à l'heure actuelle. Nous avions l'habitude de traiter du blé. C'est la Commission canadienne du blé qui décide, je suppose où elle veut envoyer ses expéditions de blé, et quelle quantité de grain elle veut attribuer à certains ports. Jusqu'ici, monsieur le président, nous avons répondu à ces demandes. Si la Commission nous demandait de manier 50 millions de boisseaux, nous verrions si en améliorant ce que nous avons, nous pouvons y faire face. Probablement qu'au début, il faudrait examiner la situation et la Commission devrait nous dire quel délai nous avons pour nous occuper de ces opérations; et, par conséquent, s'il était nécessaire d'établir les deux équipes de roulement, nous le ferions.

M. McKenzie: Est-ce que vous voulez dire que nous allons devoir nous adresser au ministère des Transports pour qu'on établisse quelques politiques ou directives nous permettant d'accroître les quantités de grain qui passent par votre port? Qui devrait s'occuper de pousser l'affaire pour que vous obteniez 50 millions de boisseaux puisque le CN est prêt à les transporter jusque là? Pourriez-vous aussi me dire si on va doubler les tarifs sur la voie maritime du Saint-Laurent?

M. Franche: En ce qui a trait à la voie maritime du Saint-Laurent, je céderai la parole à l'administrateur des transports maritimes.

[*Text*]

With respect to increasing the volume again, I guess the direction will have to come from the Canadian Wheat Board, under our present system.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, with respect to tolls on the St. Lawrence Seaway, the governments of Canada and the United States entered into an agreement over a year ago to increase tolls on the St. Lawrence Seaway in a three-phase program extending over the 1978, 1979 and 1980 seasons, which increase amounted to 50 per cent in the 1978 season. A further 25 per cent will be effective in the 1979 season, and the final 25 per cent will come into effect in the 1980 season.

Mr. McKenzie: Would it not be a great advantage to the western wheat producers and grain producers to ship more out of the Port of Churchill? This is going to affect the farmer considerably, the increased tolls on the St. Lawrence Seaway. Is that right?

Mr. Sinclair: The increase in tolls on the St. Lawrence Seaway will affect all users of the Seaway.

As to the direction in which wheat movements are directed, that is the responsibility of the Canadian Wheat Board and not the Department of Transport.

Mr. McKenzie: Then, in essence, all that is going to be happening with Churchill is that they are just going to be shipping this 30 to 35 million bushels a year. That is the way it stands right now and there are no plans or any negotiations going on to expand that. Is that correct, Mr. Franche?

Mr. Franche: We are not planning any expansion of physical facilities in the Port of Churchill at this stage as the volume of grain that is supplied to us right now can be handled by the facility.

Mr. McKenzie: I see, right. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder whether the Chairman of the National Harbours Board could bring us up to date on the developments of the facilities at Prince Rupert. What stage are we at right now? Then perhaps I might be able to ask some questions after he gives us an up-date on the status of the development of those facilities there.

• 0955

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman. I would say about six months ago we awarded a contract to a joint venture of CBA Engineering Ltd. and Carr and Donald Associates for the preparation of a master plan in the port of Prince Rupert for developing Ridley Island. The draft of that master plan was ready at the end of January and some consultations have occurred with the provincial government representatives of the Provinces of British Columbia, Alberta, Saskatechewan and Manitoba. To explain where we were, there were consultations with the local authorities in Prince Rupert and I made a final

[*Translation*]

Quant à l'accroissement et quantité de grain, je suppose que c'est à la Commission canadienne du blé d'en décider dans le cas de notre système actuel.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. G. M. Sinclair (Administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, pour cette question des droits de péage sur la voie maritime du Saint-Laurent, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont passé un accord il y a un an aux fins de majorer ces tarifs. Les droits de péage seront majorés en trois étapes pour les années 1978-1979 et 1980. L'augmentation pour la saison de 1978 a été de 50 p. 100; il y aura une autre augmentation de 25 p. 100 pour la saison de 1979, et une dernière augmentation de 25 p. 100 sera applicable à la saison de 1980.

M. McKenzie: Est-ce qu'il ne serait pas plus avantageux pour les producteurs de blé et de grain de l'ouest d'expédier plus à partir du port de Churchill, car, cette augmentation des droits de péage va nuire considérablement aux cultivateurs.

M. Sinclair: Cette augmentation des péages est sur la voie maritime du Saint-Laurent, et elle va toucher tous les utilisateurs de la voie maritime.

Mais, la direction des mouvements de blé dépend de la Commission canadienne du blé et non pas du ministère des Transports.

M. McKenzie: Par conséquent, tout ce qui va se produire à Churchill, c'est qu'on continuera à manutentionner 30 à 35 millions de boisseaux par an. Il me semble qu'il n'y a aucun plan ou aucune négociation pour accroître cette capacité, n'est-ce pas, monsieur Franche?

M. Franche: Nous ne prévoyons aucun agrandissement des installations dans le port Churchill, pour l'instant, que le volume de grain qui nous les fournit, peut être manutentionné dans le cas de ces installations.

M. McKenzie: D'accord. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Mazankowski, vous avez la parole.

M. Mazankowski: Je me demande si le président du Conseil des ports nationaux pourrait nous donner l'état de la situation pour les installations de Prince Rupert. Où en sommes-nous? Une fois cette réponse donnée, je vais lui poser quelques questions.

M. Franche: Merci, monsieur le président. Il y a à peu près six mois, nous avons adjugé à CBA Engineering Ltd. et à Carr and Donald Associates, en collaboration, le contrat de préparation d'un plan cadre du port de Prince Rupert pour l'aménagement de l'île Ridley. L'ébauche de ce plan cadre était prête à la fin de janvier et certaines consultations ont eu lieu avec les représentants des gouvernements provinciaux des provinces de Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Pour expliquer où nous en étions, nous avons tenu des séances de consultation avec les autorités locales de Prince

[*Texte*]

review with the Vice-President of the CNR, Mr. Charlie Armstrong, in Edmonton. Since then we have been getting feedback to finalize it in detail. We have set up a small co-ordinating committee internally, through the National Harbours Board, to prepare the detailed planning. We called this week for proposals from consultants for the project management itself. We are planning to finalize Treasury Board approvals in the short-term award contracts and start construction—let me just check my schedule, again, Mr. Chairman—in the very early part of 1980.

We have not had any discussions at this stage with those in the grain industry as they have been concerned, obviously, with the disposal of their present elevator at the port of Prince Rupert, which is under the management of the Department of Agriculture and, therefore, not our responsibility. Obviously those discussions at some stage will start and it will be rather important to know who the tenant would be on Ridley Island.

In respect of the coal aspects, those are foreseen in the second stage and while there is interest in coal development, coal markets are soft at the moment. Negotiations are still going on, as we understand it, and I am more or less relating what I have been told by people in the coal industry and the coal association. They are negotiating with the Japenese, for example, for possibilities of fixing markets, but this whole project for Ridley Island, of course, if we trigger it for grain, which is the first and foremost commodity to be handled in bulk on it, would be followed, in my opinion, by coal.

Mr. Mazankowski: Yes. Mr. Chairman, arising out of Mr. Franche's comments in respect of consultation with local authorities, I am led to understand that in the study that was undertaken by the CBA Engineering, Carr and Donald Associates—and this is according to the representatives of the Prince Rupert Grain Co-ordinating Committee—they have indicated, as far as they are concerned, that it was made crystal clear to the engineers—and this is talking specifically about the proposals for a grain terminal development—according to their information, not to consider any other site for grain terminals other than Ridley Island. Is that correct?

• 1000

Mr. Franche: Our mandate to the consultants was to prepare a master plan for Ridley Island which involved many commodities and in which we forecasted that the first commodity to be handled would be grain and the next one coal. Therefore they did not have a mandate to look at other sites.

Mr. Mazankowski: You are really unilaterally saying that a grain terminal will be established at Ridley Island, as far as you are concerned.

Mr. Franche: We are saying, I think, Mr. Chairman, that the priorities of the National Harbours Board are to develop Ridley Island as a bulk terminal. That is our priority.

[*Traduction*]

Rupert et j'ai procédé à un examen final avec le vice-président du CN, M. Charlie Armstrong, à Edmonton. Depuis, nous avons reçu des réponses qui nous permettront d'apporter la dernière touche. Nous avons établi un petit comité de coordination interne du Conseil des ports nationaux, pour préparer la planification détaillée. Cette semaine, nous avons invité les experts-conseils à nous présenter des propositions relatives à la gestion du projet proprement dit. Nous nous préparons à obtenir l'approbation définitive du Conseil du Trésor pour l'octroi des contrats à court terme et nous avons l'intention de commencer la construction—permettez-moi de vérifier mon calendrier, monsieur le président—au tout début de 1980.

Pour l'instant, nous n'avons eu aucune discussion avec les producteurs céréaliers car ils se préoccupent, évidemment, d'écouler les stocks actuellement entreposés dans le silo-élévateur du port de Prince Rupert qui relève du ministère de l'Agriculture et il n'est donc pas de notre ressort. Évidemment, à un moment donné, ces discussions vont avoir lieu et il sera important de savoir qui sera le locataire de l'île Ridley.

Pour ce qui est de la question de la houille, il est prévu qu'elle fasse l'objet de la deuxième étape et bien que nous nous intéressions au développement de la manutention de la houille, nous nous rendons compte qu'actuellement les marchés de la houille ne sont pas très actifs. Si je comprends bien, les négociations se poursuivent, et je vous transmets là, plus ou moins, ce que m'ont dit les représentants de l'industrie houillère et l'association des exploitants. Cette industrie examine, avec les Japonais, par exemple, la possibilité de fixer certains marchés. Donc, si le projet de l'île Ridley est essentiellement amorcé pour les grains, qui constitueraient la principale marchandises en vrac manutentionnée sur les lieux, cela serait sans doute suivi par la manutention de la houille.

M. Mazankowski: Oui. Monsieur le président, M. Franche nous a parlé de la consultation des autorités locales. Or, je crois savoir que, pour l'étude entreprise par CBA Engineering et Carr and Donald Associates—je tiens ces renseignements des représentants du Prince Rupert Grain Co-ordinating Committee—on avait demandé de manière explicite aux ingénieurs, au sujet bien précis des propositions relatives à l'aménagement d'un silo-élévateur industriel, de ne pas envisager d'autres emplacements pour ce silo-élévateur que celui de l'île Ridley. Cela est-il exact?

M. Franche: Nous avions demandé aux experts-conseils de nous préparer, pour l'île Ridley, un plan cadre qui porterait sur toutes sortes de marchandises et nous leur avions dit prévoir que la première marchandise manutentionnée serait le grain, la deuxième étant la houille. Ils n'avaient donc pas à envisager d'autres emplacements.

M. Mazankowski: En réalité, vous déclarez carrément que, pour autant que vous sachiez, un silo—élévateur industriel sera établi à l'île Ridley?

M. Franche: Monsieur le président, je pense que nous disons que la priorité du Conseil des ports nationaux est de transfor-

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Well, no, you said earlier, Mr. Franche, and we were talking about grain, you said specifically, for the establishment of grain terminals on the point of Ridley Island.

What I am really saying is that there are two things wrong with that concept. Number one, you suggest that construction in building the Ridley Island site will not commence until 1980. A terminal would have to be built after that. We are looking at 1985 before we get a terminal, probably. There are sites available, I understand, right now.

The local grain co-ordinating committee are not sold on the site location of Ridley Island. As as matter of fact I understand the Swan Wooster Study, the C.D. Howe Research Institute Study and many other knowledgeable locals do not concur with the National Harbours Board's proposal, unilateral proposal, to push Ridley Island as the site of a grain terminal. I think it is very unfair to have that sort of biased point of view when you are looking at all available options, and bear in mind that what we are looking at here is a facility that is needed very, very badly in terms of movement of Western grain.

Again, according to the local co-ordinating committee—and I am surprised that you suggest that there was consultation. There may have been consultation but there certainly was not much listening as far as the group in Prince Rupert were concerned. The organization there are certainly not sold on the grandiose scheme of a superport commencing with the establishment of grain terminal facilities at Ridley Island. They are not arguing about the concept but they are arguing that the need for a grain terminal is now and it probably could best be developed at the Casey Point site.

If you, as National Harbours Board people, are going to interfere with the development of a grain terminal facility, interfere with the plans of the consortium, you are going to jeopardize the Western Canadian farmer and jeopardize Canada and its ability to move the kinds of amounts of grain that are required to meet the potential that we have in mind. I would hope that as a board you might reconsider this, taking into consideration all available options, and not superimpose your ideas upon the people who are going to be in fact establishing the terminal. Let them make the decision as to where the best site might be.

Mr. Franche: Mr. Chairman, if I misled the Committee in saying it was a grain terminal we were building, it is a bulk facility. The terms of reference of the consultant were clearly to develop the island in its totality as a bulk facility, of which the first commodity would be grain. If I recall well, we requested that the forecast allow for a land area to store eventually 30 million bushels of grain, eventually, with the first stage using 10 million bushels. Mind you, according to what the Canadian Wheat Board has been talking about, which is surge capacity storage of 20 million bushels above the

[*Translation*]

mer l'île Ridley en un entrepôt portuaire de manutention des marchandises en vrac. Voilà notre priorité.

M. Mazankowski: Non, monsieur Franche. Alors que nous parlions de grains, un peu plus tôt, vous avez bel et bien parlé de l'établissement d'un silo-élévateur industriel sur la pointe de l'île Ridley.

Moi, je dis que cette idée comporte deux défauts. Premièrement, vous dites que la construction sur l'île Ridley ne commencera pas avant 1980. Les entrepôts portuaires devront être bâtis plus tard. Nous n'en aurons donc probablement pas avant 1985. Or, je crois comprendre qu'il y a des emplacements disponibles en ce moment même.

Les membres du comité local de coordination des ventes de céréales ne favorisent pas du tout l'emplacement de l'île Ridley. En fait, je crois comprendre que les auteurs de l'étude Swan-Wooster, ceux de l'étude du C.D. Howe Research Institute et de nombreux autres habitants de la région ne sont pas d'accord avec la proposition unilatérale du Conseil des ports nationaux, proposition selon laquelle l'île Ridley constitue l'emplacement approprié d'entrepôts portuaires pour les grains. Je prétends qu'il ne convient pas que vous ayez des préjugés pareils lorsque vous envisagez diverses options disponibles. Rendez-vous compte que nous songeons là à une installation jugée absolument indispensable pour le transport des grains de l'Ouest.

Toujours selon le comité local de coordination . . . Je trouve surprenant, d'ailleurs, que vous parliez de consultation. Il y a peut-être eu consultation, mais vous n'avez pas vraiment prêté l'oreille en ce qui concerne le groupe de Prince Rupert. Les membres de cet organime ne sont certainement pas convaincus de la nécessité d'un superport grandiose dont la construction commencerait par l'aménagement d'installations de manutention des grains à l'île Ridley. Ils ne s'opposent pas à l'idée, mais ils soutiennent que c'est maintenant qu'ils ont besoin d'un entrepôt portuaire pour les grains et que l'endroit qui convient le mieux, c'est Casey Point.

Le Conseil des ports nationaux, en s'opposant à l'aménagement d'installations portuaires de manutention des grains, en s'opposant au plan du consortium, risque de causer du tort aux agriculteurs de l'Ouest du Canada et de nuire à l'aptitude du Canada à transporter les quantités de grains jugées nécessaires pour tirer parti des possibilités que nous entrevoyons. J'espère que le Conseil des ports nationaux réexaminera cette question en prenant en ligne de compte toutes les options disponibles, sans imposer ses propres idées à ceux qui, en fait, vont se servir du port. Laissez-les décider de l'endroit qui convient le mieux.

M. Franche: Monsieur le président, je crains avoir induit le Comité en erreur en disant qu'il s'agissait de la construction d'installations pour les grains; en fait, il s'agit d'installations de manutention de marchandises en vrac. Le mandat des experts-conseils était bien de proposer un schéma d'aménagement de l'ensemble de l'île pour qu'elle serve à la manutention des marchandises en vrac, la première de ces marchandises étant le grain. Si j'ai bonne mémoire, nous avons demandé que les prévisions prennent en ligne de compte la nécessité de disposer d'un terrain où nous pourrions, en temps et lieu, entreposer 30

[*Texte*]

proposed 10 million in the first stage, that reaches immediately the 30 million bushels we thought would come later on.

the other part of the mandate was to allow for an area for handling 15 million tons of coal, eventually, also, and then to forecast the other commodities. I did not want to mislead the committee in this, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: No. All right. I think we all recognize that the urgency of the development of this facility is geared towards grain as a first priority, because that is the need that is apparent right now.

It has been stated that the first stage of the development of Ridley Island includes an estimated cost of $13.2 million for services.

• 1005

Mr. Franche: Yes.

Mr. Mazankowski: Is that going to be undertaken by the National Harbours Board? Who is going to provide the money?

Mr. Franche: We have to provide the money for developing the services—some roads on the island, radio access, water, sewer, electricity, natural gas—those are the types of things in that $13 million.

Mr. Mazankowski: And that will be recovered, I presume, from the people who establish there. Is that correct?

Mr. Franche: Over a period of time; not from the first user. I do not think we can expect the first user to pay it all.

Mr. Mazankowski: Not from the first user.

Mr. Franche: No. I cannot foresee at this stage the first user being able financially to recover all that. It is part of the discussions that will take place with the Treasury Board as to the method of financing the facility.

Mr. Mazankowski: Is the National Harbours Board satisfied in terms of weather conditions, wind flows, etc., that Ridley Island is, in fact, a desirable point? There is some argument about that. Have we literally closed the door now, as far as the National Harbours Board is concerned, on the establishment of an additional or expanded facility at the present site or the establishment of a new facility at the point south of there, I believe, which is known as Casey Point? Has National Harbours Board closed that door?

Mr. Franche: The present site is not under the control of National Harbours Board; it is a very limited site. The other site, which is Casey Point, is not considered by the National

[*Traduction*]

millions de boisseaux de grains, en commençant par 10 millions de boisseaux pour la première étape. Notez que selon les propos de la Commision canadienne du blé, qui parle d'une hausse soudaine de l'entreposage de 20 millions de boisseaux outre les 10 millions de boisseaux proposés pour la première étape, nous atteignons tout de suite les 30 millions de boisseaux qui, selon nous, devaient représenter l'étape ultérieure.

La deuxième partie du mandat des experts-conseils portait sur la prévision d'une zone permettant la manutention, en temps opportun, de 15 millions de tonnes de charbon et sur la prévision relative à d'autres marchandises. Je ne voulais donc pas induire le Comité en erreur à ce sujet, monsieur le président.

M. Mazankowski: Non. Très bien. Je pense que nous reconnaissons tous que l'aménagement de ces installations est urgent, avant tout, aux fins de la manutention des grains puisque c'est là que le besoin se fait sentir en ce moment.

On a dit prévoir que la première étape d'aménagement de l'île Ridley entraînerait des dépenses de 13.2 millions de dollars pour les services.

M. Franche: Oui.

M. Mazankowski: Cela va-t-il être payé par le Conseil des ports nationaux? Qui va fournir cet argent?

M. Franche: Nous devons fournir l'argent pour établir certains services tels que la construction de routes sur l'île, l'accès par radio, l'eau courante, les égouts, l'électricité, le gaz naturel; ce sont là les travaux auxquels seront affectés les 13 millions de dollars.

M. Mazankowski: Je suppose que ces dépenses seront recouvrées des gens qui s'établiront là-bas. Est-ce exact?

M. Franche: Au cours d'une certaine période. Elles ne seront pas recouvrées du premier utilisateur. Je ne pense pas que nous puissions compter que le premier utilisateur paie toute la somme.

M. Mazankowski: Pas le premier utilisateur.

M. Franche: Non. Actuellement, je ne prévois pas que le premier utilisateur ait les moyens de nous faire recouvrer tous ces frais. Cela fait partie des discussions qui auront lieu avec le Conseil du Trésor au sujet des méthodes de financement de l'aménagement.

M. Mazankowski: Le Conseil des ports nationaux juge-t-il satisfaisant, du point de vue météorologique, compte tenu des vents et marées, etc., l'emplacement de l'île Ridley? Il y a des opinions contraires à ce sujet. Le Conseil des ports nationaux a-t-il relégué aux oubliettes l'aménagement d'installations supplémentaires, l'expansion d'une installation actuelle ou l'aménagement de nouvelles installations au sud de cet endroit, c'est-à-dire à Casey Point? Le Conseil des ports nationaux refuse-t-il d'envisager ces autres options?

M. Franche: L'emplacement actuel ne relève pas du Conseil des ports nationaux; en outre, il est très limité. D'autre part, le Conseil des ports nationaux ne considère pas l'autre emplace-

[*Text*]

Harbours Board as a viable alternative because it is very limited in area; it is right on the edge of the water. In fact, it has to be built-up land also; it cannot be built on the other side.

Mr. Mazankowski: Could I just inject a word for clarification?

Mr. Franche: Yes, please.

Mr. Mazankowski: Are you saying that as far as National Harbours Board is concerned it is not viable for the establishment of a superport—a sort of master plan superport—or it is not viable for the establishment of an adequate grain-terminal facility?

Mr. Franche: Mr. Chairman, it is definitely not viable as a superport because it is impossible, I think, to build on it. To serve as a grain site it has to be built up. It could not be built up based on the information that we have. I recall well the Swan Wooster report, and with all due respect, my recollection of that report many, many months ago indicated . . .

Mr. Mazankowski: C. D. Howe Research Institute has another report which is very interesting too.

Mr. Franche: . . . not beyond 10 million bushels in comparison with the other one with a capacity of 30 million bushels. It is in a recognized landslide area. If you look at aerial photographs of the area you will see very clearly the landslides that have occurred in the past.

Furthermore, the provincial government formally notified us at a meeting back in Victoria when we had our consultation through Mr. Sandy Peel, the Deputy Minister, that from their point of view, Casey was not a valid site and they were not promoting or encouraging in any way the development of Casey Point.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, there are rumours circulating all around the Port of Vancouver that appointments have been made to the Vancouver Port Commission, and I would like to ask if the names of these appointments are available.

Mr. Franche: As of last week, I do not think the appointments have been made, Mr. Chairman. I cannot assure you at the moment whether the appointments have been made as of this morning.

Mr. Huntington: Letters have been sent out, have they not? I have had phone calls saying that at least seven people have been named. I am wondering why it is so secret and why it cannot be made official.

Mr. Franche: I know of only one letter that has gone out . . . My apologies—two—one to the Chairman himself, Mr. Glen McPherson, because it was sent out by the Minister; and the

[*Translation*]

ment, celui de Casey Point, comme constituant une solution de rechange valable car sa superficie est trop restreinte. Il est tout à fait au bord de l'eau. En fait, il faudrait d'abord procéder à du remblayage. On ne peut pas construire sur l'autre côté.

M. Mazankowski: Puis-je vous interrompre pour obtenir un éclaircissement?

M. Franche: Je vous en prie.

M. Mazankowski: Dites-vous qu'en ce qui concerne le Conseil des ports nationaux, cet emplacement ne pourrait servir à l'établissement d'un superport—un superport construit d'un plan cadre—ou qu'il ne saurait servir à l'aménagement d'installations convenant à la manutention des grains?

M. Franche: Monsieur le président, cet emplacement ne peut certainement pas servir à la construction d'un superport, parce que je pense qu'il est impossible de construire sur ce terrain. Pour qu'il serve d'installation de manutention des céréales, il va falloir procéder à du remblayage. D'après les renseignements dont nous disposons, le remblayage ne pourrait pas se faire. Je me souviens bien du rapport Swan Wooster et, sauf votre respect, bien que mes souvenirs remontent à une lecture qui date de plusieurs mois, ce rapport indiquait . . .

M. Mazankowski: Le C. D. Howe Research Institute a lui aussi un rapport qui est très intéressant.

M. Franche: . . . qu'on ne pourrait pas manutentionner là plus de 10 millions de boisseaux, par opposition à l'autre emplacement dont la capacité est de 30 millions de boisseaux. Il s'agit d'une région où se produisent, cela est notoire, des glissements de terrain. En examinant des photographies aériennes de la région, vous y verrez nettement les glissements de terrain qui se sont déjà produits.

En outre, le gouvernement provincial nous a officiellement signifié, lors d'une réunion de consultation à Victoria, par l'entremise de M. Sandy Peel, sous-ministre, que selon lui, Casey Point ne constituait pas un emplacement convenable et que le gouvernement provincial ne voulait promouvoir ou encourager d'aucune manière l'aménagement de Casey Point.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Huntington.

M. Huntington: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, selon certaines rumeurs qui circulent dans le port de Vancouver, des nominations à la Commission du port de Vancouver ont été faites. Je voudrais bien savoir si les noms des personnes nommées peuvent être divulgués.

M. Franche: La semaine dernière encore, monsieur le président, pour autant que je sache, les nominations n'avaient pas encore été faites. Je ne peux pas vous assurer en ce moment que les nominations n'ont pas été faites ce matin.

M. Huntington: Des lettres ont été envoyées, n'est-ce pas? D'après un appel téléphonique que j'ai reçu, au moins 7 personnes ont été nommées. Je me demande pourquoi cela est tellement secret et pourquoi vous ne pouvez pas le divulguer officiellement.

M. Franche: Je ne suis au courant que de l'envoi d'une seule lettre . . . pardon, il s'agit de deux lettres. La première est adressée au président lui-même, M. Glen McPherson; j'en suis

[*Texte*]

second one to Mr. Herb Buchanan as an ex officio member because he is the Director of the Coast Guard and he participates and brings his expertise to the Commission. I may, at the end of this meeting, possibly enlighten you a little more. I have asked Mr. Foreman to go and check whether the letters were signed by the Minister in the last four or five days. I am not sure.

• 1010

Mr. Huntington: Well, is it correct that the rumours the M.P.s representing that area get are that it is the same old gang back on the board plus one new one?

Mr. Franche: Maybe I will be able to inform you.

Mr. Huntington: Before this meeting is over?

Mr. Franche: I hope so, yes. We have gone over to check right now.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, for the Port of Vancouver we had great hopes when we started to receive a great deal of educational literature and studies that we took part in some years ago early in the 30th Parliament about the port commission concept, the reorganization of ports and the delivery of more local autonomy to ports that are 35,000 miles away from Ottawa.

Some of the feed-back I get from operators in the port is the fact that from 1968 to 1975 the wording in the tariff structure had maximum tariff. In 1975 the word "maximum" was eliminated from the tariff and as a result operators out there on one-shot deals have lost their ability to use a sharp pencil to get tonnage that shows up from time to time in the operation. They tell me there have been examples where they have waited over a month for Order in Council clearance from Ottawa and deals were lost that could have provided work and revenue to the operators in the Port of Vancouver.

I am wondering if we could be enlightened as to the rigidity of the National Harbours Board on this terminology of tariff and whether they have any intention of changing this definition so that the operators in a port like Vancouver could have more local autonomy and so return to the situation they had prior to 1975.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I cannot recall the maximum tariffs, I was not Chairman of the Board at the time, but the tariffs we set are tariffs per se. That is, our act allows the Board to recommend tariffs which are approved by the Governor in Council and therefore they are not variable tariffs; they must be of a fixed amount.

These tariffs only apply to those who are using National Harbours Board facilities. They do not apply if we talk of berthage and wharfage tariffs as opposed to harbour dues. They do not apply to those who have private facilities such as Vancouver wharves, if I can use an example. Those are their own tariffs and not ours.

Mr. Huntington: That is a bulk commodity terminal. Let us not confuse it.

[*Traduction*]

au courant parce qu'elle a été envoyée par le ministre. La deuxième a été envoyée à M. Herb Buchanan, en qualité de membre d'office de la Commission, parce qu'il est directeur de la garde côtière et qu'il participe aux travaux de la Commission, qui peut ainsi tirer parti de son expérience. Je pourrai peut-être vous donner plus d'éclaircissements à la fin de la séance. J'ai demandé à M. Foreman de s'informer pour savoir si les lettres avaient été signées par le ministre dans les quatre ou cinq derniers jours. Je n'en suis pas sûr.

M. Huntington: Est-il exact, selon les rumeurs qui sont parvenues jusqu'au député de cette région, que les membres du conseil sont encore les mêmes, sauf un?

M. Franche: Je pourrai peut-être vous le dire.

M. Huntington: Avant la fin de la séance?

M. Franche: Je l'espère. Quelqu'un est allé se renseigner.

M. Huntington: Monsieur le président, au sujet du port de Vancouver, nous avions nourri de grands espoirs, lorsque nous avons commencé à recevoir les documents d'information et participé à des études il y a quelques années, au début de la trentième législature, sur le projet d'une commission des ports, sur la réorganisation et l'octroi d'une plus grande autonomie aux ports situés à 35,000 milles d'Ottawa.

Les fonctionnaires de ce port me disent que de 1968 à 1975, le mot «maximum» figurait dans le tarif. En 1975, ce mot a été supprimé et les exploitants qui traitent des contrats à court terme ne peuvent plus prendre d'initiative pour obtenir ces contrats. Il leur est parfois arrivé d'attendre plus d'un mois un décret d'Ottawa et pendant ce temps ils ont raté des contrats qui auraient apporté du travail et des revenus aux exploitants du port de Vancouver.

Je voudrais bien savoir si le Conseil des ports nationaux s'en tient strictement au libellé du tarif et s'il a l'intention de modifier cette définition pour que les fonctionnaires du port de Vancouver jouissent d'une plus grande autonomie et reviennent à la situation qui existait avant 1975.

M. Franche: Monsieur le président, je ne me souviens pas du tarif maximum, je n'étais pas président du conseil à cette époque, mais les tarifs établis sont fixes. C'est-à-dire que la loi autorise le conseil à recommander des tariffs, qui sont approuvés par le gouverneur en conseil et par conséquent invariables; ces tarifs doivent être fixes.

Ils ne s'appliquent qu'à ceux qui utilisent les installations du Conseil des ports nationaux. Il ne s'agit pas des droits d'amarrage et de quai mais des droits d'utilisation du port. Par exemple, ces tarifs ne s'appliquent pas à ceux qui utilisent des installations privées, comme les quais de Vancouver. Ils ont leur propre tarif et les nôtres ne s'appliquent pas.

M. Huntington: C'est un port de cargaisons en vrac. Ne mêlons pas les choses.

[*Text*]

Mr. Franche: Okay, but they do apply to such terminals as Vanterm, Lynnterm and Centennial, Ballantyne if we can use those as general cargo and forest products terminals.

Our act enables tariffs to be reduced, commuted, on recommendation of the Board and by the Minister himself. It does remain that there is a certain time factor in making a deal locally, bringing it to the National Harbours Board and having it approved by the Minister. I know of one or two cases where they have applied for it in Vancouver and there have been commutations or reductions. It is one of the reasons why, under the new system of the Canada Ports Bill which was tabled on Monday, those types of tariffs would be set locally and not be approved by the Governor in Council. But at the moment we have to set tariffs which are specific, not maximum. I suspect what happened in 1975 was probably someone realized they were not legal tariffs. I am suspecting, right now. I would not be able to confirm it definitely.

• 1015

Mr. Huntington: Why do they have to be specific? Why have you removed that word "maximum"? Why can we not go back to a system of local autonomy so that the operators out there can use a sharp pencil and perhaps get additional tonnage for the port? We have seen what can happen when things are deregulated. We have seen what has happened to air lines. We have ssen what has happened to a lot of things which become deregulated, where local operators can have an initiative to cut a price to increase their revenue over the dock. What is the revenue structure that makes it necessary? How does the revenue-sharing operate, to make it necessary for such a rigid, central, Ottawa autonomy over the rate structure on the West Coast?

Mr. Franche: Because our legislation says it has to go through Governor-in-Council.

Mr. Huntington: Well, why was that word "maximum" removed in 1975? What caused it to be removed?

Mr. Franche: I cannot today answer you the reasons why in 1975.

Mr. Huntington: What are the reasons why it cannot be put back in, so that we could return to the pre-1975 condition where operators had some freedom?

Mr. Franche: I would suspect because being maximums—and I say again, I suspect—being maximums, they would not be fixed tariffs. The Governor-in-Council would not be making the decision of what the tariff is.

Mr. Huntington: Surely if there is a sharing of revenue between the National Harbours Board and the operator, and the operator can see an advantage to his balance sheet and his profit and loss by being able to shave it a little, he brings in a greater cash flow over the operation, and if there is a sharing—I do not know, is it a fifty-fifty sharing between the operator and the NHB on NHB-owned facilities?

Mr. Franche: The agreements, Mr. Chairman, between specific operators and the NHB vary from operator to operator. So I cannot answer what the . . .

[*Translation*]

M. Franche: Très bien, mais ils ne s'appliquent pas aux terminus Vanterm, Lynnterm, Centennial, Ballantyne, qui sont des terminus de cargaison générale et de produits forestiers.

La loi nous permet de réduire et de modifier les tarifs, si le conseil et le ministre le recommandent. Il reste qu'il faut un certain temps pour conclure un marché dans un port, le soumettre au Conseil des ports nationaux et demander l'approbation du ministre. Je connais un ou deux cas où une demande a été faite à Vancouver et le tarif a été réduit ou modifié. C'est pourquoi, entre autres, selon le nouveau système proposé dans le bill sur les ports canadiens qui a été déposé lundi, ce genre de tarif serait établi dans chaque port et n'aurait pas à être approuvé par le gouverneur en conseil. Mais, pour le moment, nous devons établir des tarifs précis, et non des maxima. Ce qui s'est passé en 1975, c'est qu'on s'est rendu compte que ces tarifs n'étaient pas légaux. Je n'en suis pas certain, mais c'est ce que je pense.

M. Huntington: Pourquoi ces tarifs doivent-ils être précis? Pourquoi avez-vous supprimé le mot «maximum»? Pourquoi ne pouvons-nous pas revenir au système d'autonomie locale, pour que les exploitants de chaque port puissent prendre des initiatives et obtenir des contrats supplémentaires? On voit ce qui arrive lorsque le système se dérègle. On a vu ce qui est arrivé aux compagnies aériennes, et à bien d'autres, lorsque les exploitant locaux ne peuvent plus réduire les prix pour accroître les revenus du port. D'où vient la nécessité d'un tel système? Quelle est la structure du partage des revenus qui rend nécessaire une telle rigidité et une telle centralisation à Ottawa de la structure tarifaire en vigueur sur la côte Ouest?

M. Franche: C'est que notre loi stipule que les tarifs doivent être autorisés par le gouverneur en conseil.

M. Huntington: Pourquoi donc a-t-on supprimé le mot maximum en 1975?

M. Franche: Je ne peux pas vous dire aujourd'hui quelles ont été les motifs de décisions prises en 1975.

M. Huntington: Pourquoi ne peut-on pas revenir à la situation d'avant 1975, où les exploitants avaient une certaine liberté?

M. Franche: Sans doute parce qu'un maximum n'est pas un tarif fixe. Dans ce cas, ce n'est plus le gouverneur en conseil qui décide du tarif.

M. Huntington: Si le Conseil des ports nationaux et l'exploitant se partagent les revenus et si l'exploitant trouve avantageux pour son bilan et ses profits et pertes de réduire un peu le tarif, il accroît le chiffre d'affaires du port et cela est partagé—s'agit-il d'un partage à parts égales entre l'exploitant et le Conseil des ports nationaux pour les installations qui appartiennent au Conseil?

M. Franche: Les accords entre les exploitants et le Conseil varient selon le cas. Je ne peux donc pas vous dire . . .

[*Texte*]

Mr. Huntington: Vary from operator to operator. Why?

The Chairman: Order, please. Mr. Sinclair would like to reply, if you do not mind.

Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman. While I cannot give any specific information on the Port of Vancouver, I might add a little light to the subject in that it has been our experience in other areas that in matters of a tariff the rates to be quoted are to be specific, and if a tariff is approved under the Order in Council as the result of a legislative act, no discretion is allowed to the agency involved in varying that tariff.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, that does not help me a bit. That just reconfirms tha problem that ready been defined to me as a member representing that area. It ties the hands and the initiative, really, of the private operators out there, who should be out trying to hustle and get extra tonnage and weight and work, over those facilities. Why has that been done? We do not understand it in the West. I am seeking an explanation.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the only explanation I can give at this time is that the legal advice which has been given to us is a tariff is specific and does not allow for variations or judgment to be exercised by the agency involved in applying that tariff.

Mr. Huntington: If you are going to be that restrictive and rigid, Mr. Chairman, here in Ottawa affecting a port out serving the Pacific Rim, surely you are going to put in place a mechanism where you could have 24- or 48-hour adjustment, or permission to adjust a tariff for a load of pipe or a load of steel which might go to another port.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have been attempting to improve all the administrative procedures involved. But we do not set the legislation or the rules of the game. We just follow them.

Mr. Huntington: Now, who sets them, Mr. Chairman?

Mr. Sinclair: The government has set them through legislation and the procedures by which we obtain Order in Council approval, where that is required.

Mr. Huntington: So it is the government. I would have to direct my question, Mr. Chairman, to the Minister, to find out why the Port of Vancouver and the lessees of National Harbours Board facilities within the Port of Vancouver cannot operate in this so-called free market we keep referring to.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as long as the requirement is for a tariff to be approved by Order in Council, that is the route we must follow, and that is it.

• 1020

Mr. Huntington: So it is a matter that has to be raised in the House or with the Minister or with the government.

Where did the government get the advice to withdraw the word "maximum"? What was the history of this? Do you have an idea of it?

[*Traduction*]

M. Huntington: Ils varient d'un exploitant à l'autre. Pourquoi?

Le président: A l'ordre. M. Sinclair voudrait répondre, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président. Je ne peux vous donner de réponse précise sur le port de Vancouver, mais je peux vous dire que les taux d'un tarif doivent être précis et lorsqu'un tarif est approuvé par décret découlant d'une loi, celui qui applique le tarif n'a aucun pouvoir de le modifier.

M. Huntington: Monsieur le président, cela ne m'éclaire pas du tout. Cela ne fait que confirmer le problème qui m'a été signalé en tant que député de cette région. En réalité, les exploitants privés ont les mains liées alors qu'ils devraient pouvoir essayer d'attirer des navires supplémentaires, et donc du tonnage et du travail, dans ces installations. Pourquoi a-t-on fait cela? Les gens de l'Ouest ne comprennent pas. J'essaie d'avoir une explication.

M. Sinclair: Monsieur le président, la seule explication que je puisse vous donner, c'est l'interprétation juridique qui nous a été fournie: le tarif doit être précis et celui qui l'applique ne peut le modifier à volonté.

M. Huntington: Si Ottawa est aussi rigide dans son administration relative à un port qui dessert la côte de l'Atlantique, il faut certainement créer un mécanisme qui permettrait de modifier le tarif en 24 ou 48 heures lorsqu'un chargement de tuyaux ou d'acier risque d'aller dans un autre port.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous essayons d'améliorer les procédures administratives, mais ce n'est pas nous qui établissons les règles du jeu ou qui faisons les lois. Nous nous contentons de les suivre.

M. Huntington: Qui donc les établit, monsieur le président?

M. Sinclair: C'est le gouvernement, par ses lois et par les procédures qui exigent que nous obtenions l'approbation d'un décret.

M. Huntington: C'est donc le gouvernement. Il faudrait donc que j'adresse ma question au ministre pour savoir pourquoi le port de Vancouver et les locataires des installations du Conseil des ports nationaux du port de Vancouver ne peuvent fonctionner dans ce marché libre dont on parle tellement.

M. Sinclair: Monsieur le président, tant qu'il faudra que les tarifs soient approuvés par décret nous devrons nous en tenir à cela.

M. Huntington: C'est donc une question qu'il convient de poser à la Chambre, soit au gouvernement soit au ministre.

Qui a conseillé au gouvernement de supprimer le mot «maximum»? Qu'est-ce qui a provoqué cela? En avez-vous une idée?

[*Text*]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not aware of the history of that particular incident.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, could I ask if the *sine die* options with Trimac on Roberts Bank are still in effect, and if we could be advised as to why these options were entered into in the first place?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: The options: I think I will refer, Mr. Chairman, to heads of agreement—and I will explain why in a minute. They were entered into many years ago, I would say around 1968 or 1969, if I recall correctly. I have seen the document once. They were subject to approval of the Governor in Council. That head of agreement, in my opinion, at this stage, would not be valid until the Governor in Council approves it, and it has not been approved by Governor in Council.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington.

Mr. Darling.

Mr. Huntington: That does not answer my question at all. Why were they entered into in the first place? And why was it necessary to keep coming back, Mr. Chairman, to that excuse that they would not be valid unless approved by the Governor in Council? If that is the case, why were these . . .

The Chairman: Order, Mr. Huntington. Your time has elapsed. I will put you on the second round.

Mr. Huntington: Why were those heads of agreement entered into? And why . . .

The Chairman: Mr. Darling.

Mr. Darling: Thank you very much, Mr. Chairman. I am interested in the coastguard base at Parry Sound. I understand that Mr. Quail is here. I was just wondering, Mr. Chairman, if the question should be directed to him in the absence of Mr. O'Neil? Is this in order?

The Chairman: I am sorry, sir, what was that?

Mr. Darling: I just said that I wanted to get some information on proposed improvements to the coastguard base at Parry Sound, which happens to be the only port in my riding. I understand that Mr. Quail is here, so if I can direct questions to him?

The Chairman: Surely. Mr. Quail can answer your questions.

Mr. Darling: As I understand it, on the drawing board there were substantial improvements to this antiquated coastguard base in Parry Sound that were, in ball-park figures, from $5 million to $6 million. I am well aware that nothing has been done as yet. I was in touch with the department just about a year ago to find out what the situation was. I had read a newspaper account, and I believe $800,000 was to be spent in Parry Sound. I checked on that. I believe that figure was erroneous and there had been $300,000 for a study. What is the situation with respect to that?

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. R. Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): Thank you, Mr. Chairman. At the moment, the

[*Translation*]

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas au courant de cet incident.

M. Huntington: Pourrais-je savoir, monsieur le président, si les conditions accordées *sine die* à Trimac sur le banc de Roberts sont encore en vigueur et peut-on nous dire ce qui les a motivées?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Pour vous l'expliquer, je vais me reporter aux grandes lignes de l'accord—et je vais vous expliquer pourquoi dans un instant. Si ma mémoire m'est fidèle, cela remonte à 1968 ou 1969. J'ai eu le document sous les yeux. Il devait être soumis à l'approbation du gouverneur en conseil. Je crois qu'à ce moment là cette partie de l'accord n'avait aucune validité sans l'approbation du gouverneur en conseil, ce qui n'a jamais été obtenu.

Le président: Merci, monsieur Huntington.

Monsieur Darling.

M. Huntington: Cela ne répond pas du tout à ma question. Qu'est-ce qui les a motivées? Pourquoi faut-il encore une fois se dissimuler derrière l'excuse qu'elles n'étaient pas valides sans l'approbation du gouverneur en conseil? Si c'est le cas, pourquoi . . .

Le président: A l'ordre, monsieur Huntington. Votre temps de parole est écoulé. Je vais inscrire votre nom pour le second tour.

M. Huntington: Qu'est-ce qui a motivé ces parties de l'accord et pourquoi . . .

Le président: Monsieur Darling.

M. Darling: Merci, monsieur le président. Je m'intéresse à la base de la garde côtière de Parry Sound. Je crois que M. Quail est ici. En l'absence de M. O'Neil, est-ce à lui qu'il faut poser la question?

Le président: Je suis désolé, voudriez-vous répéter?

M. Darling: Je viens de dire que je voulais des renseignements sur les améliorations qu'on se propose d'apporter à la base de la garde côtière de Parry Sound qui se trouve être le seul port de ma circonscription. Je crois que M. Quail est ici et, par conséquent, puis-je l'interroger?

Le président: Certainement. M. Quail peut répondre à vos questions.

M. Darling: Il était prévu de moderniser la base de la garde côtière de Parry Sound et l'on estimait que ces travaux coûteraient entre 5 et 6 millions de dollars. Je sais fort bien que rien n'a été fait depuis lors. Il y a un an à peu près, je me suis mis en rapport avec le ministère pour savoir où en était la situation. J'avais lu un article de presse d'après lequel on devait consacrer $800,000 à Parry Sound. Après vérification, il s'est avéré que ce chiffre était erroné et qu'on avait engagé $300,000 pour une étude. Où en est-ce?

Le président: Monsieur Quail.

M. R. Quail (Commissaire adjoint, garde côtière du Canada): Merci, monsieur le président. Voici quelle est actuel-

[*Texte*]

situation at Parry Sound is that we did have some funds in for a substantial building, or rebuilding, I guess, the rehabilitation, if you wish, of the Parry Sound complex. However, in the general drive on behalf of the government to cut back on expenditures, we reviewed a large number of projects in the organization. One of the projects we looked at was at Parry Sound, and it was decided that we could not proceed with the rather large expenditures we had planned but that we would have to go in a much slower fashion. That is the option we are now proceeding with, we would try to have a general improvement in the Parry Sound area at the base, such that we could keep it in an operating mode over the next five to eight years. In particular, this translates at the moment, at least, into—these are the things that I recall, the things I have at my fingertips—a new 212 helicopter going into Parry Sound; we are looking at ways of improving or enlarging the helicopter facilities; we have a new pad, as you know, out on the finger that has been put into place. That is a step. We are looking at options now as to where we should put the hangar to house the 212 and the other 206 that is there, the idea being that we will do it on a phase basis. At the same time we would hope that if we build this particular hangar it would free up some space in the existing hangar which would allow us to move some storage which would allow us to make some more office space for some T&E personnel that are transferring into the Parry Sound base. So it is a slower process that we had originally anticipated, Mr. Chairman.

• 1025

Mr. Darling: Mr. Chairman, if I could ask Mr. Quail again then, I presume, Mr. Quail, you are familiar with the Parry Sound base and have visited it.

Mr. Quail: Yes.

Mr. Darling: Would you concede that it is not the most modern building, it is far from that, in all charity? Is that not correct?

Mr. Quail: I would agree that is the case, otherwise we would not be trying to put some improvements on it.

I would also like to point out that we have other ones that are in the same state.

Mr. Darling: In other words, the plans are still in effect for the capital improvements in the future there.

Mr. Quail: Yes, but they are well downstream, Mr. Chairman. However, we are going to have incremental improvements in the interim.

Mr. Darling: You did not comment on my remarks about the study for $300,000. Was that done?

Mr. Quail: No.

Mr. Darling: So that money is in the kitty owing to Parry Sound yet, or it could be used for something else in the coastguard base there. Is that correct?

Mr. Quail: That money was in the 1978-79 fiscal year and that is coming to an end, as you know sir, at the end of March.

[*Traduction*]

lement la situation à Parry Sound: nous avons effectivement eu des crédits pour procéder à la reconstruction ou, si vous voulez, au réaménagement du complexe de Parry Sound. Quoi qu'il en soit, à la suite des réductions budgétaires décidées de manière générale par le gouvernement, nous avons réexaminé un grand nombre de nos projets. Parmi eux se trouvait celui de Parry Sound, et nous avons conclu qu'il était impossible d'engager les dépenses importantes que nous avions envisagées et que nous réaliserions ce projet beaucoup plus lentement. Nous avons donc retenu cette solution qui consiste à apporter des améliorations générales à la base de Parry Sound de manière à la maintenir en activité au cours des 5 à 8 prochaines années. Pour autant que je m'en souvienne, cela se traduira par l'arrivée du nouvel hélicoptère 212; nous voulons moderniser et agrandir les installations destinées aux hélicoptères; comme vous le savez, nous venons d'aménager une piste sur la presqu'île. C'est un progrès. Nous cherchons maintenant un emplacement pour construire le hangar qui abritera le 212 ainsi que le 206, l'idée étant d'agir progressivement. En même temps, nous espérons que la construction de ce hangar libérera de la place dans celui qui existe et que nous pourrons alors l'utiliser comme entrepôt; cela nous permettra de gagner de l'espace pour loger une partie du personnel technique qui est muté à la base de Parry Sound. C'est donc plus long que ce que nous avions prévu à l'origine.

M. Darling: Monsieur le président, je voudrais interroger encore une fois M. Quail. Je suppose, monsieur, que vous connaissez bien la base de Parry Sound et que vous l'avez visitée.

M. Quail: Oui.

M. Darling: Vous admettrez que ces bâtiments sont bien loin d'être modernes, n'est-ce pas?

M. Quail: Je suis d'accord là-desssus, sinon nous ne chercherions pas à y apporter des améliorations.

Je tiens également à signaler qu'il y en a d'autres dans le même état.

M. Darling: Autrement dit, les projets d'aménagement tiennent toujours.

M. Quail: Oui, mais ils sont bien loin d'être réalisés, monsieur le président. Entre-temps, nous allons toutefois faire de nouvelles constructions.

M. Darling: Vous n'avez rien dit à propos de l'étude pour laquelle $300,000 ont été réservés. A-t-elle été faite?

M. Quail: Non.

M. Darling: On doit donc toujours cet argent à Parry Sound qui pourrait en faire une autre utilisation, n'est-ce pas?

M. Quail: Cet argent a été accordée pour l'année financière 1978-1979 qui, comme vous le savez, se termine à la fin du mois de mars.

[*Text*]

Mr. Darling: So then it dies on March 31, in 9 days.

Mr. Quail: That is correct, sir.

Mr. Darling: What about the figure that was released a year or so ago that there was going to be an expenditure of $800,000 there?

Mr. Quail: Mr. Chairman, I am not aware of the $800,000 figure.

Mr. Mazankowski: It is a very political minister who is in charge of this department.

Mr. Darling: I have one other question Mr. Quail, this would not have anything to do with the coastguard base, but in the Parry Sound harbour there is a licensed marine airport, Georgian Bay Airways, who operate a fleet of amphibious aircraft out of that harbour and in the wintertime on the ice. Starting, I guess it was, two years ago the oil companies started shipping oil and gasoline in the wintertime, much to the distress of a great many citizens and, of course, on the first trip in they struck either ice or something and anyway there were some 50,000 or 60,000 gallons lost. There was not a great deal of environmental damage, but these ships are still coming in. The airways, I guess, made some arrangement with Imperial Oil where they were compensated for the ice breaker's going in and disrupting their air strip. I saw in a notice just about three weeks ago where the Shell Oil Company are suing Georgian Bay Airways. Georgian Bay Airways, I guess, were endeavouring to get compensation from Shell Oil, too.

Does this come under the Department of Transport? I just wonder whether the airways do have some rights to do that to see that the ice strip is maintained for them during the winter to provide their service.

Mr. Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, when the problem first arose some two years ago we suggested to the companies involved that they should try to work out a rapprochement between the two of them. I believe that was done in the case of the first situation.

The emergence of the same kind of situation once again has not, as yet, been brought to our attention, at least to my knowledge, and I am sure as to the legal positions of the respective participants in the situation. It was sufficiently unclear some two years ago that the best alternative at that time was the working out of a satisfactory arrangement between the companies involved, and I would suggest that this is probably still the most practical solution to the problem.

• 1030

Mr. Darling: Knowing Shell Oil, they would not be sticking their neck out, I guess, if they did not have some claim. It says here: "Shell sues airlines that claims right to the use harbour". What right then has the airlines to the harbour? In other words, through your department?

Mr. Sinclair: The licence to the airline is granted through Air administration in Transport Canada. I am not at all sure

[*Translation*]

M. Darling: On ne pourra donc plus s'en servir à partir du 31 mars, c'est-à-dire dans 9 jours.

M. Quail: Effectivement, monsieur.

M. Darling: Et les chiffres publiés il y a environ un an d'après lesquels on engagerait là-bas une dépense de $800,000?

M. Quail: Monsieur le président, je ne suis pas au courant de ces $800,000.

M. Mazankowski: C'est un ministre très politique que nous avons là.

M. Darling: J'ai une autre question, Monsieur Quail; elle concerne non pas la base de la garde côtière, mais une zone qui, dans le port de Parry Sound est réservée au décollage et à l'atterrissage des hydroavions; la compagnie *Georgian Bay Airways* y exploite un escadrille d'hydravions qui, en hiver, atterrissent et décollent sur la glace. Il y a environ deux ans, des compagnies pétrolières ont commencé à expédier du pétrole et du gazoil en hiver, à la grande consternation de bien des gens. Bien entendu, dès le premier voyage, un bateau a heurté la glace et 50 ou 60,000 gallons se sont répandus. Il n'y a pas eu beaucoup de dégâts mais les bateaux continuent à venir. La compagnie aérienne s'est arrangée avec *Imperial Oil* pour obtenir une indemnisation puisque les brise-glace gênent l'utilisation de la zone réservée aux avions. Il y a trois semaines, j'ai vu un avis d'après lequel la compagnie *Shell* a entamé des poursuites contre *Georgian Bay Airways*. Je crois que celle-ci voulait également obtenir une indemnisation de *Shell*.

Cela relève-t-il du ministère des Transports? La compagnie a-t-elle certains droits lui permettant de veiller à ce que la zone de décollage et d'atterrissage lui soit réservée durant l'hiver afin qu'elle puisse assurer ses services?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Lorsque le problème s'est posé pour la première fois, il y a deux ans, nous avons demandé aux compagnies de s'entendre. C'est ce qui s'est fait dans le premier cas.

La résurgence du même problème ne nous a pas été signalée, du moins pour autant que je sache, et je ne sais pas très bien quels sont les droits respectifs des intéressés. Il y a deux ans, il semblait assez peu clair que le meilleur choix était une entente satisfaisante entre les deux sociétés concernées, et je maintiens que c'est probablement encore la meilleure solution.

M. Darling: Si je connais bien la compagnie Shell, elle ne s'aventurerait pas dans cette voie, sans de bonnes raisons. Voici ce que je lis: «La compagnie Shell poursuit une ligne aérienne qui s'octroie le droit d'utiliser le port». Alors quel droit cette ligne aérienne a-t-elle au port? Est-ce par l'entremise de votre ministère?

M. Sinclair: C'est l'Administration canadienne des transports aériens du ministère des Transports du Canada qui a

[*Texte*]

whether that includes any right to the harbour area as a landing strip in the winter.

Mr. Darling: I see.

One other question. I see in the Estimates, pages 28 to 30, an amount of $1.5 million for replacement of two Coast Guard vessels, the *Remy* and the *Parry Sound*. The *Parry Sound* has certainly some interest to me, as I represent Parry Sound-Muskoka. I am aware that it could be in Labrador. The name does not necessarily mean that, but I am just wondering where the *Parry Sound* operates. I would assume it is going to be built.

Mr. Quail: Mr. Chairman, both the *Remy* and the *Parry Sound* are work boats out of our central region, which encompasses Parry Sound. The contract for the *Remy* and the *Parry Sound* has been let and they are being built in Kingston, and upon their completion they will replace the work boats that are presently in the area of Parry Sound. So they are at this moment being built in Kingston.

Mr. Darling: I see it says $500,000 in 1979 and then $1 million in 1980. I assume then that both ships are being built at the same time, and there is $500,000 allocated this year and the balance when they are completed. Is that correct?

Mr. Quail: The contract has been let and we would hope to have them completed by the end of the calendar year 1979. We hope to have them around for the operating year summer of 1980.

Mr. Darling: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Darling. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, there has been some pretty severe competition between the ports of Canada and the United States on the West Coast, and there are indicators that the same type of competition may be developing between the port of St. John, let us say, and the ports in Maine as a result of the move of the potato industry to use Maine ports rather than the port of St. John. I would like to ask whichever witness would like to answer if this competitive situation is going to divert traffic in other lines to other ports along the Eastern Seaboard. The port of St. John is really in competition, in many aspects of harbour work, with ports down much farther than the coast of Maine; the ports of New York, Boston and so on, even as far, in some instances, as Florida. Some perishable produce, as I am sure the witnesses are aware, has been going via tractor trailer containers, et cetera as far south as Florida ports to be exported from Ontario to other markets.

When you get the beginning of a trend like this, what does it mean to the port, and what does the Harbours Board have in mind to try to reverse this movement of some business, at least, from the port of St. John?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I can at least answer part of the question.

With regard to the competition between Canadian ports and U.S. ports, I think that competitive aspect will always occur. The thing that concerns us, and something we are watching

[*Traduction*]

émis le permis à cette ligne aérienne. Je ne suis pas du tout certain qu'elle comprenne le droit d'utiliser la région du port comme piste d'atterrissage durant l'hiver.

M. Darling: Je vois.

J'ai une autre question. Je remarque dans le budget principal, aux pages 28 à 30, qu'une somme de 1.5 millions de dollars est prévue pour remplacer deux bateaux de la garde côtière, le *Remy* et le *Parry Sound*. Le *Parry Sound* m'intéresse certainement, puisque je représente la circonscription de Parry Sound-Muskoka. Je reconnais que le bateau pourrait très bien être affecté au Labrador. Son nom ne désigne pas nécessairement son emplacement, mais au fait, où le *Parry Sound* sera-t-il affecté? Je suppose qu'il sera construit.

M. Quail: Monsieur le président, le *Remy* et le *Parry Sound* seront éventuellement affectés à notre région centrale, qui comprend Parry Sound. Le contrat pour les deux bateaux est signé; ils seront construits à Kingston, et une fois terminés, ils remplaceront les bateaux de travail actuels de la région de Parry Sound. En ce moment, ils sont dans les chantiers de Kingston.

M. Darling: Je remarque qu'on dépensera $500,000 en 1979, et un autre million de dollars en 1980. Je suppose que les deux bateaux seront construits simultanément, et que les $500,000 seront payés cette année, et le solde lorsqu'ils seront terminés. Est-ce juste?

M. Quail: Le contrat est adjugé, et nous espérons qu'ils seront construits avant la fin de l'année 1979. Nous espérons les mettre en service durant l'été de 1980.

M. Darling: Merci.

Le président: Merci, monsieur Darling. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, il y a eu une concurrence assez importante entre les ports canadiens et américains sur la côte ouest; mais il semblerait que cette concurrence se manifeste maintenant entre le port de Saint-Jean et les ports du Maine, suite à la tendance du secteur de la pomme de terre de se servir des ports du Maine plutôt que le Port de Saint-Jean. Je demande à quiconque est compétent de répondre, si cette concurrence aurait détourné le trafic d'autres produits à d'autres ports sur la côte est des États-Unis. En fait, le port de Saint-Jean est en concurrence dans bien des domaines, avec des ports beaucoup plus éloignés que ceux de la côte du Maine; les ports de New York, Boston, etc., et même dans certains cas, les ports de la Floride. Certains produits périssables, comme les témoins le savent bien, sont exportés de l'Ontario à d'autres marchés dans des conteneurs remorqués jusqu'aux ports de la Floride.

Que cela représente-t-il pour le port, lorsqu'une telle tendance se dessine et que fera la Commission des ports nationaux pour renverser cette tendance de déplacer le commerce du port de Saint-Jean?

M. Sinclair: Monsieur le président, je peux répondre au moins à une partie de cette question.

Je crois que la concurrence entre les ports canadiens et les ports américains existera toujours. Ce qui nous inquiète, et que nous, comme les Américains, d'ailleurs, surveillons de près sur

[*Text*]

carefully on both coasts, as are the Americans, is movements to and from a particular country that may be entering or exiting through the other country's ports. At the present time, on the East Coast of Canada there is a rough balance in that kind of traffic between U.S. and Canadian ports. On the West Coast of Canada there is a very substantial imbalance in favour of the U.S. ports, and we are undertaking examinations of the circumstances giving rise to both patterns, with a view to attempting to identify the particular traffic involved and establishing the reasons the Canadian traffic may be exiting or entering by a U.S. port to determine whether there is anything that we should be doing in Canada to protect ourselves against that particular trend.

• 1035

You may be aware that the United States is concerned about the same thing, particularly about the U.S. traffic that was moving through Western Canada and exiting via the Port of Vancouver. And they went so far as introducing a couple of bills into the U.S. Senate about a year and a half ago, which we watched very closely, in which representations were made by Canadian authorities through the Department of External Affairs to U.S. authorities in connection with those proposed pieces of legislation. To the best of my knowledge, at the present moment no progress has been achieved on the part of those bills in the United States. This is something that is of considerable concern to us and we will keep watching developments of that nature.

Mr. McCain: In the United States they certainly have taken action. They have surveyed the freight rates, they have arranged for a decline in freight rates in certain instances when land freight rates might be a factor in bringing the traffic back to the United States ports. What are we doing of a comparable nature? What study, for instance—and I cite this as a specific example—is being conducted now to determine whether the Port of Saint John in fact can be competitive with main ports for the handling of potatoes? This is a single item, I will agree, but if it proliferates into other items in the port, I think it is of serious consequence and should be taken very seriously by the National Harbours Board, the Canadian Department of Transport, or whatever authority might function in this regard.

Mr. Sinclair: I will defer to the Chairman of the National Harbours Board specifically with respect to Saint John, New Brunswick, but I think the impression we in Transport have of the Port of Saint John, New Brunswick, is that it is quite an efficient port and has attracted a very large increase in volume in the last few years, and seems to have established a very successful track record.

Mr. McCain: I could not agree more but the symptom is there, the symptom is there in one commodity. Now if this proliferates to other commodities, I do not think it speaks well for the port. They have the great promotional organization, the city, the Harbours Board, the Chamber of Commerce; the whole operation is geared towards attracting business to that port. But here is the symptom of the beginning of a competitive structure with the United States which can divert traffic

[*Translation*]

les deux côtes, est le mouvement de cargaisons d'une partie à l'autre d'un pays, en se servant, soit à l'entrée ou à la sortie, les ports de l'autre pays. En ce moment, il existe un équilibre général dans ce genre de trafic sur la côte est du Canada entre les ports américains et les ports canadiens. Sur la côte ouest du Canada, il y a un déséquilibre important favorisant les ports américains, et nous avons entrepris une étude des circonstances qui entraîne ces deux phénomènes, afin d'identifier les produits concernés, et d'établir pourquoi les exploitants canadiens se servent d'un port américain afin de voir quelles mesures nous devrions prendre au Canada pour nous protéger.

Vous savez sans doute que le même problème inquiète les États-Unis, surtout au sujet du trafic américain qui est transporté à travers l'Ouest du Canada pour prendre la mer au port de Vancouver. Les Américains ont même déposé au Sénat des États-Unis, il y a un an et demi, quelques projets de loi que nous surveillons de près, qui ont fait aussi l'objet de certaines instances de la part des autorités canadiennes par l'entremise du ministère des Affaires extérieures. Au meilleur de ma connaissance, en ce moment, ces projets de loi n'accusent aucun progrès. C'est une situation qui nous inquiète beaucoup, toutefois, et que nous surveillons constamment.

M. McCain: Les États-Unis ont certainement pris des mesures. Ils ont étudié les frais de transport, et dans certains cas, ont même rabaissé les frais de transport par terre, là où ces frais pouvaient encourager ce trafic à se servir des ports américains. Avons-nous pris des mesures semblables? Par exemple, et je choisis un cas particulier, quelle étude faites-vous en ce moment pour déterminer si le port de Saint-Jean peut demeurer concurrentiel, en fait, avec les principaux ports desservant l'exportation des pommes de terre? Il s'agit là d'un seul produit, j'en conviens, mais si la tendance s'étendait à d'autres produits passant par ce port, cela pourrait avoir des conséquences graves et mérite une étude sérieuse par la Commission canadienne des ports nationaux, le ministère des Transports, et toute autre autorité compétente.

M. Sinclair: Je vais laisser le président de la Commission des ports nationaux répondre à la question concernant le port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, mais dans le ministère, il nous semble que ce port est très efficace, et qu'il a saisi une augmentation importante du trafic depuis quelques années, et semble avoir établi un record enviable.

M. McCain: Je suis parfaitement d'accord, mais le symptome existe, au moins pour un produit. Si cela s'étend à d'autres produits, cela pourrait faire du tort au port. La ville, la Commission des ports, la Chambre de commerce ont un programme de publicité formidable; on fait tout ce qu'on peut pour attirer plus d'affaires à ce port. Mais il se dessine le début d'une concurrence avec les États-Unis qui pourrait détourner le trafic de ce port. Avez-vous pris les mesures nécessaires pour

[*Texte*]

from that port. Are we taking the necessary steps to improve the status quo and to be sure that this does not continue as a trend?

Mr. Sinclair: I think we certainly are aware of the situation and would be quite prepared to deal with it if we thought any trend was developing. With respect to potatoes in Saint John, New Brunswick, I would defer to the Chairman of the National Harbours Board.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Thank you. I was just looking, Mr. Chairman, at possible statistics of ports on the East Coast with reference I think to general cargo; if we exclude liquid bulk, for example, in Saint John, New Brunswick. There has been a very small tendency from 1977 to 1978 in respect of general cargo, for example, in the Port of Saint John, going from 2.3 million tons to 2.15 million tons; containers have gone from 995,000 tons to 921,000 tons.

Mr. McCain: What was the last figure?

Mr. Franche: 921,000 tons in respect of containers handled in 1978 in the Port of Saint John.

Mr. McCain: From what then?

Mr. Franche: From 1977, which was 995,000 tons. Looking at it from the Port of Halifax you get a trend to see to what extent it is. The Port of Halifax handled 2.42 million tons of general cargo in 1977 and 2.34 million tons in 1978. On the container side they handled 1.78 million tons in 1977 and 1.76 million tons in 1978. So it has just about been rather stable from 1977 to 1978 and I think, if you recall, in 1977 you had a strike on the East Coast container ports of the United States of the ILA and you had the Cast affair from Montreal to Halifax and back to Montreal, which means that in the case of Halifax if you interpret that a bit you have had an increase and not a decrease in 1978 from 1977. So it is a trend: I would call it levelling off or a slight drop.

• 1040

When you come to the potatoes, potatoes are we all know, I think, tied to the regional economy, very important to the economy of the province but at the same time are quite cyclical. There has been a change, I think, in moving potatoes by box car and all the problems they had with heated box cars versus non-heated box cars to moving them by trucks into the facility and obviously they have been shipping some as you quite rightly say through Winter Port. The facilities in Winter Port, as we understand them, from those who have gone down, from Mr. Mulder's group as I referred to this morning, are brand new facilities and are totally mechanized. So that has quite an effect, I think, on the productivity of the work force.

I know that Mr. Mulder's group is working right now to set up a sort of co-operative with the potato shippers to bring them together so that then they could handle potatoes more efficiently as a co-operative in the Port of Saint John and from

[*Traduction*]

améliorer la situation et pour assurer que cette tendance ne s'étendra pas?

M. Sinclair: Nous connaissons très bien la situation, et nous serions prêts à agir si nous soupçonnions une tendance quelconque. Quant à la question des pommes de terre à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, je vais laisser le président de la Commission des ports nationaux y répondre.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Merci. Monsieur le président, j'étudiais quelques statistiques concernant les ports sur la côte Est en ce qui a trait à la cargaison générale, en excluant, par exemple, la cargaison liquide à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Entre 1977 et 1978, il y a eu une légère baisse de la cargaison générale expédiée par le port de Saint-Jean, de 2.3 millions de tonnes à 2.15 millions de tonnes; la cargaison expédiée en conteneurs a diminué de 995,000 tonnes à 921,000 tonnes.

M. McCain: Quel est ce dernier chiffre?

M. Franche: 921,000 tonnes, pour les conteneurs expédiés du port de Saint-Jean en 1978.

M. McCain: Quel était le chiffre précédent, alors?

M. Franche: En 1977, il était de 995,000 tonnes. Au port d'Halifax, par exemple on voit bien la tendance. On a acheminé par le port d'Halifax 2.42 millions de tonnes de cargo général en 1977 et 2.34 millions de tonne en 1978. Pour les conteneurs, le trafic a été de 1.7 million de tonnes en 1977 et de 1.76 millions de tonnes en 1978. La tendance est donc assez stable de 1977 à 1978. Vous vous rappellerez, je crois, qu'en 1977, il y a eu une grève des débardeurs dans les ports à conteneurs de la côte est des État-Unis, il y a eu l'affaire CAST, le déménagement de Montréal à Halifax et le retour à Montréal, ce qui signifie que dans le cas d'Halifax, si vous interprétez un peu les données, vous constatez qu'il y a eu une augmentation et non une diminution de 1977 à 1978. Il y a donc une tendance, je dirais qu'on a atteint un plateau ou qu'il y a peut-être eu une légère baisse.

En ce qui concerne les pommes de terre, celles-ci sont, nous le savons bien, reliées à l'économie régionale, et constituent un facteur très important de l'économie de la province, tout en étant saisonnières. Les techniques de transport ont changé du transport par wagons et tous les problèmes qui se sont posés, les wagons chauffés vis-à-vis des wagons non chauffés, au transport par camions jusqu'aux installations. Évidemment, on expédie une partie des pommes de terre, comme vous l'avez très justement fait remarquer, par le port de Winter. Les installations du port d'hiver, à notre connaissance, grâce à ceux qui sont allés du groupe de M. Mulder dont j'ai parlé ce matin, sont des installations toutes neuves et complètement mécanisées. Cela a beaucoup d'effet, je crois, sur la productivité de la main-d'œuvre.

Je sais que le groupe de M. Mulder travaille actuellement à mettre sur pied une coopérative qui réunirait les expéditeurs de pommes de terre afin d'assurer une manutention plus efficace des pommes de terre dans le port de Saint-Jean et, de là,

[*Text*]

there, then facilities would be made available. And we think the whole problem of conveyors, that I referred to this morning, could be handled through this co-operative. There are steps being taken. They are not steps of the National Harbours Board in setting up a co-operative.

On the other part of getting groups to work together we are quite willing to co-operate with a co-operative if it is set up and it could be set up, I think, with the help of DREE, for example, in funding the start-up of this operation. It would help the Port of Saint John if we dealt with one supplier and then the stevedores and the co-operative would get together in having the proper equipment and handling the potatoes. We are encouraging this move. It is not the national Harbours Board per se that is setting up the co-operative obviously and Mr. Mulder is working very closely with, I believe it is the Potato Exporter Association of New Brunswick.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I am rather concened that the Harbours Board, itself, has not been interested enough to take the initiative to do this. I do not see why any other agency of government should have been assigned to this task. This is not a new problem: this has been an ongoing problem and I do not blame it all on the Harbours Board because I should not. But much of the blame lies with the state of repair of the facilities through which this had to be handled and the lack of mechanization. I am glad to hear that some agency of government is making an improvement and I hope that this will continue.

Now is it the policy of the National Harbours Board to promote terminal operations by those who would lease the facilities? Is it a new policy? Has it been suggeted to the local authorities in harbours that this is the way that it should operate? And I ask this because of the fact that the port products terminal has been leased as a terminal operation against the wishes of the industry which uses it. It has gone to a bidder they did not approve. Against the wishes of the Province of New Brunswick, it has gone to a bidder they do not approve. And why, also, did we include in that lease a locked-in stevedoring firm which gives the shippers no opportunity to determine whether or not economics may be exercised by seeking the service of other stevedoring firms than the one which is now guaranteed all the business? The competition is gone.

• 1045

Mr. Franche: Mr. Chairman, the policy of having terminal operators at various facilities of the National Harbours Board is not new, it has existed for quite a while. To be more specific, you have terminal operators at Fairview in Prince Rupert, at Lynnterm, at Vanterm and at Centennial Ballantyne Pier in Vancouver. You have this process of terminal operators well established for many years in Montreal on different facilities

[*Translation*]

d'autres installations seraient mises à sa disposition. Nous croyons que tout le problème des transporteurs dont j'ai parlé ce matin, pourrait être réglé par l'entremise de cette coopérative. On prend des mesures. Ce n'est pas le Conseil des ports nationaux qui effectue des démarches pour constituer une coopérative.

Pour ce qui est de faire travailler les groupes ensemble, nous sommes tout à fait disposés à collaborer avec une coopérative si celle-ci est constituée, ce qui pourrait se faire, je crois, avec l'aide du ministère de l'Expansion économique régionale, par exemple, qui pourrait subventionner la mise en marche de l'opération. Ce serait d'une grande utilité pour le port de Saint-Jean puisque nous pourrions traiter avec un fournisseur et qu'ensuite les entrepreneurs en arrimage et la coopérative pouvaient travailler ensemble en ayant l'équipement nécessaire pour manier les pommes de terre. Nous les encourageons dans cette voie. Ce n'est pas le Conseil des ports nationaux comme tel qui va constituer la coopérative, évidemment, et M. Mulder travaille très étroitement avec, je crois, l'Association des exportateurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick.

M. McCain: Monsieur le président, je suis assez inquiet de voir que le Conseil des ports nationaux ne s'est pas montré suffisamment intéressé pour prendre cette initiative. Je ne vois pas pourquoi tout autre organisme gouvernemental devrait se voir assigner cette tâche. Le problème n'est pas nouveau, il existe depuis longtemps; je ne tiens pas du tout à blâmer le Conseil des ports nationaux, car ce n'est par à moi de le faire. Le blâme repose en grande partie sur l'état des installations qui servent à l'expédition des pommes de terre et au manque de mécanisation. Je suis heureux d'entendre dire qu'un organisme gouvernemental quelconque apporte des améliorations et j'espère qu'on continuera.

Maintenant, est-ce la politique du Conseil des ports nationaux de promouvoir la prise en charge des opérations d'un terminal par ceux qui louent les installations ? Est-ce une nouvelle politique? A-t-on dit aux autorités locales de ces ports que ce serait la façon de fonctionner? Si je pose la question, c'est parce que le terminal de produits a été loué malgré les désirs de l'industrie qui s'en sert comme un terminal d'exploitation. Le contrat est allé à un soumissionnaire que l'industrie n'approuve pas. Malgré les désirs de la province du Nouveau-Brunswick, le contrat est allé à un soumissionnaire que celle-ci n'approuve pas. Je voudrais aussi savoir pourquoi on a mis dans le bail une disposition qui prévoit l'entrepreneur d'amarrage ce qui empêche les expéditeurs de déterminer s'il ne serait pas plus économique de retenir les services d'une autre entreprise d'amarrage que celle à laquelle on a assuré tout le travail? Il n'y a plus de concurrence.

M. Franche: Monsieur le président, la politique de placer des opérateurs de terminal dans les diverses installations du Conseil des ports nationaux n'est pas nouvelle, elle existe depuis assez longtemps. Pour être plus précis, il existe des opérateurs au quai Fairview de Prince-Rupert, aux quais Lynnterm, Vanterm et Centennial Ballantyne à Vancouver. Le principe des opérateurs de terminal est bien établi depuis de

[*Texte*]

where a facility is allocated to a stevedore, in the case of Montreal, for one year at a time but he is the one handling cargo through that facility.

You have a terminal operator but they are under a "lease" in Saint John, New Brunswick, in Brunterm, which is a lease for five years for the facility. We are studying proposals for a terminal operator at the second container terminal in Halifax. So it is not new to the National Harbours Board, it has existed for quite a while.

In the case of the Port of Saint John, that decision was a decision for a recommendation of the Port Authority of Saint John with their full concurrence, it was not dictated by the National Harbours Board. We are quite satisfied with it as the option of the port to manage that facility because it is something that we have elsewhere, we know it works well. They could have entered into a lease or they could have considered managing it themselves.

Mr. McCain: Mr. Chairman, there is a very distinct difference. Those who have the lease on Brunterm have a basic economic interest in the success of the operation of the terminal because they are the shippers, the receivers, the shipping companies. In Halifax you have a comparable terminal operator structure where, motivated by the profit system of this country, those operators need to make a profit.

What I want to know is why did we move from the principle of those with a vested interest in the efficient operation of the terminal, such as Brunterm, to the idea that the operation of this terminal should be divorced from those with an economic interest and its successful operation? Why was the forest industry of New Brunswick denied the right to be the terminal operator when Brunterm was passed over to those with the economic interest in it? It is just absolutely inconsistent, and I hope the forest industry of New Brunswick does not suffer as a result of putting it in the hands of those who have no interest whatsoever other than the profit they can make as operators and stevedoring firms. This is inconsistent with the policy that you have outlined as to who operates the terminal. This is what I am concerned about.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if I might ask . . .

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, are we still on the first round?

The Chairman: Order, please. Yes, Mr. Loiselle. We are very short of time, we have three more questioners and we have to vacate the room at 11 o'clock.

Mr. Forrestall: I will be real fast.

Mr. Loiselle: Excuse me, Mr. Chairman, you have three more questioners on the first round.

The Chairman: Yes. I have Mr. Forrestall, Mr. Siddon and Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Do not take too long.

[*Traduction*]

nombreuses années dans de nombreuses installations à Montréal, alors que les installations sont allouées à une entreprise d'amarrage, dans le cas de Montréal pour un an à la fois mais c'est cette entreprise qui amarre alors le cargo qui passe par les installations.

Il y a un opérateur de terminal mais à bail, à St-Jean au Nouveau-Brunswick, au quai Brunterm, le bail étant de 5 ans. Nous étudions des propositions qui visent à allouer à un opérateur de terminal le deuxième terminal de conteneurs à Halifax. Cette procédure n'est donc pas nouvelle au Conseil des ports nationaux, elle existe déjà depuis longtemps.

Dans le cas du port St-Jean, il s'agit d'une décision prise par les autorités du port à la suite d'une recommandation qui a reçu leur plein assentiment; le Conseil des ports nationaux n'a rien dicté. Nous sommes assez heureux, il est vrai, que les autorités du port aient adopté cette option pour administrer les installations, puisque cela se fait ailleurs, avec d'excellents résultats, nous le savons. Les autorités du port auraient pu conclure un bail ou décider d'administrer elle-même le port.

M. McCain: Monsieur le président, il y a une différence très marquée. Ceux qui louent à Brunterm ont un intérêt économique fondamental dans le succès de l'opération du terminal parce qu'ils sont des expéditeurs, des receveurs, des entreprises d'amarrage. A Halifax, vous avez une structure comparable dans le cadre de laquelle, motivé par le régime de profit du pays, les opérateurs doivent réaliser des profits.

J'aimerais donc savoir pourquoi nous sommes passés du principe d'avoir recours à ceux qui ont un intérêt marqué dans l'opération efficace du terminal, comme c'est le cas à Brunterm, à l'idée d'exploiter un terminal en se dissociant de ceux qui ont intérêt à ce que l'opération soit un succès? Pourquoi a-t-on refusé à l'industrie forestière du Nouveau-Brunswick le droit d'être son propre opérateur de terminal alors qu'on a cédé Brunterm à ceux que la chose intéressait sur le plan économique? Ce n'est pas du tout suivi comme principe et j'espère que l'industrie forestière du Nouveau-Brunswick n'aura pas à souffrir d'avoir été placée entre les mains de ceux qui n'ont aucun intérêt autre que le profit qu'ils peuvent réaliser eux-mêmes comme opérateurs et entreprises d'amarrage. Cette mesure ne se conforme pas du tout à la politique que vous avez définie comme étant celle qui régit l'exploitation des installations. C'est ce qui me préoccupe.

Le président: Merci monsieur McCain. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me demande si je pourrais demander . . .

M. Loiselle: Monsieur le président, est-ce toujours le premier tour?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Oui, monsieur Loiselle. Nous sommes un peu pressés. Nous avons encore trois noms et il nous faut quitter la salle à 11h.

M. Forrestall: Je ferai très vite.

M. Loiselle: Excusez-moi, monsieur le président, vous dites avoir encore trois noms au premier tour?

Le président: Oui. J'ai les noms de MM. Forrestall, Siddon, Loiselle.

M. Loiselle: Ne prenez pas trop de temps.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Forrestall.

An hon. Member: You should have got your name on the list sooner.

Mr. Forrestall: Could I ask the Marine Administrator if he can give us any update information on the situation of the *Kurdistan* this morning?

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman. The decision was taken last night that we would proceed to the salvage operation on the stern section of the *Kurdistan*. The Coast Guard icebreaker *Cornwallis* embarked the riding crew at 3 o'clock this morning at Point Tupper and should be approaching the scene at this point in time. They will then proceed to put a second line to the stern section and proceed on a tow towards Canso Strait. The plain at the moment is to stand off the entrance of the bay this evening and to proceed tomorrow on the final run through the bay and up the Strait of Canso to Port Hawkesbury. Weather conditions look reasonable in the area today and tomorrow to make that possible.

• 1050

We have diverted the *Louis St. Laurent* to the area. Along with *Cornwallis* and *Alexander* we will have three icebreakers there to deal with any ice problem that may develop in the area. All reports we have had are that the stern section is still in a stable condition and we look forward to a successful exercise.

We have concluded negotiations with the owners, the insurers, the salvagers and all others concerned, and have consulted with various parties, both at the provincial and federal level, for their concurrence and support in the action we are taking.

With regard to the bow section of the vessel, an attempt to put a second line aboard was unsuccessful yesterday afternoon because of high seas. The weather has abated substantially this morning and an operation was going on this morning to attempt to again put a second line aboard the bow section to enable a reasonable tow to take her out to sea to sink her.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I am sure the Minister has already done it, but I wonder if I just might say thank you to the Coast Guard and to all of those who for virtually seven days now have lived with this problem, knowing the full dangers and implications of a derelict in that particular piece of water. I think simple congratulations is not enough. Perhaps in the context, thank you is the only word we have in our English language to express it. I hope that everything goes well with it tonight and tomorrow. Thank you for the job you have done with regard to it.

May I ask a supplementary? I wanted to find out what is going on with their own new container terminal in Halifax. How come we have not named an operator, and are there any complications rising with regard to the order of the gantries for the new container terminal? Then I also wanted to ask a

[*Translation*]

Le président: Monsieur Forrestall.

Une voix: Vous auriez dû vous faire inscrire plus tôt.

M. Forrestall: Puis-je demander à l'administrateur maritime s'il peut nous donner les derniers renseignements sur ce qui se passe au sujet du *Kurdistan*?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président. La décision a été prise hier soir d'entreprendre le sauvetage de la poupe du *Kurdistan*. Le brise-glace *Cornwallis* de la garde côtière a embarqué l'équipage à 3h ce matin à Point Tupper et devrait s'approcher de l'épave en ce moment. Rendu là, en tentera d'attacher une dexième amarre à la poupe puis on commencera à remorquer l'épave vers le détroit de Canso. A l'heure actuelle, on compte arriver ou près de la baie ce soir, de la traverser demain pour ensuite emprunter le détroit de Canso jusqu'à Port Hawkesbury. Le temps est assez bon aujourd'hui et les prévisions pour demain laissent prévoir la même chose, ce qui rendra cette manœuvre possible.

Nous avons fait changer de cap au *Louis St-Laurent* qui se rend dns les parages. Il s'ajoutera au *Cornwallis* et à l'*Alexander*, ce qui fera un total de 3 brise-glace, envoyés là-bas au cas où il aurait des difficultés résultant de la présence des glaces. D'après tous les rapports que nous avons reçus, la poupe est stable et nous croyons que nos manœuvres seront couronnées de succès.

Les négociations que nous avons tenues avec les propriétaires du navire, les assureurs, les spécialistes du renflouement et d'autres intéressés, sont arrivées à conclusion et nous avons par ailleurs consulté d'autres organismes, tant provinciaux que fédéraux, pour obtenir leur concours et leur appui dans cette entreprise.

Passons ensuite à la proue du navire; hier après-midi, on a tenté sans succès d'amarrer un second câble en raison d'une mer démontée. Le temps s'est beaucoup calmé ce matin et on a donc tenté de nouveau d'amarrer la proue afin de la remorquer en haute mer pour la couler.

M. Forrestall: Monsieur le président, même si le ministre l'a déjà fait, je tiens à remercier la garde côtière et tous ceux qui ont travaillé depuis 7 jours presque sans relâche en raison de cette situation, en reconnaissant les risques et les difficultés que représente la présence d'une telle épave dans ces eaux. J'estime qu'il ne suffit pas de féliciter les responsables. Nous ne pouvons peut-être que vous dire merci, c'est le seul mot dont nous disposons dans notre langue pour exprimer notre gratitude. Je vous souhaite du succès dans vos entreprises de ce soir et de demain et vous remercie du travail que vous avez accompli.

Me permettez-vous de poser une question supplémentaire? Je voudrais bien savoir ce qui se passe au nouveau terminus de conteneur d'Halifax. Comment se fait-il que nous n'ayons pas nommé d'opérateur, et est-il survenu certaines complications en raison de la commande d'une grue à portique qu'on installe-

[*Texte*]

question about the ports bill, but perhaps I will stop at that. Can we have a brief rundown?

Mr. Franche: Mr. Chairman, we received three proposals a while ago for a terminal operator at the second terminal in Halifax. At that time one such proposal was well ahead of the others in terms of interest to the National Harbours Board, a commitment to install appropriate equipment and revenues to the port to ensure its viability. We started negotiations to work out the details but unfortunately the proposer decided to pull back his proposal and not continue negotiations. We have since entered into discussions with the other two, and negotiations are going on at the moment. Unfortunately, this incident has delayed . . .

Mr. Forrestall: We have a problem.

• 1055

Mr. Franche: . . . it has delayed the expected completion date of the terminal. Mind you, that will be dependent on the cranes that another operator would use, whether they are existing things—sometimes existing cranes are moved—or whether they are cranes to be completely fabricated; and even within that fabrication sometimes the timeframe varies, whether it be, roughly, 10 months or 12 months or sometimes 18 months, for building these cranes. The expected timeframe for completing the terminal right now is spring of 1981.

Mr. Forrestall: We are six months late, then?

Mr. Franche: Yes.

Anything that we will be able to do to shorten that timeframe, I can assure the members of the Committee we will do, but we must have a terminal operator because it is affecting the design right now of where the cranes will be, in terms of the types of crane rails, and where the types of sheds that are required will be; and if we can then speed up the design and the construction, and compress that time, we will do it, but we cannot assure the members of this Committee until such time as we know who the operator is.

Mr. Forrestall: I have only a couple of minutes left, so I will end here.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

I will ask Mr. Siddon if he will keep his questions short; then I can maybe have the two men respond.

Mr. Siddon: Thank you. Mr. Chairman, I represent the riding of Burnaby-Richmond-Delta and I would like to ask a question or two of the National Harbours Board relative to the Roberts Bank expansion.

As Mr. Franche will know, the EARP Report was released last Friday and the Minister responsible, Mr. Marchand, immediately endorsed the report. Before I get to my questions, I would like to ask for a comment on behalf of the National Harbours Board, Mr. Chairman, as to how they view the general recommendations of that report.

[*Traduction*]

rait dans ce nouveau terminus? Je voudrais ensuite poser une question au sujet du projet de loi sur les ports mais je me contenterai de la première. Pouvez-vous donc me mettre au courant brièvement de la situation?

M. Franche: Monsieur le président, il y a quelque temps, nous avons reçu trois propositions relatives à l'entrée en fonction d'un exploitant d'entrepôt portuaire à la deuxième gare de Halifax. L'une de ces propositions semblait plus intéressante que les autres aux yeux du Conseil des ports nationaux; il s'agissait de l'engagement de fournir aux ports les installations et les ressources nécessaires pour assurer sa rentabilité. Nous avons entrepris des négociations afin de régler les questions de détail mais, malheureusement, le parrain de la proposition a décidé de la retirer et de ne pas poursuivre les négociations. Nous avons alors amorcé des entretiens avec les deux autres, entretiens qui se poursuivent à l'heure actuelle. Malheureusement, cet incident a retardé . . .

M. Forrestall: C'est un problème, en effet.

M. Franche: Cela a retardé les travaux de construction de l'entrepôt portuaire et à repousser la date de leur achèvement. Remarquez que cela dépendra des grues qu'un autre opérateur utilisera, si de telles grues existent—ou de l'utilisation de grues qu'on devra fabriquer. Pour ce qui est de cette fabrication, le calendrier des travaux peut parfois varier, que ce soit de 10 ou de 12 mois et même parfois de 18 mois. A l'heure actuelle, on prévoit donc terminé les travaux d'aménagement au printemps de 1981.

M. Forrestall: Nous sommes donc en retard de 6 mois?

M. Franche: Oui.

Je tiens à vous assurer que les membres du comité feront tout en leur pouvoir pour écourter cette période de construction, mais il nous faut un exploitant d'entrepôt car sa présence touche l'emplacement même des grues, soit des rails nécessaires à l'utilisation de ces grues et à l'emplacement des mises dont on aura besoin. S'il est possible d'accélérer les travaux de conception et de construction, nous le ferons, mais je ne suis toutefois pas en mesure de garantir cela au comité jusqu'à ce que nous sachions qui sera notre opérateur.

M. Forrestall: Il ne me reste que 2 minutes, je crois. Je vais donc en rester là.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall.

Je vais demander à M. Siddon de poser des questions brèves; cela permettra peut-être aux deux témoins de répondre.

M. Siddon: Je vous remercie. Monsieur le président, je représente la circonscription de Barnaby-Richmond-Delta et voudrait donc poser une question ou deux au Conseil des ports nationaux au sujet de l'agrandissement du port de Roberts Bank.

M. Franche n'ignore pas que le rapport de la Commission des évaluations environnementales a été publié vendredi dernier et que le ministre chargé de cette question, M. Marchand, l'a appuyé sans réserve. J'aimerais donc, monsieur le président, que le Conseil des ports nationaux nous fasse connaître son avis sur les recommandations générales de ce document.

[*Text*]

Mr. Franche: I read the report on Friday, very quickly, and I jumped, obviously, to the recommendations and conclusions, and I view it in a positive sense: that there are possibilities there of expanding further Roberts Bank. Obviously the area will be limited but the idea of building two pods is not a negative recommendation.

There are certain detailed recommendations of which, frankly, this morning, we do not know all the implications. In turns, for example, there is no need for a turning basin which affects the dredging to quite an extent; and that dredging, the spoils were to be used to fill, create, the two pods—or the four pods at the time.

So we have to reconcile the dredging requirements with the area to be created. We have to reconcile, also, the dredging period of five months versus nine months, and what impact it has on the cost of the terminal, and then make a decision to build the facility and to proceed with it.

Outside of the EARP proposal, we still have a question mark, obviously, which is: who owns Roberts Bank, in light of the reference to the Supreme Court of Canada on the ownership of Roberts Bank; and for this, obviously, we will have to await the decision of the courts.

Mr. Siddon: Through you, Mr. Chairman, to Mr. Franche, is it fair to say that, barring these matters of reconsidering costs and the question of ownership of land, you would be prepared to say, "Let us get on with the project." Is that the general disposition of the National Harbours Board at this time?

Mr. Franche: One of the big question marks is obviously the availability of money to build the facility.

Mr. Siddon: Aside from the money.

Mr. Franche: Aside from money, there does appear to be a need in the very near future for expanded coal facilities, yes.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, it has been related to me by senior principals of NHB in Vancouver, prior to the Minister's decision of last week, that there would be no problem raising money.

Mr. Huntington: Yes, all kinds of it.

• 1100

Mr. Siddon: There appears to be a conflict here.

Mr. Franche: We do not have any loan money available at this stage at the Roberts Bank, but we may be able to . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Could I have one more point?

The Chairman: Very short, please. Our time has elapsed.

[*Translation*]

M. Franche: J'ai jeté un coup d'oeil sur le rapport vendredi, et, bien entendu, je suis rapidement passé aux recommandations et aux conclusions qui me paraissent positives. Il est possible que le port de Roberts Bank prenne de l'expansion. Il est certain que la région desservie sera limitée mais la proposition visant à construire deux éminences n'est pas négative.

Évidemment, nous ne connaissons franchement pas toutes les répercussions possibles de certaines de ces recommandations détaillées. Pour ce qui est des tournures par exemple, il n'est pas nécessaire de construire un basin de tournure qui affecte autant les opérations de dragage. Quant à ce dragage, ses résultats, soient les déblais, doivent servir à remplir, à créer les deux éminences, ou les quatres éminences à la fois.

Nous devons donc reconcilier les exigences en matière de dragage avec la zone à créer. Nous devons également tenir compte du fait que la période de dragage durera 5 mois par opposition à 9 mois afin de voir quelles en seront les répercussions sur les coûts du terminus et nous devrons ensuite prendre une décision relative à la construction de l'installation et à la date du début des travaux.

Nous devrons tenir compte du rapport de la Commission des évaluations environnementales. Outre cela, nous avons toutefois d'autres préoccupations en raison des choses suivantes: qui est le propriétaire de Roberts Bank, à la lumière du document présenté à la Cour suprême du Canada à ce sujet? Il est certain qu'à cet égard nous devons attendre la décision que rendront les tribunaux.

M. Siddon: Monsieur le président, M. Franche dirait-il s'il est juste de dire que mises à part ces questions de réévaluation des coûts et de savoir qui est propriétaire du terrain, il est disposé à donner le feu vert au projet. Est-ce l'attitude générale qui prévaut au Conseil des ports nationaux en ce moment?

M. Franche: L'une des grandes incertitudes auquelles nous nous heurtons dans ce projet, c'est, évidemment, les crédits dont on disposera pour la construction.

M. Siddon: A part la question des crédits.

M. Franche: A part cela, il semble qu'il sera bientôt nécessaire de construire des installations plus grandes pour le charbon.

M. Siddon: Monsieur le président, avant que le ministre prenne sa décision, la semaine dernière, certains hauts fonctionnaires de Vancouver du Conseil des ports nationaux m'ont dit qu'on n'aurait aucune difficulté à obtenir des crédits.

M. Huntington: Oui, des crédits de toutes sortes.

M. Siddon: On n'a pas l'air de s'entendre à ce propos.

M. Franche: Pour le moment, nous n'avons pas de fonds à prêter pour les travaux de Roberts Bank mais nous pourrons peut-être . . .

Le président: Merci, monsieur Siddon.

M. Siddon: Encore une question?

Le président: Très courte, s'il vous plaît. Votre temps est déjà écoulé.

[*Texte*]

Mr. Siddon: I have had only three minutes, sir.

The Chairman: We have to vacate the room at 11, Mr. Huntington. You are looking at the wrong clock, sir. One short question, please.

Mr. Siddon: If I might, Mr. Chairman, I would like to put a statement . . .

An hon. Member: This clock up here.

Mr. Siddon: I am watching that clock.

The Chairman: It is 11 o'clock. Your last short question, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I would like to put a statement of Mr. Fred Spoke, Manager to the NHB, on the record and ask Mr. Franche's reaction to that.

In a letter to me dated February 13, 1979 Mr. Spoke states, and I quote:

> Various professional groups . . . have further testified that if only two new terminal were constructed, the dredging of the full turning basin would still be required. The cost of constructing two terminals would therefore be approximately the same as constructing four terminals. As the lease for each terminal would reflect the cost of such a terminal, it can be readily seen that anything less than a full development would have a serious cost impact on the export commodities.

And a second quote from the same letter:

> A lesser expansion, but retaining the large turning basin which, as I have previously pointed out is definitely required would result in capital destruction, through disposal of valuable dredged material, would not meet the expansion needs of the port, and would not result in a viable benefit cost situation.

I would invite your reaction to those statements by the Manager of the National Harbours Board in Vancouver. It seems contrary to what you told us this morning.

The Chairman: Order, please. It is impossible for Mr. Franche to respond briefly. I would ask that he table the information because we have to move. We are taking time away from the other committee. I would ask Mr. Loiselle . . .

Mr. Siddon: I am sorry, sir, I was watching the clock above you.

The Chairman: I am sorry, sir, that is not the right—Monsieur Loiselle

M. Loiselle: Monsieur le président, je vais essayer d'être bref. Je demanderais à M. Franche des précisions sur cette nouvelle qui se répète de temps à autre, à savoir que le pont Jacques-Cartier serait transféré à la province de Québec. Pourrait-il aussi élaborer sur la nouvelle parue ce matin dans le journal selon laquelle les municipalités de la rive sud et de Verdun auraient fait parvenir un avis de motion des conseils municipaux demandant l'abolition du péage sur le pont Champlain? Il y a quelques années il y a 4 ans, je pense, on parlait

[*Traduction*]

M. Siddon: Je n'ai eu que trois minutes, monsieur.

Le président: Nous devons évacuer la salle à 11h, monsieur Huntington. Vous regardez la mauvaise horloge, monsieur. Une question courte, s'il vous plaît.

M. Siddon: Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais lire . . .

Une voix: Cette horloge-ci.

M. Siddon: C'est celle-là que je regarde.

Le président: Il est 11h00. Votre dernière question, courte, monsieur Siddon.

M. Siddon: Je voudrais tout simplement faire consigner quelque chose qu'a dit M. Fred Spoke, administrateur du Conseil des ports nationaux pour savoir ce qu'en pense M. Franche.

Dans une lettre en date du 13 février 1979, M. Spoke me dit, et je cite:

> Différents groupes professionnels ont dit que même si l'on ne construisait que deux entrepôts, il faudrait tout de même draguer entièrement le bassin de manœuvre. Cela coûterait donc presque aussi cher pour bâtir les deux que pour en bâtir quatre. Puisque le bail pour chaque entrepôt se ferait en fonction du prix de revient, il est évident que si l'expansion n'est pas poussée au maximum, les frais d'exportation n'en seraient que plus élevés.

Voici une deuxième citation tirée de la même lettre:

> Si l'on prévoyait une expansion moins importante tout en retenant l'expansion du bassin de manœuvre, indispensable comme je l'ai souligné un peu plus haut, il y aurait perte nette d'un atout important, c'est-à-dire le matériel de dragage, on ne répondrait pas aux besoins d'expansion du port et sa rentabilité en serait nettement compromise.

Je voudrais savoir ce que vous pensez de cette évaluation qui me vient de l'administration du Conseil des ports nationaux à Vancouver. Cela m'a l'air d'être le contraire de ce que vous nous avez dit ce matin.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Il est impossible que M. Franche puisse donner une réponse brève à cette question. Je lui demande donc d'y répondre par écrit car nous devons évacuer la salle. Nous accaparons le temps de l'autre comité. J'aimerais demander à M. Loiselle . . .

M. Siddon: Je suis désolé, monsieur, je me suis fié à l'horloge qui est derrière vous.

Le président: Je suis désolé, monsieur, mais ce n'était pas la bonne . . . Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, I will try to be brief. I would like Mr. Franche to give me some information on the news we get from time to time to the effect that the Jacques Cartier Bridge is to be transferred to the Province of Quebec. Perhaps he could also elaborate on the article that appeared in this morning's newspaper to the effect that the South Shore municipalities and Verdun sent a motion to the municipal councils asking for the abolition of tolls on Champlain Bridge? A few years ago, it seems to me it was four years ago, there was talk

[*Text*]

d'augmenter le péage, maintenant, on parle de l'abolir. Qu'est-ce qu'il y a de véridique dans tout cela?

M. Franche: Monsieur le président, les ponts Jacques-Cartier et Champlain ne relèvent plus du Conseil des ports nationaux. Je suis donc dans l'impossibilité de répondre à la question de M. Loiselle.

M. Loiselle: Est-ce que M. Lavigne est ici? Je vois sur le feuillet ici que M. Lavigne est président des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Monsieur Lavigne, est-ce que vous pouvez me répondre?

Le président: M. Lavigne est en effet président des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. Je vous demanderais d'être très bref, s'il vous plaît, parce qu'il va falloir qu'on quitte les lieux.

M. Jacques Y. Lavigne (président, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.): En ce qui concerne la première de vos deux questions qui avait trait au transfert des ponts Jacques-Cartier et Champlain à la province de Québec, il a toujours été question de cette possibilité dans le passé.

M. Loiselle: Et cela demeure toujours probable.

M. Lavigne: C'est exact.

En ce qui concerne la deuxième question, celle de l'abolition des péages, il est exact que deux municipalités aient transmis une résolution pour demander s'il était possible d'enlever les péages sur le pont Champlain. On leur a répondu qu'il s'agissait d'une décision pas mal politique, en ce sens qu'il faut savoir qui va payer les frais d'opération et d'entretien de ces ponts-là. En plus, il y a des programmes d'entretien majeurs.

M. Loiselle: En terminant, monsieur Lavigne, est-il exact, comme on le mentionne dans le journal de ce matin, que la dette du pont Champlain soit actuellement éteinte grâce au péage?

M. Lavigne: Je n'ai pas vu cet article dans le journal, monsieur le président, et d'ailleurs, je ne suis pas en mesure de vous donner des renseignements à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Loiselle.

Mr. Sinclair has a short comment he would like to make before we adjourn.

Mr. Huntington: On a point of order, Mr. Chairman. The names of the appointments out in Vancouver, can we have those?

• 1105

The Chairman: Of Mr. Franche agrees, he can forward them to you, Mr. Huntington. Is that agreed?

Mr. Franche: Agreed.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Huntington: Can I get them now?

The Chairman: Order. order, please.

Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: I would like to express our appreciation to Mr. Forrestall for his very kind remarks. We do appreciate them, and those who are engaged in this exercise will probably appreciate those remarks even more when the operation is

[*Translation*]

of increasing the tolls and now there is talk of abolishing them. Where does the truth lie?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the Jacques Cartier and Champlain bridges are no longer under the authority of the National Harbours Board. It is therefore impossible for me to answer Mr. Loiselle's question.

Mr. Loiselle: Is Mr. Lavigne here? I see on the sheet here that Mr. Lavigne is President of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Inc.

Mr. Lavigne, can you answer my question?

The Chairman: Mr. Lavigne, President of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Inc. I would ask you to be very brief please because we do have to clear the room.

Mr. Jacques Y. Lavigne (President, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.): On your first question concerning the transfer of the Jacques Cartier and Champlain Bridges to the Province of Quebec, that possibility has been raised every now and then in the past.

Mr. Loiselle: And it is still at the probable stage.

Mr. Lavigne: That is correct.

On your second question concerning abolishing the tolls, it is true that two municipalities forwarded a resolution asking if it would be possible to abolish the tolls on the Champlain Bridge. We answered that this was rather a political decision in the sense that you would have to know who was going to pay the operation and maintenance costs of those bridges. Besides, there are major maintenance programs.

Mr. Loiselle: Very quickly, Mr. Lavigne, is it true as it is mentioned in this morning's newspaper that the Champlain Bridge debt has now been fully paid through tolls?

Mr. Lavigne: I have not yet seen that newspaper article, Mr. Chairman, and besides I am not in a position to give you any information on that.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle.

M. Sinclair aimerait faire une brève intervention avant que nous ne levions la séance.

M. Huntington: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Peut-on nous donner les noms de ceux qui ont été nommés à Vancouver?

Le président: Si M. Franche est d'accord, M. Huntington, il pourra vous les faire parvenir. D'accord?

M. Franche: D'accord.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Huntington: Pourrais-je les avoir maintenant?

Le président: A l'ordre, à l'ordre, s'il-vous-plaît.

Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Je tiens à remercier M. Forrestall pour ses compliments, nous y sommes sensibles et ceux qui participent à cette entreprise le seront encore plus quand tout sera fini. La

[*Texte*]

completed. We are entering, really, a next phase of it and a very sensitive one, which we trust will be completed successfully.

The Chairman: I would like to thank Mr. Sinclair, Mr. Quail, Mr. Franche and all the officials who appeared before us.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

prochaine étape de l'entreprise est très délicate et nous espérons que nous connaîtrons le succès.

Le président: Je remercie monsieur Sinclair, M. Quail, M. Franche et tous les autres fonctionnaires qui sont venus.

La séance est levée.

[Texte]

M. Franche: Monsieur le président, les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. [illegible] nationaux [illegible] question de M. Loiselle.

M. Loiselle: Est-ce que M. Lavigne est [illegible] feuillet ici que M. Lavigne est président des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Monsieur Lavigne, est-ce que vous pouvez me répondre?

Le président: M. Lavigne est en effet président des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. Je vous demanderais d'être très bref, s'il vous plaît, parce qu'il va falloir qu'on quitte les lieux.

M. Jacques Y. Lavigne (président, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.): En ce qui concerne la première de vos deux questions qui avait trait au transfert des ponts Jacques-Cartier et Champlain à la province de Québec, il a toujours été question de cette possibilité dans le passé.

M. Loiselle: Et cela demeure toujours probable.

M. Lavigne: C'est exact.

En ce qui concerne la deuxième question, celle de l'abolition des péages, il est exact que deux municipalités aient transmis une résolution pour demander s'il était possible d'enlever les péages sur le pont Champlain. On leur a répondu qu'il s'agissait d'une décision pas mal politique, en ce sens qu'il faut savoir qui va payer les frais d'opération et d'entretien de ces ponts-là. En plus, il y a des programmes d'entretien majeurs.

M. Loiselle: En terminant, monsieur Lavigne, est-il exact, comme on le mentionne dans le journal de ce matin, que les frais du pont Champlain sont actuellement réglés grâce au péage?

M. Lavigne: Je n'ai pas vu cet article dans le journal, monsieur le président, et d'ailleurs, je ne suis pas en mesure de vous donner des renseignements à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Loiselle.

Mr. Sinclair has a short comment he would like to make before we adjourn.

Mr. Huntington: On a point of order, Mr. Chairman. The matter of the appointments out in Vancouver, can we have them?

* 1105

The Chairman: If Mr. Franche agrees, he can forward them to you, Mr. Huntington. Is that agreed?

Mr. Franche: Agreed.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Huntington: Can I get them now?

The Chairman: Order, order, please.

Mr. Sinclair: [illegible] would like to express our appreciation to Mr. [illegible] very good remarks. We do appreciate those, [illegible] who are engaged in this exercise will probably [illegible]

[Traduction]

M. Franche: Monsieur le président, les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. [illegible] question de M. Loiselle.

M. Loiselle: Est-ce que M. Lavigne est [illegible] feuillet ici que M. Lavigne est président des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Monsieur Lavigne, est-ce que vous pouvez me répondre?

Le président: M. Lavigne est en effet président des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. Je vous demanderais d'être très bref, s'il vous plaît, parce qu'il va falloir qu'on quitte les lieux.

M. Jacques Y. Lavigne (président, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.): En ce qui concerne la première de vos deux questions qui avait trait au transfert des ponts Jacques-Cartier et Champlain à la province de Québec, il a toujours été question de cette possibilité dans le passé.

M. Loiselle: Et cela demeure toujours probable.

M. Lavigne: C'est exact.

En ce qui concerne la deuxième question, celle de l'abolition des péages, il est exact que deux municipalités aient transmis une résolution pour demander s'il était possible d'enlever les péages sur le pont Champlain. On leur a répondu qu'il s'agissait d'une décision pas mal politique, en ce sens qu'il faut savoir qui va payer les frais d'opération et d'entretien de ces ponts-là. En plus, il y a des programmes d'entretien majeurs.

M. Loiselle: En terminant, monsieur Lavigne, est-il exact, comme on le mentionne dans le journal de ce matin, que les frais du pont Champlain sont actuellement réglés grâce au péage?

M. Lavigne: Je n'ai pas vu cet article dans le journal, monsieur le président, et d'ailleurs, je ne suis pas en mesure de vous donner des renseignements à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Loiselle.

Mr. Sinclair has a short comment he would like to make before we adjourn.

Mr. Huntington: On a point of order, Mr. Chairman. The matter of the appointments out in Vancouver, can we have them?

* 1105

The Chairman: If Mr. Franche agrees, he can forward them to you, Mr. Huntington. Is that agreed?

Mr. Franche: Agreed.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Huntington: Can I get them now?

The Chairman: Order, order, please.

Mr. Sinclair: [illegible] would like to express our appreciation to Mr. [illegible] very good remarks. We do appreciate those, [illegible] who are engaged in this exercise will probably [illegible]

[Texte]

M. Franche: Monsieur le président, les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. [illegible] question de M. Loiselle.

M. Loiselle: Est-ce que M. Lavigne est [illegible] feuillet ici que M. Lavigne est président des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Monsieur Lavigne, est-ce que vous pouvez me répondre?

Le président: M. Lavigne est en effet président des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. Je vous demanderais d'être très bref, s'il vous plaît, parce qu'il va falloir qu'on quitte les lieux.

M. Jacques Y. Lavigne (président, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.): En ce qui concerne la première de vos deux questions qui avait trait au transfert des ponts Jacques-Cartier et Champlain à la province de Québec, il a toujours été question de cette possibilité dans le passé.

M. Loiselle: Et cela demeure toujours probable.

M. Lavigne: C'est exact.

En ce qui concerne la deuxième question, celle de l'abolition des péages, il est exact que deux municipalités aient transmis une résolution pour demander s'il était possible d'enlever les péages sur le pont Champlain. On leur a répondu qu'il s'agissait d'une décision pas mal politique, en ce sens qu'il faut savoir qui va payer les frais d'opération et d'entretien de ces ponts-là. En plus, il y a des programmes d'entretien majeurs.

M. Loiselle: En terminant, monsieur Lavigne, est-il exact, comme on le mentionne dans le journal de ce matin, que les frais du pont Champlain sont actuellement réglés grâce au péage?

M. Lavigne: Je n'ai pas vu cet article dans le journal, monsieur le président, et d'ailleurs, je ne suis pas en mesure de vous donner des renseignements à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Loiselle.

M. Sinclair aimerait faire une brève intervention avant que nous ne levions la séance.

M. Huntington: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Peut-on nous donner les noms de ceux qui ont été nommés à Vancouver?

* 1105

Le président: Si M. Franche est d'accord, M. Huntington, il pourra vous les faire parvenir. D'accord?

M. Franche: D'accord.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Huntington: Pourrais-je les avoir maintenant?

Le président: A l'ordre, à l'ordre, s'il-vous-plaît.

Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Je tiens à remercier M. Forrestall pour ses félicitations, nous y sommes sensibles et ceux qui participent à cette entreprise le sauront encore plus quand tout sera fini. La

Fourth Session of the
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la
trente-deuxième législature, 1978-79

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Monday, March 26, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le lundi 26 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80: Votes 80, 85 and 90 — Surface Transportation Program under TRANSPORT

WITNESSES:

(See back cover)

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

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

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

WITNESSES—TÉMOINS

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

From the Department of Transport:

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;

Mr. R. A. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

From The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:

Mr. Jacques Lavigne, Chairman.

Du Conseil des ports nationaux:

M. Pierre A. H. Franche, président.

Du ministère des Transports:

M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;

M. R. A. Quail, sous-commissaire, Garde côtière canadienne.

De Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée:

M. Jacques Lavigne, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Monday, March 26, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 8

Le lundi 26 mars 1979

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80: Votes 80, 85 and 90—Surface Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980: crédits 80, 85 et 90—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la trentième législature, 1978-1979

27074—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Cadieu
Caouette (*Villeneuve*)
Collenette
Forrestall
Goodale
Harquail
Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Mazankowski
McCain
McKenzie
Murta
Portelance
Rodriguez
Roy (*Laval*)
Siddon
Wood—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

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

On Monday, March 26, 1979:

Mr. Cadieu replaced Mr. Darling;

Mr. Murta replaced Mr. Huntington.

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

Le lundi 26 mars 1979:

M. Cadieu remplace M. Darling;

M. Murta remplace M. Huntington.

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

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

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 26, 1979
(10)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Lapointe, Mazankowski, McCain, McKenzie and Siddon.

Other Members present: Messrs. Masniuk and Watson.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. R. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. R. J. Marsham, Director General, Water Transportation Assistance; Mr. M. K. Hicks, Director General, Surface Planning and Coordination; Mr. C. Churcher, Acting Director General, Grain Transportation and Mr. K. Henderson, Director General, Railway Transportation.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 80, 85 and 90—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 9:12 o'clock p.m. the Committee adjourned.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 26 MARS 1979
(10)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Lapointe, Mazankowski, McCain, McKenzie et Siddon.

Autres députés présents: MM. Masniuk et Watson.

Témoins: Du ministère des Transports: M. R. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des Transports de surface; M. R. J. Marsham, directeur général, Aide au transport maritime; M. M. K. Hicks, directeur général, Planification et coordination des Transports de surface; M. C. Churcher, directeur général adjoint, Transport des grains; M. K. Henderson, directeur général, Transport ferroviaire.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 portant sur le Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule nº 1*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 80, 85 et 90—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 21 h 12, le Comité suspend ses travaux.

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Monday, March 26, 1979

• 2009

[*Text*]

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

Mr. Forrestall: You mean the Conservatives constitute a quorum.

The Chairman: Order, please, Mr. Forrestall. Can we have a little order and decorum in this committee room, please.

Mr. Mazankowski: Why should there be order in this Committee when there is no order in the House; this is an extension of the House, Mr. Chairman.

The Chairman: Order, sir.

Mr. Mazankowski: Where are all your members? I know Mr. Lapointe counts for about five.

The Chairman: All my members are here.

Just for the information of the Committee members, the Subcommittee on Agenda and Procedure met on Thursday, March 22, to plan the future business with respect to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

• 2010

The subcommittee agreed to make the following recommendation, that the subcommittee schedule two extra meetings during the week of March 26 to March 30; one on Tuesday, March 27, at 3.30 p.m., for the Post Office, and the other on Thursday, March 29, at 9.30 a.m. for which we will have before us the Air Transport Association of Canada and officials from the Department of Transport, Air Transportation Program.

We also asked the Parliamentary Secretary to the Minister, Mr. Lapointe, to discuss with the Minister the possibility of appearing before the Committee either on Monday, April 2 or on Thursday, April 5. We have not received any answer on that yet but as soon as we do, I will pass the information on to Committee members.

I will now call Votes 80, 85, and 90, Surface Transportation Program, under "Transport".

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 80—Surface Transportation—Operating expenditures—$15,877,000

Vote 85—Surface Transportation—Capital expenditures—$5,963,000

Vote 90—Surface Transportation—The grants listed in the Estimates and contributions—$203,042,000

The Chairman: If that is agreed, I would like to welcome Mr. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation,

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le lundi 26 mars 1979

[*Translation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

M. Forrestall: Vous voulez dire que les membres du parti conservateur constituent le quorum.

Le président: A l'ordre, je vous prie, monsieur Forrestall. Pourrions-nous avoir un peu d'ordre dans cette salle de comité?

M. Mazankowski: Pourquoi devrait-on avoir de l'ordre dans ce comité alors qu'il n'y a pas d'ordre à la Chambre; le comité, c'est le prolongement de la Chambre, monsieur le président.

Le président: A l'ordre, monsieur.

M. Mazankowski: Où sont tous les membres du comité? Je sais que M. Lapointe compte au moins pour cinq.

Le président: Tous les membres inscrits sont ici.

Pour votre gouverne, je tiens à vous rappeler que le sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni le jeudi 22 mars pour arrêter le programme de ses travaux, portant sur l'étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Les membres du sous-comité se sont mis d'accord pour recommander la tenue de deux séances supplémentaires pendant la semaine du 26 au 30 mars; la première aura lieu le mardi 27 mars à 15h. 30 et portera sur les postes et l'autre le jeudi 29 mars à 9h. 30. Comparaîtront les représentants de Air Transport Association of Canada ainsi que les fonctionnaires du ministère des Transports, Programme des transports aériens.

Nous avons en outre chargé M. Lapointe, le secrétaire parlementaire auprès du ministre de demander à ce dernier s'il pouvait comparaître devant le comité soit le lundi 2 avril, soit le jeudi 5 avril. Nous n'avons pas encore reçu de réponse, mais dès que nous en aurons reçu une, nous la communiquerons aux membres du comité.

Je mets maintenant en délibération les crédits 80, 85 et 90, Programme des transport de surface, sous la rubrique «Transport».

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 80—Transports de surface-Dépense de fonctionnement—$15,877,000

Crédit 85—Transports de surface—Dépenses en capital—$5,963,000

Crédit 90—Transports de surface—Subventions inscrites au budget et contributions—$203,042,000

Le président: Je souhaite la bienvenue à M. Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface,

[*Texte*]

Administration, whom we are pleased to have before us this evening. I will ask Mr. Giroux if he would like to introduce the officials that are accompanying him this evening; then he can proceed to any opening statement he would like to make before we go to the questioning.

Mr. Giroux.

M. R.-J. Giroux (administrateur, Administration canadienne du transport de surface, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous présenter M. S. Wellman, directeur des finances et administration, M. C. Churcher.

Mr. Colin Churcher, of our Grain Transportation directorate; Michael Hicks of our Surface Planning and Co-ordination directorate; Ken Henderson of our Railway Transportation directorate; Roger Marsham, Water Transportation Assistance directorate . . .

Mr. Forrestall: Is that sea and marine?

Mr. Giroux: That is right, sir—Gaétan Bélec of our Highway Transportation directorate; Gordon Campbell, Director of our Traffic Safety branch; and Mr. Greg Radczenko from the departmental secretariat.

These gentlemen are the Directors General, Mr. Chairman, in charge, generally, of each of our activities in Surface Transportation administation.

I really do not have any opening statement. I am ready to answer any questions that will be brought forward.

The Chairman: First on the list, I have Mr. McKenzie. He had given me his name, but has the order been changed?

Mr. McKenzie: Mr. Forrestall wants to go to another committee meeting and may precede me.

The Chairman: Okay, that is agreed.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I appreciate the opportunity to move up because I do have to go to the Miscellaneous Estimates Committee meeting.

I wonder if I could direct a few questions with respect to CN Marine as it applies to the Surface Transportation estimates and ask, first, whether the Committee could have detailed explanation of the $118 million payment to CN Marine and CNR for East Coast ferry service, very particularly—and I will bring these questions up to you when I have finished putting them on the record so that they will have some indication of them—and how did we arrive at this figure? What is anticipated loss for CN Marine in the coming year? What is the cost of each ferry run? Are any runs at any given time of the year in a break-even situation? Who sets the ferry rates and how are they set? Are increases anticipated? And how do we go about the differential between the New Brunswick-Prince Edward Island rates and the rates between the privately-operated but otherwise subsidized Nova Scotia-P.E.I. run.

Mr. Chairman, with regard to the current policy of CN Marine to lease ferries and in light of the sector profile report

[*Traduction*]

que nous avons l'honneur d'accueillir ce soir. Je prie donc M. Giroux de nous présenter ses collaborateurs; s'il le souhaite, il pourra ensuite prononcer une déclaration d'ouverture avant de passer aux questions.

Monsieur Giroux.

Mr. R.-J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to introduce to you Mr. S. Wellman, Director of Finance and Administration, and Mr. C. Churcher.

M. Colin Churcher, de la direction du transport des grains, Michael Hicks, de la direction de la coordination et de la planification du transport de surface, Ken Henderson de la direction générale des chemins de fer, M. Roger Marsham, direction de l'aide au transport maritime . . .

M. Forrestall: Est-ce qu'il s'agit des transports maritimes?

M. Giroux: C'est exact, monsieur . . . M. Gaétan Bélec, de la direction du transport routier; Gordon Campbell, directeur de la sécurité automobile et routière et enfin M. Greg Radczenko, du secrétariat du ministère.

Monsieur le président, chacun des témoins est responsable d'une branche de l'administration des transports de surface.

Je n'ai pas vraiment de déclaration d'ouverture. Je suis prêt à répondre aux questions que vous souhaitez poser.

Le président: D'abord, le nom de M. MacKenzie est le premier sur ma liste. Il m'a donné son nom, mais l'ordre a peut-être été modifié?

M. McKenzie: Monsieur Forrestall voudrait assister à un autre comité et il pourrait me précéder.

Le président: C'est d'accord.

M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je vous remercie de me donner la parole; je dois en effet assister à la réunion du comité des prévisions budgétaires.

Puisque nous étudions le budget du programme des transports de surface, je voudrais poser quelques questions au sujet de CN Marine. Premièrement, le comité pourrait-il avoir une ventilation détaillée des 178 millions de dollars qui ont été versés à CN Marine et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, relativement aux services de traversiers de la côte Est. Avant que vous me donniez une réponse, je voudrais poser toutes mes questions afin qu'elles soient consignées, et que l'on sache comment vous êtes arrivés à ce chiffre. Quel est le montant du déficit que vous prévoyez pour CN Marine, pour l'année à venir? Quel est le coût de chaque traversée? Y a-t-il une balotte de l'année où l'opération n'est pas déficitaire? Qui fixe les coûts des traversiers et comment sont-ils fixés. Prévoyez-vous des augmentations. Comment expliquez-vous la différence de coûts entre les tarifs des traversiers qui relient le Nouveau-Brunswick à l'Île-du-Prince-Édouard et ceux des traversiers privés bien que subventionnés qui relient la Nouvelle-Écosse à l'Île-du-Prince-Édouard?

Monsieur le président, étant donné que la politique actuelle de CN Marine consiste à louer des traversiers et étant donné

[*Text*]

on the Canadian shipbuilding repair industry which stated that, and I am quoting from it:

• 2015

> Although ferries built in Canada cost up to 45 per cent more than present bargain basement prices offered by foreign yards, construction of those vessels in Eastern Canada would provide a significant over-all economic benefit to the country. Thus over-all cost to the government for Canadian-built ferries may be advantageous compared to foreign-built vessels purchased or leased for service in Canadian waters.

My question, of course, in respect of that is: Is CN Marine now prepared to have its ferries built in Canada in concert with the termination of existing leases, and if not, when will we move in compliance with that as a desirable goal? Mr. Chairman, has CN been approached very specifically with regard to that statement? Has CN Marine been approached by T&C or any other government department in this regard? And very specifically, how many ships is CN now leasing; when do these leases expire; what are the full details of the cost of these leasings, including positioning; does CN Marine have any estimate, or is it aware of any estimate, of the number of jobs that might be created in the shipbuilding industry in Canada if we were to have all of our ships built in Canada? As a side question, I might very well ask what the present state of negotiations is between CN Marine and the Government of Canada with regard to the Saint John drydock. I might as well ask if I could have an indication of the plans of CN Marine with regard to its involvement with the Government of Nova Scotia and the Hall corporation and others in the Halifax shipyard. What work do you contemplate for that yard in the forthcoming year?

That is probably enough for now. I will pass my questions up as I tried to follow them so that they might have some indication. If it goes beyond my 10 minutes, Mr. Chairman, I am quite amenable to having it in turn for the questions responded to. They are very specific questions, very detailed. So perhaps with your permission I will simply hand them to the Committee and wait for an answer.

The Chairman: Do you want Mr. Giroux to respond now, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: I would like him to start. I still have two minutes left of my time.

The Chairman: Mr. Giroux. We will give you all the time you need, Mr. Forrestall.

Mr. Giroux: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate the fact that Mr. Forrestall has given me a detailed listing of the

[*Translation*]

les conclusions du rapport sectoriel sur la réparation de navires et la construction navale au Canada, je vais vous citer le paragraphe suivant de ce rapport:

> Bien que les traversiers construits au Canada coûtent jusqu'à 45 p. 100 de plus que ceux offerts par les chantiers étrangers, la construction de ces navires dans l'Est du Canada représenterait un avantage économique appréciable pour notre pays. Par conséquent, les coûts de construction de traversiers qu'aurait à assumer le gouvernement du Canada constitueraient quand même un avantage si on les compare à l'achat ou à la location des services de navires construits à l'étranger et devant être utilisés dans les eaux canadiennes.

Ma question est donc la suivante: Les services maritimes du CN sont-ils disposés à faire construire leurs traversiers au Canada à l'échéance des contrats actuels, et sinon, qui prendra les dispositions voulues pour se conformer à ces objectifs souhaitables? Monsieur le président, a-t-on discuté de cette question précise avec les autorités du CN? Le ministère des Transports et des Communications ou tout autre ministère s'est-il mis en rapport avec les Services maritimes du CN à cet égard? En outre, je voudrais bien savoir combien de navires du CN sont loués à bail, quand ces contrats arrivent à échéance, quels sont les coûts découlant de ces contrats, y compris ceux qui découlent des relevés de positions. Le CN a-t-il une idée du nombre d'emplois qu'on pourrait créer dans l'industrie des chantiers navals canadiens si nous faisions construire tous nous navires chez-nous? Incidemment, je pourrais peut-être demande où en sont les négociations actuelles entre les services maritimes du CN et le gouvernement du Canada au sujet de la cale sèche de Saint-Jean. Puisque c'est fait, autant demander également si on peut me dire quelles sont les intentions du même organisme pour ce qui est des travaux à effectuer dans les chantiers navals de Halifax, projets auxquels participent également le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et la Société Hall. Quels travaux comptez-vous effectuer dans ce chantier au cours des prochaines années?

Cela suffit probablement pour l'instant. Je vais distribuer mes questions afin que les témoins puissent avoir une idée de ce qu'elles sont. Si les réponses qu'on doit me fournir dépassent les dix minutes qui me sont accordées, monsieur le président, je suis tout à fait disposé à ce qu'on me les donne plus tard. Il s'agit de questions très précises, très détaillées. Si vous me le permettez, je vais donc soumettre les questions au Comité et attendre qu'on y réponde.

Le président: Voulez-vous que M. Giroux y réponde maintenant, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Je voudrais bien qu'il commence, oui, car il ne me reste que deux minutes.

Le président: Monsieur Giroux. Nous vous accorderons tout le temps qu'il faudra, monsieur Forrestall.

M. Giroux: Merci, monsieur le président. Je remercie M. Forrestall de m'avoir remis une liste détaillée des questions,

[*Texte*]

questions, because it will provide us an opportunity to provide them with detailed answers.

Before I ask Mr. Marsham to talk on some of the specifics with regard to the answers, I would like to tackle the question of the explanation of the $118 million that has been set in Vote 95 for CN Marine payments.

Mr. Forrestall: Could I just ask a sort of supplementary, because it may be in that $118 million: What is the total expenditure, within your knowledge, on the part of the federal government in the Halifax shipyard to date?

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Giroux: Subject to correction by Mr. Marsham, I do not think the $118 million contains any expenditures that relate to the Halifax shipyard and to the Saint John yard.

Having made that point, what I would like to say on the $118.8 million is that effective around April 1 of this year, the government's relationship to CN Marine will be changing drastically from one of traditionally picking up in its operating expenditures, as you see from estimates of years back, really the operating deficit of CN Marine, the ferry deficits, after having taken into account the revenues and the costs, from one of negotiating with CN Marine, as a subsidiary corporation of CN, specific service contracts for each of the ferry services that CN Marine is undertaking on the East Coast of Canada. This is a rather complex operation, which involves, in the first instance, signing what we call a tripartite agreement with CN as the parent corporation and CN Marine as the subsidiary, a tripartite agreement which, first of all, transfers the assets that have been used by Transport Canada for the provision of ferry services and, at the same time, which sort of regulates the relationship between the government and CN Marine—specifically, Transport Canada. Basically, this $118.8 million represents—using as a base the level of expenditures estimated for 1978-79, which is $105 million . . .

• 2020

An hon. Member: Is that what it is going to cost us?

M. Forrestall: That is really what the question is about.

Mr. Giroux: This is really what it is going to cost us. The details, Mr. Chairman: the $118 million is really building on a base of $105 million, which is the estimated cost for 1978-79, increases for inflation, and a provision for depreciation and a profit allowance to CN Marine, which add up to roughly $118.8 million for generally the same levels of services as were given in 1978-79.

Mr. Forrestall: Let me just throw in one supplementary and then my 10 minutes . . . For $118 million, has the government given consideration to making the CN Marine capacity and extension of the Trans-Canada Highway system between Nova Scotia and Newfoundland and between New Brunswick and

[*Traduction*]

car cela me permettra de donner des réponses tout aussi détaillées.

Avant de demander à M. Marsham de répondre sur des points précis, je vais aborder l'explication du 118 millions de dollars figurant au crédit 95 au titre de paiement à CN Marine Inc.

M. Forrestall: Me permettez-vous de poser une sorte de question supplémentaire car elle peut se rapporter à ce montant de 118 millions de dollars. A votre connaissance, quelles sont les sommes totales dépensées à ce jour par le gouvernement fédéral au titre des chantiers navals de Halifax?

Merci, monsieur le président.

M. Giroux: A moins que M. Marsham ne me reprenne, je ne crois pas que ce montant de 118 millions de dollars englobe des dépenses liées aux travaux des chantiers navals de Halifax ou de Saint-Jean.

Cela dit, je tiens à préciser pour ce qui est de ces 118.8 millions de dollars, qu'à partir du 1er avril prochain, les liens existant entre le gouvernement et CN Marine seront sensiblement modifiés. En effet, alors qu'autrefois, ainsi qu'en attestent les budgets antérieurs, le gouvernement assumait les frais d'exploitation de ce service, soit le déficit d'exploitation de CN Marine, les déficits d'exploitation des traversiers, en tenant compte des recettes et des coûts, dorénavant, on négociera avec CN Marine, qui est une filiale de CN. Les négociations porteront sur des contrats précis de service de traversiers assuré par CN Marine sur la côte Est du Canada. Il s'agit d'une entreprise assez complexe comprenant d'abord, la signature d'une entente tripartite d'après laquelle la CN a le statut de société mère et CN Marine en est une filiale. Cette entente tripartite vire les avoirs utilisés autrefois par Transport Canada pour financer les services de traversiers et qui réglementent en quelque sorte les liens existant entre le gouvernement, plus précisément Transport Canada et CN Marine. Le montant de 118 millions se fonde sur des niveaux de dépenses estimées pour 1978-1979 et qui correspondaient à 105 millions de dollars.

Une voix: Est-ce que c'est bien ce que ça va nous coûter?

M. Forrestall: C'est justement là la question.

M. Giroux: C'est vraiment ce que cela va coûter. En voici une ventilation détaillée, monsieur le président. Les 118 millions de dollars se calculent à partir de 105 millions de dollars, montant correspondant au coût estimatif pour 1978-1979, auquel ont été ajoutées des hausses imputables à l'inflation et une disposition relative aux frais d'accomplissement et une marge bénéficiaire pour les services maritimes du CN. Tout cela totalise environ 118.8 millions de dollars, somme qui servira à assurer à peu près le même niveau de services que ceux offerts en 1978-1979.

M. Forrestall: Si vous permettez, j'ai une question supplémentaire et puis mes dix minutes . . . Pour une telle somme, le gouvernement a-t-il envisagé de faire des services de CN Marine une extension de l'autoroute Trans-Canadienne entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve et entre le Nouveau-Bruns-

[*Text*]

Prince Edward Island? Have you considered that, if that is the total deficit? Have we ever considered it? What would be the total cost in doing that?

Mr. Giroux: Would you like to tackle this, Roger?

The Chairman: Mr. Marsham will comment on Mr. Forrestall's question. He is the Director General. Mr. Marsham.

Mr. R. J. Marsham (Director General, Water Transportation Assistance, Department of Transport): Mr. Forrestall, I did not quite understand your question; was it making the two water crossings an extension of the Trans-Canada Highway?

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Has the Department of Transport, CN Marine, ever looked at the cost of making the ferry services between Nova Scotia and Newfoundland and between New Brunswick and Prince Edward Island simply an extension of the Trans-Canada Highway system? In other words, what would it cost us if people were able to go to Newfoundland as if they were all in the Trans-Canada Highway system—i.e. without tolls and without inconvenience—and, as well, to Prince Edward Island? Have we ever considered that? And, if we have, within the $118 million—I gather that is what we are going to have to pay, over and above our deficit for the operation of our... Is it not? I am awfully confused. Perhaps the short way, Mr. Chairman—or perhaps somebody else could tell me what the cost of doing that would be? Is it a feasible thing to do, or is it beyond our economic resource even to consider it? Have you considered it?

Mr. Marsham: I can say that it has been considered from time to time, but not in the very recent past. However, we would anticipate doing just that in light of Sullivan's recommendation that we do look at considering, for example, truck traffic across the Gulf as being road-equivalent mileage...

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Marsham: ... and that is something we have to do in the next few months.

Mr. Forrestall: First class, do a good job of it.

The Chairman: Mr. Giroux, have you completed your answers to Mr. Forrestall's questions?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, one of the questions was, what is the anticipated loss for CN Marine? In fact, the anticipated loss is $118.8 million.

• 2025

What is the cost of each ferry run? I will defer that one to Mr. Marsham. Are any runs in the break-even position? I think I can say safely that none of them is in a break-even position. All of the runs operate at a deficit and the total of all the deficits of each run is $118.8 million. Who sets the ferry rates? The ferry rates are set basically as a result of recommendations by CN Marine to the government. We review

[*Translation*]

wick et l'Île-du-Prince-Édouard? Étant donné que nous avons un tel déficit, avez-vous déjà songé à cela? Avez-vous déjà pensé à ce qu'un tel projet vous coûterait en fin de compte?

M. Giroux: Voulez-vous répondre, Roger?

Le président: M. Marsham répondra à la question de M. Forrestall, étant donné qu'il est directeur général. Monsieur Marsham.

M. R. J. Marsham (directeur général, Aide aux transports maritimes, ministère des Transports): Monsieur Forrestall, je ne comprends pas tout à fait votre question. Songiez-vous à faire des deux trajets de traversier une extension du réseau, une extension de l'autoroute Trans-Canadienne?

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Le ministère des Transports et les services de CN Marine ont-ils déjà étudié les coûts que représenterait l'intégration des services de traversiers faisant la navette entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve et entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Edouard, au réseau de l'autoroute Trans-Canadienne? En d'autres termes, combien cela coûterait-il pour se rendre à Terre-Neuve si les moyens empruntés étaient intégrés au réseau de l'autoroute Trans-Canadienne, c'est-à-dire sans péages et sans inconvénients? Ma question vaut également pour l'Île-du-Prince-Edouard. Avons-nous déjà envisagé cela? Et si nous l'avons déjà fait, à l'intérieur des limites de 118 millions de dollars, je suppose que c'est ce que nous devrons payer, en plus de notre déficit pour faire fonctionner notre...n'est-ce pas? Mes propos deviennent bien embrouillés. Monsieur le président, quelqu'un pourrait-il me dire ce qu'un tel projet nous coûteraît? Je voudrais savoir s'il est réalisable ou s'il est au-delà de nos moyens. Y avez-vous déjà songé?

M. Marsham: Je suis en mesure d'admettre qu'on y a songé de temps à autre, mais pas récemment. Toutefois, nous prévoyons justement d'étudier la question, à l'alinéa de la recommandation de M. Sullivan, d'après laquelle nous devrions vérifier si, par exemple, la circulation des camions sur le Golfe est équivalente pour ce qui est du prix par mille...

M. Forrestall: Oui.

M. Marsham: ...et nous devons effectuer cela au cours des prochains mois.

M. Forrestall: Très bien. Faites du bon travail.

Le président: Monsieur Giroux, avez-vous fini de répondre aux questions de M. Forrestall?

M. Giroux: Monsieur le président, l'une des questions portait sur les déficits prévus de CN Marine. Or, on prévoit que ce déficit sera de 118.8 millions de dollars.

Quel est le coût de chaque traversée en bac? Je veux poser la question à M. Marsham. Y a-t-il des services de traversée qui sont rentables? Je crois pouvoir dire sans crainte d'être démenti qu'il n'y en a pas. Pour toutes les traversées il y a un déficit et le total de tous ces déficits s'élève à 118.8 millions de dollars. Qui établit les tarifs pour les bacs? Ils sont fixés à la suite de recommandations de la division de la marine, de la

[*Texte*]

them and make recommendations to the Minister of Transport, who in turn consults his Cabinet colleagues on the ferry rates, and the figure that is finally set is the one on which the rates are to be established.

Mr. Forrestall: Now, the Minister of Transport . . .

The Chairman: If you do not mind, just let him answer the last question and I will put you back on, Mr. Forrestall. Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Yes. Well, I finished the answer really as to who sets the ferry rates.

Are any increases anticipated? I cannot say at this time the final level of rates to be set and whether increases will be anticipated. We are still awaiting ministerial direction on this. With respect to the last question about the differential between New Brunswick-P.E.I. and Nova Scotia-P.E.I. runs, I would like to ask Mr. Marsham, if he could, to answer this question and I will pass along the questions from Mr. Forrestall.

The Chairman: Mr. Marsham.

Mr. Marsham: Subject to correction, the difference between the New Brunswick-P.E.I. run, which is the CN operated service, and the Nova Scotia-P.E.I., run, which is the Northumberland Ferry Service, is that provision has been made for $4.5 million for Northumberland Ferry and approximately $25 million for CN Marine—subject to confirmation. Those negotiations are not yet completed.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps the rest of Mr. Forrestall's questions could be answered by letter to him. He asked some detailed questions there.

On page 28-68 of the estimates under Surface Transportation Program, under Vote 90, paragraph (a) says,

> payments to . . . Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act;

Mr. Giroux, are these just the normal amounts or the minimum amounts that each province is to receive out of this $203 million that is allotted for surface transportation? It lists quite a number of areas where this money is to be spent but I am interested in the railway relocation.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, Item (a) relates to the Railway Relocation and Crossing Act and it involves an amount of roughly $9 million, if I remember.

Mr. McKenzie: Is that for the ten provinces and the two territories?

Mr. Giroux: No. It does not involve the agreements that have been negotiated with each of the ten provinces under the Urban Transportation Assistance Program which will add up to an amount of about $31 million in 1979-80. The amount

[*Traduction*]

Société des chemins de fer nationaux au gouvernement. Nous les révisons pour faire ensuite des recommandations au ministre des Transports qui, à son tour, consulte ses collègues du Cabinet au sujet du tarif pour les bacs, et finalement ce tarif est établi.

M. Forrestall: Le ministre des Transports . ...

Le président: Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, écoutons d'abord la réponse à la question et je vous donnerai ensuite la parole, monsieur Forrestall. Monsieur Giroux.

M. Giroux: Oui. J'ai terminé ma réponse quant aux tarifs pour les bacs.

Y a-t-il des augmentations prévues? Je ne puis dire encore quel sera le niveau auquel les taux seront finalement établis ou s'il y aura des majorations. Nous attendons toujours les directives ministérielles à ce sujet. Au sujet des écarts qui existent pour les traversées entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard et entre la Nouvelle-Écosse et l'Île du Prince-Édouard, je vais laisser M. Marsham répondre à cette question et je transmettrai les questions de M. Forrestall.

Le président: Monsieur Marsham.

M. Marsham: Veuillez me reprendre si je me trompe, mais l'écart qui existe dans la traversée entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard service exploité par le CN et la traversée entre la Nouvelle-Écosse et l'Île du Prince-Édouard, d'un service de bac Northumberland, c'est que l'on a prévu une somme de 4.5 millions de dollars pour le bac Northumberland et 25 millions de dollars pour CN Marine, mais c'est sujet à confirmation. Les négociations ne sont pas encore terminées.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Nous pourrions peut-être répondre aux autres questions de M. Forrestall par lettre. Il a posé des questions très précises.

A la page 27-69 du budget des dépenses sous le titre Programme des transports de surface, il est question au crédit 90, à l'alinéa *a*) des:

> paiements effectués conformément aux parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer;

Monsieur Giroux, s'agit-il là des montants normaux ou des parts minima que chaque province recevra du total des 300 millions de dollars qui a été attribué pour les transports de surface? On mentionne ici quelques endroits où cet argent sera dépensé, mais je voudrais en savoir plus long au sujet du déplacement des lignes.

M. Giroux: Monsieur le président, il est question ici à l'alinéa *a*) de la Loi sur le déplacement des lignes sur les croisements de chemins de fer et la somme en cause est de quelque 9 millions de dollars, si je me souviens bien.

M. McKenzie: Pour les 10 provinces et les 2 territories?

M. Giroux: Non. Cette somme ne comprend pas les accords qui ont été négociés avec chacune des dix provinces aux termes du programme d'aide au transport urbain pour laquelle une somme de 31 millions a été prévue pour 1979-1980. La somme

[*Text*]

covered under this amount is something like $9,175,000, which is the continutation and the finishing, in effect, of the committments made by the federal government under Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act. Many of the programs were similar to the programs that are being covered now under each of the 10 agreements signed with each of the provinces and, I should add, the two territorial governments, under the Urban Transportation Assistance Program.

• 2030

Mr. McKenzie: There is $10 million for Manitoba, approximately.

Mr. Giroux: I think so. It is a little bit less than $10 million, if I remember my . . .

Mr. McKenzie: Yes. All right, now . . .

Mr. Giroux: A little bit more than $10 million, Mr. Chairman.

Mr. McKenzie: Yes, just a little over $10 million. There has been considerable discussion and involvement by the Minister of Transport and the Minister for Federal-Provincial Affairs with regard to providing funds for a study with regard to the relocation of the CPR rail line going through the centre of Winnipeg.

Have you had any communication from the Minister of Transport or are you involved in any way at all in providing funds or assistance with regard to this study with regard to relocating the CPR rail lines in Winnipeg between Jarvis and Henry Avenues?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Michael Hicks, who is in charge of our UTAP program, to answer that question. This relates to the Sherbrooke-McGregor, I understand.

Mr. McKenzie: That is right, yes.

Mr. Giroux: Would you like to take it, Mr. Hicks?

The Chairman: Mr. Hicks, Director General, Surface Planning and Co-ordination.

Mr. M. K. Hicks (Director General, Surface Planning and Co-ordination, Ministry of Transport): Mr. Chairman, Mr. Lang announced two or three weeks ago through a press release in order to provide himself, his colleagues in the Manitoba government, the City of Winnipeg and the public the fullest possible information about the relative benefits of moving the total CPR yards from the west of Main Street towards the west end of the city compared to the possible cost of the future grade separations which might be needed to preserve even the existing traffic flows in Winnipeg. The particular case, of course, as Mr. McKenzie mentioned, Mr. Chairman, was the Sherbrooke-McGregor proposal.

The Minister has asked his officials to proceed to arrange for a very quick study, about six months, so that the costs and benefits of the two possibilities—one, the total relocation of

[*Translation*]

prévue est de quelque 9,175 mille dollars pour continuer et mener à bonne fin les engagements qui ont été pris par le gouvernement fédéral conformément aux parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer. De nombreux programmes étaient semblables à ceux qui étaient déjà mentionnés dans chacune des dix ententes signées avec chaque province et, j'ajouterai, avec les gouvernements territoriaux dans le cadre du progamme d'aide aux transports urbains.

M. McKenzie: Il y a environ 10 millions de dollars, pour le Manitoba.

M. Giroux: Je le crois. C'est un peu moins de 10 millions de dollars si je me souviens bien . . .

M. McKenzie: Oui. Très bien, maintenant . . .

M. Giroux: C'est un peu plus de 10 millions de dollars, monsieur le président.

M. McKenzie: Oui, un peu plus de 10 millions de dollars. Il y a eu de nombreuses discussions auxquelles ont participé les ministres des Transports et le ministre des Affaires fédérales-provinciales afin que des fonds soient prévus pour étudier le déplacement des lignes de chemin de fer du CP qui traversent le centre de Winnipeg.

Avez-vous communiqué avec le ministre des Transports, afin de prévoir des fonds ou de l'aide pour cette étude de déplacement des lignes de chemin de fer du CP à Winnipeg, entre les avenues Jarvis et Henry?

M. Giroux: Monsieur le président, je vais demander à M. Michael Hicks, qui est chargé du programme d'aide au transport urbain, de répondre à cette question. Si je comprends bien, il est question de Sherbrooke-McGregor.

M. McKenzie: Oui, c'est juste.

M. Giroux: Voulez-vous répondre à cette question, monsieur Hicks?

Le président: Monsieur Hicks, directeur général, planification et coordination des transports de surface.

M. M. K. Hicks (directeur général, planification et coordination des transports de surface, ministère des Transports): Monsieur le président, M. Lang a annoncé il y a deux ou trois semaines lors d'un communiqué de presse, afin d'obtenir pour lui-même et ses collègues du gouvernement du Manitoba, de la ville de Winnipeg et pour le public en général, le plus de renseignements possibles concernant les avantages qu'il y aurait à déplacer l'ensemble de la gare de tirage du CP de l'ouest de la rue Main vers la partie ouest de la ville comparativement au coût probable de la suppression des passages à niveau qu'il faudrait faire pour assurer l'écoulement du trafic à Winnipeg. Il s'agissait évidemment du cas particulier qu'a mentionné M. McKenzie, monsieur le président, la proposition Sherbrooke-McGregor.

Le ministre a demandé aux hauts fonctionnaires de procéder rapidement à une étude d'environ six mois afin que les coûts et les avantages des deux possibilités, premièrement la relocalisa-

[*Texte*]

CPR; the other, putting up grade separations and repairing those that are there over the period of years—would give the governments concerned and the public a real feeling for the balance of cost and benefit between the two possibilities.

Mr. McKenzie: All right. Have you started to work on this six-month quick study for the Minister right now?

Mr. Hicks: Yes, the officials are preparing for the Minister the terms of reference of the study and then the study will be made, not by departmental officials, but by an outside consultant.

Mr. McKenzie: Are outside consultants going to do this six-month study?

Mr. Hicks: Yes, the Minister said that he would seek a consultant for this study which would bring in the facts to the Minister.

Mr. McKenzie: Do you mean you do not have the expertise in your department to do this study?

Mr. Hicks: There is, of course, Mr. Chairman, an existing study from Damas and Smith which is three, four or five years old now, of the total relocation, but the costing of that has not been brought up to date and the benefits are related to important questions such as the current value of land in Winnipeg and the current benefits which would be involved in deciding between grade separations and rail relocation.

Mr. McKenzie: Are there no personnel in your department, Mr. Giroux, that are capable of doing this particular study? I am familiar with that Damas and Smith study that you mentioned, but you have no expertise in your department that can go out and value the land and do the study. The Minister has asked for outside consultants to be hired to do this study. Could you give me the amount of money that he is prepared to put up for outside consultants?

The Chairman: Mr. Giroux.

• 2035

Mr. Giroux: To answer the last part of the question first, Mr. Chairman, the study will not exceed $75,000, to start with. Secondly, to answer the first part of the question, the number of staff people that are involved in the urban transportation assistance program is very small. In fact, at the moment they are fully engaged and involved in a number of activities and would not be able to be liberated for undertaking a study of this scope, with the knowledge required of the area, in the time that is necessary to complete the study, and in view of that factor and in view of the need, as was indicated by Mr. Hicks, to assess the real cost effectiveness of a grade separation or a railway relocation, it was felt that the best course of action would be to do an independant study.

Mr. McKenzie: Is this just a preliminary study to tell you how much a major study is going to cost? I do not know whether a consulting firm could compile any kind of a study on relocating the CPR yards and studying land values for $75,000. I doubt that very much.

[*Traduction*]

tion totale du CP, l'autre l'étagement des voies et les réparations de certaines autres en quelques années afin que les gouvernements concernés et le public soient au courant de la balance des coûts et des avantages que présentent les deux possibilités.

M. McKenzie: Très bien. Avez-vous commencé cette étude de six mois pour le ministre?

M. Hicks: Oui, les hauts fonctionnaires sont en train de préparer le mandat de l'étude pour le ministre; l'étude sera ensuite faite non pas par des hauts fonctionnaires du ministère mais par un expert-conseil de l'extérieur.

M. McKenzie: Les experts-conseils de l'extérieur vont faire cette étude de six mois n'est-ce pas?

M. Hicks: Oui, le ministre a déclaré qu'il voulait un expert-conseil pour cette étude afin de bien connaître les faits.

M. McKenzie: Voulez-vous dire que vous n'avez pas au sein de votre ministère des experts pour faire cette étude?

M. Hicks: Monsieur le président, il y a déjà une étude qui a été faite par Damas et Smith, il y a quatre ou cinq ans sur l'ensemble du déplacement des lignes, mais les coûts mentionnés dans l'étude n'ont pas été mis à jour et les avantages sont reliés à des qustions importantes comme par exemple la valeur courante des terrains à Winnipeg et les autres avantages qui découleraient d'une décision entre l'étagement des voies et le déplacement des lignes.

M. McKenzie: N'avez-vous pas dans votre ministère, monsieur Giroux, du personnel capable de faire ces études? Je connais l'étude qui a été faite par Damas et Smith, mais vous n'avez pas dans votre ministère des experts qui peuvent aller évaluer les terrains et faire cette étude? Le ministre a dû s'adresser à ces experts-conseils de l'extérieur pour cette nouvelle étude. Pouvez-vous me donner une idée de la somme allouée pour l'embauche d'experts-conseils de l'extérieur?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Pour répondre d'abord à la dernière partie de la question, monsieur le président, l'étude ne coûtera pas plus de $75,000. Et pour répondre à la première partie, il y a très peu d'employés qui participent au programme d'aide au transport urbain. A l'heure actuelle, nos employés sont fort occupés, de sorte qu'ils n'auraient pas le temps d'entreprendre une étude de ce genre; ils n'en auraient ni les connaissances ni le temps. Étant donné ces limitations et la nécessité, portées à notre attention par M. Hicks, d'évaluer la rentabilité réelle de l'amélioration de croisements étagés et du déplacement des lignes, on a jugé qu'il valait mieux entreprendre une étude indépendante.

M. McKenzie: S'agit-il d'une étude préliminaire qui doit permettre d'évaluer le coût de l'étude principale? Je ne sais pas si un bureau d'experts conseils, si on lui offrait $75,000, serait disposé à entreprendre une étude sur le déplacement des gares de triage du CP et la valeur des terrains. J'en doute.

[*Text*]

I would appreciate it if you would provide me with the terms of reference you are going to receive from the Minister of Transport.

Do you believe outside consultants could give you a complete total study on the relocation of the CPR yards in Winnipeg for $75,000?

The Chairman: Mr. Hicks.

Mr. Hicks: Of course, the great benefit available is that Damas and Smith have done a solid job on the total options open, the various possibilities of what parts of the CPR should be moved and that sort of thing, and also, on the other side of the scale, the Sherbrooke-McGregor costs are now known quite accurately. So the study the Minister is embarking upon is not a total study or CPR relocation. That has been done. It is a bringing up to date of the costs of moving the CPR, which were not fully calculated even by Damas and Smith four years ago. But the amount of land needed, the amount of tracks to be moved, all of that is done. Now, a full decision to make such a relocation, of course, is a vastly more expensive thing, as Mr. McKenzie suggests, Mr. Chairman, than $75,000. But there is enough information available to lay before the Ministers of the various governments and the public the basic saw-off between two or three grade separations versus the move, in terms of tens of millions.

Mr. McKenzie: I see. Are you in a position to provide me with the terms of reference? It would seem to me that would be public information and I would appreciate receiving a copy of your terms of reference that apparently you are going to hand on to Damas and Smith. If you have any problems with this, Mr. Geroux, perhaps you could contact my office tomorrow but I would like you to look into providing me with a copy of the terms of reference, please.

Mr. Giroux: I will be glad to do that .

Mr. McKenzie: There is another matter I want to discuss, if you would not mind letting me know tomorrow.

I want to get on to the Port of Churchill again. Of course, one of the major stumbling blocks to continued and increased through-put to the Port of Churchill is the delay in upgrading the Herchmer subdivision to accommodate hopper cars. Canadian railways are phasing out their boxcar fleet in favour of the larger and heavier hopper cars. I wonder if you could advise me what the schedule is for upgrading the Herchmer rail bed up to Churchill?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Colin Churcher of our Grain Transportation Directorate to answer that question, please.

The Chairman: Thank you. Mr. Churcher.

Mr. C. Churcher (Acting Director General, Grain Transportation, Department of Transport): Mr. Chairman, we have certain moneys incorporated into the Prairie Branch Line Rehabilitation Program on the CN Herchmer subdivision for this summer. This includes approximately $7 million. I can give you the precise figure, if you wish.

Mr. McKenzie: While he is looking, Mr. Giroux, is the CNR putting any funds for the upgrading or is it the federal

[*Translation*]

Je voudrais que vous me décriviez le mandat que vous obtiendrez du ministère des Transports.

Croyez-vous qu'un bureau d'experts-conseils, si on lui offrait $75,000, entreprendrait une étude sur le déplacement des gares de triage du CP à Winnipeg?

Le président: Monsieur Hicks.

M. Hicks: Notre grand avantage, c'est que Damas et Smith ont étudié en détail les diverses possibilités relatives au déplacement des gares de triage du CP. D'ailleurs, nous avons les résultats de l'étude Sherbrooke-McGregor sur les coûts. L'étude entreprise par le ministre n'est donc pas une étude compréhensive du déplacement des voies de triage du CP. Une telle étude a déjà été faite. L'étude du ministre a pour but de mettre à jour les prévisions relatives au coût du déplacement, car même Damas et Smith dans leur étude d'il y a 4 ans, n'ont pas calculé le coût global, mais on a calculé la superficie requise et le nombre de voies qui devront être déplacées. Évidemment, comme M. McKenzie l'a si bien dit, le déplacement lui-même coûtera beaucoup plus que $75,000. Mais nous avons déjà assez de données pour pouvoir donner aux ministres fédéral et provinciaux la différence, en dizaine de millions de dollars, entre le coût du déplacement de deux ou trois croisements étagés et le coût de déplacer le CP.

M. McKenzie: Je vois. Êtes-vous en mesure de me décrire votre mandat? C'est quelque chose qui devrait être rendu public et j'aimerais bien recevoir un exemplaire du mandat que vous allez transmettre à Damas et Smith. Si vous aviez des ennuis, monsieur Giroux, vous pourriez n'appeler à mon bureau demain, mais je voudrais que vous me donniez un exemplaire du mandat.

M. Giroux: Bien volontiers.

M. McKenzie: J'aurais une autre question à soulever et vous pourriez peut-être me fournir la réponse demain.

Il s'agit du port de Churchill. L'obstacle principal à une utilisation plus efficace du port de Churchill, c'est le retardement de l'amélioration de l'embranchement de Herchmer pour que celui-ci puisse accueillir des wagons-trémies. Les chemins de fer canadiens abandonnent les wagons couverts en faveur des wagons-trémies, qui sont plus lourds et encombrants. Pourriez-vous me décrire les échéances pour l'amélioration de l'embranchement de Herchmer jusqu'à Churchill?

M. Giroux: Monsieur le président, je prie M. Colin Churcher, de la Direction du transport des grains, de bien vouloir répondre à la question.

Le président: Merci. Monsieur Churcher.

M. C. Churcher (directeur général suppléant, transport des céréales, ministère des Transports): Monsieur le président, le Programme de remise en état des embranchements ferroviaires des Prairies prévoit des fonds pour l'amélioration de l'embranchement de Herchmer. Il s'agit d'environ 7 millions de dollars. Je pourrais être plus précis, si vous voulez.

M. McKenzie: Pendant qu'il cherche, monsieur Giroux, les crédits pour l'amélioration proviennent-ils du CN ou de la trésorerie fédérale?

[*Texte*]

government or the federal Treasury that is providing all the funds for the upgrading?

• 2040

Mr. Giroux: I think Mr. Churcher will be able to answer that question with more detailed information of the actual costs.

Mr. McKenzie: Right, thank you.

Mr. Churcher: To answer your second question first, the Canadian National will not be putting any part of the capital input, although of course they have a continuing ongoing maintenance program that is a normal part of railway operations. The figures I will give you will be the moneys that are being spent as part of the rehabilitation program. We are spending $7.73 million putting in new 100-pound rail on 55 miles of trackage from mile 365 to mile 420 and we are carrying out some surfacing after stabilization of the line for 94 miles, between mile 326.0 and mile 420, and that is going to cost $1.01 million.

Mr. McKenzie: A hundred and one million?

Mr. Churcher: Yes, $1.01 million, one million, ten thousand dollars.

We shall also be spending some $80,000 on permafrost research, and I would like to come back to that if I may in a minute. There is a number of other items that will be carried out on the line. A couple of bridges will be repaired as a carry-over from last year's program, which was affected by weather at the end of the season and the contractor could not finish.

You asked when the line will be upgraded. The real problem is that we can do a lot of work on the line. We can put in 100-pound steel, which would theoretically make it capable of carrying the fully loaded hopper cars, but the real problem is in the nature of the ground itself, the permafrost. We had some experts from the Soviet Union and from Red China visit the line last year, permafrost experts, and they went up the line with Canadian National engineers and they really had seen nothing like it before in their own experience. This line is quite unique. The subsurface is ice rich and this creates serious problems, and frankly we do not know all the answers. This is why we are carrying out the permafrost research. We are putting in what we call cryo anchors, which stabilize the sub-roadbed frozen to stop what we call sinkholes developing.

We cannot say when the line will be capable of safely carrying hopper cars. I think it is fair to say that it would carry hopper cars in the winter, but of course we need to get them up there in the summer and the real problem is getting them empty back rather than getting them loaded down.

Mr. McKenzie: When are you going to be getting your report from the Soviet Union and Red China experts on the studies?

Mr. Churcher: There will be no report from them. They were over here as part of a permafrost symposium in Edmonton, and Canadian National took the opportunity of having

[*Traduction*]

M. Giroux: Je crois que M. Churcher pourra vous donner plus de détails sur les coûts réels.

M. McKenzie: Très bien, merci.

M. Churcher: Pour répondre d'abord à votre seconde question, le Canadien National ne fournira aucunes des immobilisations, même si cette société a un programme permanent d'entretien dans le cadre de l'exploitation des chemins de fer. Les chiffres que je vous donnerai concernent donc les dépenses engagées pour le programme de remise en état. Nous dépensons 7.73 millions de dollars pour poser de nouveaux rails de 100 livres sur la portion de 55 milles entre le 365e et le 420e mille et nous faisons des travaux de revêtement après stabilisation de la ligne sur une distance de 94 milles, entre le 326e et le 420e, ce qui coûtera 1.01 million de dollars.

M. McKenzie: Cent un millions?

M. Churcher: Oui, 1.01 million de dollars, un million, dix mille dollars.

Nous affecterons également environ $80,000 à la recherche sur le pergélisol, sur laquelle je reviendrai dans quelques instants. Un certain nombre d'autres travaux seront effectués sur cette ligne. Un ou deux ponts seront réparés, pour compléter les travaux de l'an dernier, interrompus par le mauvais temps à la fin de la saison et par les difficultés de l'entrepreneur.

Vous demandez quand la ligne sera améliorée. En fait, nous pouvons faire beaucoup de travaux. Nous pouvons poser des rails d'acier de 100 livres, ce qui permettrait en théorie à la ligne de recevoir les wagons-trémies chargés à plein, mais le problème vient de la nature du terrain, du pergélisol. Des experts en pergélisol de l'Union soviétique et de la Chine populaire ont visité les lieux l'an dernier et ils ont inspecté la ligne avec des ingénieurs du Canadien National. Ils n'avaient jamais rien vu de tel. Cette ligne est assez unique; la couche située sous la surface contient de la glace, ce qui crée de sérieux problèmes, auxquels nous ne pouvons pas trouver toutes les solutions, pour être francs. C'est pourquoi nous faisons ces recherches sur le pergélisol. Nous installons ce que certains appellent des ancres cryosphériques, qui stabilient la couche glacée sur laquelle repose l'infrastructure, afin d'arrêter l'enfoncement de la ligne.

Nous ne pouvons encore dire quand la ligne pourra porter des wagons-trémies. Bien entendu, elle pourrait les porter pendant l'hiver, mais il faut également assurer ce transport pendant l'été et la difficulté est de les ramener à vide plutôt que chargés.

M. McKenzie: Quand recevrez-vous le rapport des experts soviétiques et chinois?

M. Churcher: Nous ne recevrons aucun rapport. Ils sont venus ici dans le cadre d'un symposium sur le pergélisol, à Edmonton, et le Canadien National en a profité pour leur

[*Text*]

them take a look at the line. It was not so much a question of developing a report as an interchange of ideas between their experts and our experts.

Mr. McKenzie: So the line can handle the hopper cars in the winter?

Mr. Churcher: Within reason. I might mention it is my understanding that when the line is frozen solid there is not really very much of a problem.

Mr. McKenzie: Yes. Of course that is when the port is closed.

Could you kindly provide me with a copy of the progress on the upgrading of the line? I would greatly appreciate that. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, to Mr. Giroux, reading the subobjectives at page 28-74, one of the first ones is:

> To foster an environment which supports the efficient development, provision and operation of all elements of the national surface transportation system.

Mr. Chairman, having regard for the fact that the former Minister of Transport, Mr. Marchand, when he was in charge of this very important portfolio, said that transportation was in a mess—I believe that was in the early part of 1974—I am not sure whether you agree with that. I suppose you have certainly the opportunity to express an opinion on that statement, but having regard to the fact that we have to take the Minister at his word—that is proper decorum in parliamentary procedure—if the Minister says transportation is in a mess, it must be in a mess, period.

• 2045

On that statement, I would like to ask you, Mr. Giroux, what major initiatives have been taken within your ambit of responsibility to foster the kind of development outlined in your first sub-objective at page 28-74?

Mr. Giroux: How much time do I have, Mr. Chairman?

The Chairman: All the time you need, Mr. Giroux.

Mr. Mazankowski: That is the problem we have, Mr. Chairman, with a ten-minute time limit. I have a number of questions, and perhaps if Mr. Giroux would like to comment on it just briefly and then table further information, I would certainly find that acceptable.

Mr. Giroux: Well, I would like to comment very briefly on that, Mr. Chairman, by maybe outlining two programs which I feel certainly . . .

Mr. Mazankowski: First of all, do you agree that transportation was in a mess at the time when the Minister . . .

Mr. Lapointe: That is a five-year-ago statement.

[*Translation*]

demander d'inspecter la ligne. Il ne s'agissait pas tant d'obtenir un rapport que d'un échange d'idées entre leurs experts et les nôtres.

M. McKenzie: La ligne peut donc porter les wagons-trémies pendant l'hiver?

M. Churcher: Dans des conditions raisonnables. Lorsque la ligne est gelée, il n'y a pas vraiment de problème.

M. McKenzie: Oui. Mais bien entendu, le port est alors fermé.

Pourriez-vous me fournir un exemplaire du rapport sur l'état actuel des travaux? Je vous en serais très reconnaissant. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je m'adresse à M. Giroux; dans les sous-objectifs énumérés à la page 28-75, l'un des premiers est le suivant:

> Favoriser un environnement qui soutienne la mise au point, l'offre et le fonctionnement efficaces de tous les éléments du système national de transport de surface.

Monsieur le président, étant donné que l'ancien ministre des Transports, M. Marchand, a dit, lorsqu'il était chargé de ce portefeuille très important, que les transports étaient un gâchis—je crois que c'était au début de 1974—je me demande si vous êtes d'accord avec cela. Vous avez certainement l'occasion de dire ce que vous pensez de ce jugement, mais comme nous devons croire le ministre sur parole—la procédure parlementaire nous y oblige—lorsque le ministre dit que les transports sont un gâchis, c'est qu'ils doivent être un gâchis, un point, c'est tout.

J'aimerais vous demander, monsieur Giroux, quelles mesures vous avez prises pour favoriser la création de l'environnement souhaité dans votre premier sous-objectif, à la page 28-75?

M. Giroux: Combien de temps ai-je à ma disposition, monsieur le président?

Le président: Tout le temps dont vous avez besoin, monsieur Giroux.

M. Mazankowski: Voilà ce qui arrive, monsieur le président, avec la limite de dix minutes. J'ai un certain nombre d'autres questions à poser, et si M. Giroux voulait me répondre brièvement et déposer les renseignements, je serais très satisfait.

M. Giroux: Je serai donc très bref, monsieur le président, et je mentionnerai deux programmes qui sont certainement. . .

M. Mazankowski: Tout d'abord, convenez-vous que les transports étaient un gâchis lorsque le ministre. . .

M. Lapointe: C'est une déclaration qui a été faite il y a cinq ans.

[*Texte*]

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I must admit I have been in Transport Canada for only a year, so I really cannot profess an opinion on the value or nonvalue of this particular statement.

An hon. Member: Anything for these guys to get out of it.

Mr. Giroux: But I would certainly like to share with you, if I may, some of the things I have learned in the past year which may help in putting this particular sub-objective in its proper light.

First of all, I would like to talk about the rail passenger system, which is one example where I feel there have been some very interesting developments to foster what we call this particular environment; to take what has been recognized as a very expensive and costly program which to all intents and purposes was going in the direction of generating more and more and higher-level deficits of railway passengers, and through a number of initiatives—first of all the establishment of VIA Rail Canada as a crown corporation, the establishment of railway passenger programs, contracts for specific services, the rationalization of a number of routes, the Western Transcontinental, the work that has been done in a number of other regional routes across the country, the announced capital improvement program to make passenger transportation in the railway field more attractive and more cost effective, and the very active marketing promotional efforts on the part of VIA Rail—to a certain extent to turn around what has been a kind of a slipping curve, a downward curve. Railway passenger is one of the areas where programs have been developed in the last few years to improve this national transportation system; and rail passenger, of course, is in the surface transportation mode.

Mr. Mazankowski: You talk about more cost-effective and more rational rail passenger service. I see you have some $234 million in estimates that is going to go to VIA Rail. Can you give the Committee a projection for what that figure might be over the next five years?

Mr. Giroux: The exact number, Mr. Chairman, of what our objectives are over the next five years I do not have at hand here. But definitely our objective, in constant cost—and I wonder if Ken Henderson would like to join the table here, because he is much more familiar with the exact details—is to bring this number down, on a constant-cost basis, to a level established roughly at $171 million in 1977 dollars. When I was elaborating on the cost-effectiveness approach previously, it is a combination of a number of factors: rationalization, is a very important one with respect to such major services as the Western Transcontinental, which is about 40 per cent of the total expenditures of the railway passenger field; improving the capital and the rolling stock; and a much more aggressive marketing approach.

But I would like Mr. Henderson to comment more specifically on the cost numbers and particularly what is the five-year objective of the railway passenger program.

• 2050

The Chairman: Mr. Henderson is Director General, Railway Transportation.

[*Traduction*]

M. Giroux: Monsieur le président, comme je ne suis à Transports Canada que depuis un an, je ne peux dire si cette affirmation est juste ou non.

Une voix: Ils diront n'importe quoi pour se défiler.

M. Giroux: Mais si vous me le permettez, j'aimerais vous faire part de ce que j'ai pu observer depuis un an et qui peut replacer ce sous-objectif dans une juste perspective.

Tout d'abord, je parlerai du réseau ferroviaire voyageurs, qui illustre assez bien les efforts qui ont été faits pour favoriser la création d'un tel environnement. Nous avons pris un service très coûteux, qui entraînait de plus en plus de déficits croissants, et par une série de mesures—tout d'abord, la création de VIA Rail Canada comme société de la Couronne, l'établissement de programmes de services-voyageurs, l'octroi de contrats pour certains services, la rationalisation d'un certain nombre d'itinéraires, le Transcontinental de l'Ouest, les travaux qui ont été faits sur un certain nombre d'autres lignes régionales dans tout le pays, l'annonce d'un programme d'amélioration des immobilisations pour faire du train un mode de transport plus intéressant pour les voyageurs, et plus rentable, ainsi que les efforts intenses de commercialisation de VIA Rail—nous avons tenté de redresser une courbe qui avait tendance à fléchir. Les services-voyageurs sont l'un des secteurs où on a tenté, depuis quelques années, d'améliorer le système national de transport. Bien entendu, les services-voyageurs appartiennent au système de transport de surface.

M. Mazankowski: Vous parlez d'un service ferroviaire voyageurs plus rentable et plus rationnel. Je vois que dans le budget, 234 millions de dollars sont affectés à VIA Rail. Pouvez-vous dire au Comité quelles sont les prévisions à cet égard pour les cinq prochaines années?

M. Giroux: Monsieur le président, je ne peux pas vous dire pour le moment quels sont nos objectifs pour les cinq prochaines années. Mais nous visons certainement—et peut-être que M. Ken Henderson pourrait se joindre à nous, parce qu'il connaît beaucoup mieux que moi ces détails—à réduire ce chiffre, si les coûts sont constants, à environ 171 millions de dollars de 1977. Quant à la rentabilité, elle a plusieurs aspects: la rationalisation en est un très important dans les services principaux comme le Transcontinental de l'Ouest, qui représente environ 40 p. 100 de toutes les dépenses du secteur des services-voyageurs; l'amélioration des biens et du matériel roulant; et enfin, une commercialisation beaucoup plus poussée.

Je demanderai cependant à M. Henderson de vous parler de façon plus précise des coûts et de l'objectif du secteur des services-voyageurs pour les cinq prochaines années.

Le président: M. Henderson est directeur général, Transport ferroviaire.

[*Text*]

Mr. K. Henderson (Director General, Railway Transportation, Department of Transport): Mr. Chairman, the numbers that have been referred to by Mr. Giroux are correct. The figure that we are working to as a goal for Via is that we would expect by the early 1980's, by 1983, the costs of direct government payments to Via would be $172 million, measured in 1977 dollars. Now the actual figure in current dollars would reflect the escalations that would occur between 1977 and 1983. We are still working within that target figure.

Mr. Mazankowski: I notice that our friends south of the border, who have essentially the same concept, Amtrak, are finding that they are having to rationalize more than they originally had anticipated and their deficits continue to rise. What makes you so sure that you are going to be able to achieve that target, given the past experience?

Mr. Henderson: Again, Mr. Mazankowski, Mr. Chairman, I believe the starting points for the two systems are really quite different. The rail system that we begin with in Canada, with the two national systems stretching across the country, is a much more simplified network with which to begin. The U.S. experience with Amtrak certainly has not met the expectations that initially were expected of that system. It is an extremely complex system compared with the one that we are dealing with, and the rationalization that we would see taking place would result from the combination of the two national networks, essentially. As a starting point, this is a much simplified version of the rail network compared with the U.S. network. I believe one of the reasons they are having difficulty in controlling costs within the Amtrak system is that they are having great difficulty in controlling the total number of passenger-train-miles that are involved; in fact, since the beginning of Amtrak there have been increases in the total number of passenger-train-miles. So with that situation it becomes extremely difficult to control and to contain costs.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to pursue that further but I have a couple of more questions on another subject. Perhaps we might be able to get back to that. I find that very intriguing. I would like to get into the impact on the bus mode that Via is having. I am sure that you have been monitoring that, and perhaps we can get into that a little later.

I just want to move on to a subject having to deal with the development and rationalization of the western grain collection and distribution system. I am going to refer to the booklet that was presented to us at the time the estimates were introduced to this Committee. It is a booklet entitled: *Transport Canada—Its Role and Objectives*. At page 14 it is the policy of the development and rationalization of the collection and distribution system of grain. I see three strategies outlined:

> 2.3.1 To examine modifications to the statutory grain rate.

I find it rather intriguing that that should be the number one priority in the rationalization and development of an effective grain-handling system.

> 2.3.2 To ensure the provision of an adequate fleet of cars, terminals, equipment and logistical systems for western grain transportation.

[*Translation*]

M. K. Henderson (directeur général Transport ferroviaire, ministère des Transports): Les chiffres cités par M. Giroux sont exacts. Nous espérons qui d'ici à 1983, les paiements directs attribués à Via par le gouvernement seront ramenés à 172 millions de dollars, exprimés en dollars de 1977. Le chiffre réel exprimé en dollars courants tient compte de l'inflation qui devrait intervenir entre 1977 et 1983. Cet objectif reste toujours actuel.

M. Mazankowski: Le réseau Amtrak, qui est l'homologue américain de Via, a dû faire l'objet d'une nouvelle réorganisation, tandis que le déficit continue à croître. Étant donné l'expérience passée, comment pouvez-vous être certains que vous parviendrez à réaliser vos objectifs?

M. Henderson: Les systèmes américain et canadien sont tout à fait différents. Notre système ferroviaire, constitué de grandes compagnies nationales qui assurent le transport ferroviaire sur la totalité du territoire, était d'emblée plus simple que le réseau américain. Il est vrai que les résultats d'Amtrak sont plutôt décevants. La rationalisation du transport ferroviaire au Canada exigerait essentiellement la fusion des deux réseaux nationaux. Mais je le répète, notre réseau ferroviaire est bien moins complexe que le réseau américain. La hausse des coûts de réseau Amtrak est due en partie, je crois, à la difficulté de contrôler le nombre global de milles-trains-voyageurs. Depuis le lancement d'Amtrak, ce nombre n'a cessé de croître, ce qui a entraîné la hausse des coûts.

M. Mazankowski: Je voudrais maintenant aborder une autre question, notamment les répercussions de Via sur le transport par autocar. Vous avez certainement suivi cette question, que j'aimerais aborder avec nous dans quelques instants.

Je voudrais maintenant passer à la question du développement et de la rationalisation du système de ramassage et de distribution des céréales de l'Ouest. Je voudrais à ce propos évoquer une brochure qui nous a été remise lors du dépôt du budget des dépenses au Comité. Il s'agit de la brochure intitulée: *Transports Canada—Rôle et objectifs*. La page 14 de cette brochure traite du développement et de la rationalisation du système de ramassage et de distribution des céréales. La brochure énumère trois stratégies:

> 2.3.1 Examiner les modifications à apporter au tarif officiel des céréales.

Je trouve plutôt étrange que ceci soit considéré comme la question prioritaire en vue de la rationalisation et du développement du système de manutention des céréales.

> 2.3.2 Assurer la fourniture d'un parc de wagons, de terminus, d'équipements et de systèmes logistiques pour le transport des céréales de l'Ouest.

[*Texte*]

2.3.3 To evaluate the impact of the transfer of grain traffic from rail to road in terms of marginal road infrastructure costs.

I find those strategies, so-called, very intriguing, and I hope that if the witnesses are not able to elaborate on these strategies, perhaps the Minister might. It might be very interesting, given the current political climate that we have. I would like Mr. Churcher to comment on that. I think he knows that we are all very concerned about the grain handling and transportation system in this country. We are very concerned about some of the dramatic errors that are made in terms of boxcar allocation and the whole co-ordination and effectiveness of the system as we now have it.

• 2055

I know that Mr. Churcher has himself addressed that very serious problem, I suppose with varying degrees of success, but every so often we get some very startling examples of how the system is not working. I just had a phone call from a constituent of mine on Friday telling me that on March 22, in a place called Irma, Alberta, which happens to be on the CN main line, five hopper cars arrived at the Alberta wheat pool elevator for the loading of grain. When the elevator agent commenced his loading operation, he discovered that three were full of rapeseed. Upon investigating the history of these cars he found out that these three Canadian Wheat Board hopper cars were loaded at the government elevator in Saskatoon, were shipped out to Vancouver, were not unloaded, but were sent back to Irma, Alberta, as empties, and they are still sitting there now. I have the serial numbers. Perhaps Mr. Churcher might make an investigation into this because I think it is symptomatic of those very dramatic errors that take place from time to time that frustrate all components of the grain handling and transportation system.

What makes it very difficult is that the direction and the responsibility for administration lie in the hands of so many different parties, and if we do not get someone co-ordinating this whole thing with some degree of uniformity and consistency, this system is going to continue to break down on that basis. The serial numbers are CN WX 107311, 106960 and 106400.

I only bring this out because I think it serves as a dramatic illustration of the kinds of breakdowns that occur in the system from time to time. Using that as a sample, perhaps Mr. Churcher might be able to explain to the Committee what we are doing to remedy that. He can probably elaborate on the strategy of examination of the modifications of the statutory freight rate and the other three strategies that I find very intriguing in this document.

The Chairman: Mr. Churcher.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, I am not quite sure where to start, Mr. Mazankowski. Maybe I could comment on the three cars first. I am glad you have given me the numbers because we frequently get complaints that we are not able to substanti-

[*Traduction*]

2.3.3 Évaluer l'incidence de l'abandon du transport des céréales par rail en faveur du transport par route, du point de vue des coûts marginaux de l'infrastructure routière.

Je trouve ces stratégies bien étranges. Si les témoins ne sont pas en mesure de me donner plus de détails à ce sujet, le ministre le fera sans doute. C'est une question fort intéressante, surtout dans la conjoncture politique actuelle. J'aimerais savoir ce que M. Churcher en pense, d'autant plus que la manutention et le transport des céréales nous intéressent tous de très près. Nous nous préoccupons beaucoup de certaines erreurs graves qui se produisent dans la répartition des wagons couverts et dans la coordination et l'efficacité du système actuel.

Je sais que M. Churcher lui-même s'est intéressé à ce problème grave, je suppose avec plus ou moins de succès, mais de temps à autre, des exemples très frappants du mauvais fonctionnement du système attirent notre attention. Vendredi, un de mes commettants m'a appelé pour me dire que le 22 mars, à Irma, en Alberta, qui se trouve par hasard sur la voie principale du CN, cinq wagons-trémies sont arrivés au silo du pool de l'Alberta pour charger des céréales. Quand l'agent a commencé à charger les wagos-trémies, il a découvert que trois étaient pleins de graines de colza. Il a fait une enquête sur la provenance de ces wagons et a découvert que ces trois wagons-trémies de la Commission canadienne du blé avaient été chargés au silo à céréales du gouvernement, à Saskatoon, avaient été expédiés à Vancouver, où ils n'ont pas été déchargés, et ensuite, renvoyés à Irma, en Alberta, en tant que wagons vides. Ils y sont toujours. J'ai les numéros de série. M. Churcher pourrait peut-être faire faire une enquête à ce sujet, car je crois que c'est un symptôme des erreurs graves qui se produisent de temps à autre et qui empêchent le bon fonctionnement de tous les éléments du système de manutention et de transport des céréales.

La difficulté réside dans le fait qu'il y a tellement de personnes qui sont responsables de la direction et de l'administration; si nous ne pouvons trouver une seule personne pour coordonner tout ce système de façon uniforme et cohérente, celui-ci continuera à subir des interruptions à ce niveau. Les numéros de série sont: CN WX 107311, 106960 et 106400.

J'en parle uniquement parce qu'il me semble que c'est un exemple frappant du genre de rupture qui se produit de temps à autre dans ce système. En partant de cet exemple, M. Churcher pourrait peut-être nous expliquer quelles mesures on prend pour rectifier la situation. Il peut sans doute donner des détails sur la stratégie d'étude des modifications au tarif statutaire de transport des marchandises, ainsi que sur les trois autres stratégies contenues dans ce document, qui m'intriguent beaucoup.

Le président: Monsieur Churcher.

M. Churcher: Monsieur le président, je ne sais pas tout à fait par où commencer pour répondre à M. Mazankowski. Je devrais peut-être commencer par les trois wagons-trémies en question. Je suis ravi que vous m'ayez donné les numéros de

[*Text*]

ate and this is the first time in some time that I have actually got something to work on. We will follow it up quickly tomorrow and will see what we can find out about it.

Three cars—it is easy for a car to get away from you. I have done it myself when I worked on British Railways, I must admit. That is not to be excused, but three cars, with the large number of cars that we are moving, is something that we should put in its right perspective.

The three strategies . . .

Mr. Mazankowski: Just before you leave that, Mr. Churcher, I could give you more examples of where boxcars have been dispatched to certain delivery points for a certain type of grain or grade of which there was none available. These cars sit around for ten days, two weeks, end up going back to the marshalling yards in Edmonton and are then redispatched. Those are the kinds of things that really frustrate everyone involved in the grain handling and transportation system. I know that errors can take place, but they have been happening all too frequently, and if it happens once it can happen again. I think the important thing is to try to identify the problem to see that there are ways and means of resolving it.

• 2105

Mr. Churcher: If I might, Mr. Chairman, I would like to come back and comment on that part at the end. It ties in logically better at the end I think.

The first strategy is—we are talking about modifications to the strategy grain rate—Mr. Lang is on record as saying that he believes that the Crow benefit must be maintained. I think if you want to go into what it is meant by the Crow benefit I really feel you should ask Mr. Lang that.

Mr. Mazankowski: I am really wondering what you mean by the word "modification"; that is what I am interested in.

Mr. Churcher: Okay. The real work that we have carried out so far is to try to get some idea as to the impact that the Crow rate has and I think the best examples are the Snavely update and the Snavely Report itself which show the impact upon the railway of continuing the statutory rate. This is the real work that is being carried out.

Mr. Mazankowski: There have been no other studies or examinations into this in so far as your department is concerned?

Mr. Churcher: We have done no work in the department in so far as changing the rate is concerned.

Mr. Mazankowski: But is it anticipated that this will yield new studies within your department or other studies by outside consultants?

Mr. Churcher: I really cannot say at this stage.

[*Translation*]

série, car nous recevons souvent des plaintes que nous ne pouvons pas prouver; c'est la première fois depuis longtemps que j'ai des faits réels comme point de départ. Nous allons donner suite à ces commentaires demain, et nous verrons ce que nous pouvons en apprendre.

Trois wagons—il est très facile de laisser échapper un seul wagon. Je dois avouer que je l'ai déjà fait moi-même, quand je travaillais chez Bristish Railways. Ce n'est pas qu'il faut excuser ce fait, mais étant donné le grand nombre de wagons que nous acheminons, il faut mettre cette question de trois wagons dans la bonne perspective.

Les trois stratégies . . .

M. Mazankowski: Avant de laisser tomber cette question de wagons, monsieur Churcher, je pourrais vous donner d'autres exemples de wagons couverts expédiés à certains points de livraison pour tel ou tel genre ou classe de céréales qui, en fait, n'étaient pas disponibles. Ces wagons attendent dix ou quinze jours et retournent en fin de compte aux gares de triage, à Edmonton, d'où ils sont ensuite réexpédiés. Ce genre de chose frustre réellement tous ceux qui travaillent dans le système de manutention et de transport des céréales. Je sais que des erreurs peuvent se produire, mais elles se produisent bien trop fréquemment; ce qui se produit une fois peut se reproduire. Je pense que l'important est d'identifier le problème pour voir s'il existe des moyens de le résoudre.

M. Churcher: Monsieur le président, si vous le permettez, j'aimerais revenir à la question à la fin de mes propos. Cela constituera alors une suite logique.

Nous parlons donc de modifications à la stratégie d'établissement des tarifs céréaliers. M. Lang a officiellement déclaré qu'il estime que les avantages qui découlent du Nid du corbeau doivent être maintenus. Si vous voulez savoir ce que l'on entend par les avantages qui découlent du Nid du corbeau, je pense que vous devriez poser cette question à M. Lang.

M. Mazankowski: En fait, c'est vraiment le mot «modifications» qui m'intrigue.

M. Churcher: D'accord. Jusqu'à présent, notre véritable travail a consisté à nous faire une idée de l'incidence du tarif du Nid du corbeau, mais je pense que les meilleurs exemples de ce travail sont la mise à jour du rapport Snavely et le rapport Snavely lui-même. Ces deux documents traitent des répercussions qu'aurait sur le service ferroviaire le maintien du tarif statutaire. En réalité, c'est en cela que consiste le travail que nous effectuons.

M. Mazankowksi: Votre ministère n'a effectué aucune autre étude, ou aucun autre examen à ce sujet?

M. Churcher: Notre ministère n'a effectué aucune étude relative à la modification du tarif.

M. Mazankowski: D'accord, mais prévoit-on que cela entraînera la tenue de nouvelles études au sein de votre ministère ou de nouvelles études effectuées par des experts-conseils de l'extérieur?

M. Churcher: Je ne le sais vraiment pas pour l'instant.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: In other words, you have had no direction in your capacity.

Mr. Churcher: That is correct, yes.

In talking about an adequate fleet of cars and terminals, I think we have to mention the system. I think you are aware of what we have done in the past to supply cars and I do not need to go into that. We have 8,000 cars now and you are aware that the Wheat Board is purchasing another 2,000 cars.

In so far as the terminals are concerned our main area of concern has been on the West Coast. Partly as a result of the Wheat Board storage proposal, we will have by the end of this year something like a 40 per cent increase in the storage capacity of the terminals in Vancouver and this is already having its mark upon the grain movement. In the last six weeks or so we have had a very good movement through Vancouver and this is partially as a result of the improved capability of the Alberta pool and the Saskatchewan pool elevators to be able to unload more cars and when the Pioneer grain terminal is opened on the north shore of Burrard Inlet, this is going to make a big difference too.

Mr. Mazankowski: But with all due respect, Mr. Churcher, and forgive me, those things are in place and they have been done. This sort of looks into the future. I know all that and I think it is very well known, but I am wondering, what new initiatives are arising as a result of these new strategies that are outlined here.

Mr. Churcher: If you will forgive me I was going to go on to mention Prince Rupert. As you may be aware, we have only just announced that there will be some developments taking place at Prince Rupert and this is going to have, again, a big impact upon the grain movement and I think this is the latest one.

Yes, you are quite right we did know what was going to go on in Vancouver in the past.

Mr. Mazankowski: When can we expect grain flowing through a new terminal in Prince Rupert then? As a man who is interested in the welfare of the Prairie grain producer, I am asked this question every day, when can we expect a new terminal to be in operation in Prince Rupert, given the fact that we have an interested group, a consortium, who is prepared to start pouring concrete almost immediately. I found out last week from the Chairman of the National Harbours Board that contracts would not be released on the development of the Ridley Island site until early next spring and maybe not even then. I sense that for this thing the prospective date would be at the earliest 1985. Would you agree or disagree with this?

Mr. Churcher: The date I have heard is 1983, but I would not wish to contradict anything that the Chairman of the

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Autrement dit, on ne vous a donné aucune directive à ce sujet.

M. Churcher: C'est exact.

Pour parler de la nécessité de disposer d'un parc adéquat de wagons et du nombre de marchés-gares appropriés, je pense que nous devons parler du système. Vous savez sans doute ce que nous avons déjà fait pour obtenir des wagons, et je n'ai pas besoin de vous parler de cela. Actuellement, nous avons 8,000 wagons et, comme vous le savez, la Commission du blé est en train d'en acheter 2,000 autres.

Pour ce qui est des marchés-gares, nos préoccupations se portent surtout vers la côte ouest. En partie à cause des propositions d'entreposage de la Commission du blé, nous connaîtrons, d'ici à la fin de cette année, un accroissement d'environ 40 p. 100 de la capacité d'entreposage des marchés-gares de Vancouver, et cela a déjà certains effets sur le transport des céréales. Au cours des six dernières semaines, nous avons connu un excellent acheminement des céréales par le port de Vancouver, et cela résulte en partie d'une amélioration de l'aptitude des silos à céréales du pool de l'Alberta et du pool de la Saskatchewan à décharger un nombre accru de wagons. Lorsque ouvrira le marché-gare céréalier de Pioneer, sur la côte nord de Burrard Inlet, cela va également entraîner des modifications importantes.

M. Mazankowski: Sauf votre respect, monsieur Churcher, ce sont là des choses qui existent et qui ont déjà été faites. Par contre, ce document envisage l'avenir. Je sais tout ce que vous dites, et je pense que tout le monde le sait, mais je me demande quelles nouvelles initiatives vous êtes en train de prendre en fonction des nouvelles stratégies qui sont énoncées ici.

M. Churcher: Pardon, j'allais justement parler de Prince Rupert. Comme vous le savez, nous venons de déclarer que certains travaux vont être effectués à Prince Rupert, et cela va également avoir d'importantes répercussions sur l'acheminement des céréales. Je m'arrête là pour ce qui a déjà été fait.

Oui, vous avez raison, nous savions, à l'époque, ce qui allait se passer à Vancouver.

M. Mazankowski: Quand pouvons-nous nous attendre à ce que soient acheminées des céréales par un nouveau marché-gare, à Prince Rupert? En ma qualité de député qui s'intéresse au bien-être des producteurs céréaliers des Prairies, je dois tous les jours répondre à cette question: «Quand pouvons-nous nous attendre à ce qu'un nouveau marché-gare soit exploité à Prince Rupert, compte tenu du fait qu'un groupe, un consortium, s'est déclaré prêt à entreprendre la construction presque immédiatement?» Le président du Conseil des ports nationaux m'a appris, la semaine dernière, que les contrats relatifs à l'aménagement de l'emplacement de l'île Ridley ne seraient pas conclus avant le printemps prochain, et même cela reste douteux. J'ai l'impression que ce dont vous parlez ne se produira pas avant 1985, au plus tôt. Êtes-vous d'accord ou non?

M. Churcher: La date dont j'ai entendu parler est 1983, mais je ne veux contredire en rien les propos du président du

[*Text*]

National Harbours Board has said. In the interim I think we can see changes that can be made to the system within Vancouver itself to get an increased flow through . . .

Mr. Watson: On a point of order, Parliament has been dissolved and the election is May 22. Put that on the record, Mr. Chairman.

The Chairman: You have just heard that Parliament has been dissolved and the election is called for May 22.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Churcher, you and I have had the last . . .

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

[*Translation*]

Conseil des ports nationaux. En attendant, je pense que nous pourrons apporter des modifications au système, à Vancouver même, pour accroître l'acheminement . . .

M. Watson: J'invoque le Règlement. Le Parlement a été dissous et les élections sont prévues pour le 22 mai. Voilà qui devrait figurer au compte rendu, monsieur le président.

Le président: Vous venez d'apprendre que le Parlement est dissous et que l'élection est prévue pour le 22 mai.

M. Mazankowski: Monsieur Churcher, vous et moi venons d'avoir le dernier . . .

Le président: La séance est levée.

[*Text*]

National Harbours Board has said. In the interim I think we can see changes that can be made to the system within Vancouver itself to get an increased flow through . . .

Mr. Watson: On a point of order, Parliament has been dissolved and the election is May 22. Put that on the record, Mr. Chairman.

The Chairman: You have just heard that Parliament has been dissolved and the election is called for May 22.

Mr. Marzinkowski: Well, Mr. Churcher, you and I have had the last . . .

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

[*Translation*]

Conseil des ports nationaux. En attendant, je pense que nous pourrons apporter des modifications au système, à Vancouver même, pour accroître l'acheminement . . .

M. Watson: J'invoque le Règlement. Le Parlement a été dissous et les élections sont prévues pour le 22 mai. Voilà qui devrait figurer au compte rendu, monsieur le président.

Le président: Vous venez d'apprendre que le Parlement est dissous et que l'élection est prévue pour le 22 mai.

M. Marzinkowski: Monsieur Churcher, vous et moi venons d'avoir le dernier . . .

Le président: La séance est levée.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

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

Mr. R. J. Marsham, Director General, Water Transportation Assistance;

Mr. M. K. Hicks, Director General, Surface Planning and Coordination;

Mr. C. Churcher, Acting Director General, Grain Transportation;

Mr. K. Henderson, Director General, Railway Transportation.

Du ministère des Transports:

M. R. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des Transports de surface;

M. R. J. Marsham, directeur général, Aide au transport maritime;

M. M. K. Hicks, directeur général, Planification et coordination des Transports de surface;

M. C. Churcher, directeur général adjoint, Transport des Grains;

M. K. Henderson, directeur général, Transport ferroviaire.

CANADA

INDEX

STANDING COMMITTEE

Transport and Communications

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-8 • 1978-1979 • 4th Session • 30th Parliament

Chairman: Mr. John Campbell

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

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

INDEX

HOUSE OF COMMONS COMMITTEES—OFFICIAL REPORT

FOURTH SESSION, THIRTIETH PARLIAMENT

Abbreviations: A.=Appendices. Amdt.=amendment. M.=motion. S.O.=standing order.

DATES AND ISSUES

—1978—

November: 16th, 1.

—1979—

March: 5th, 1; 6th, 2; 8th, 3; 15th, 4; 16th, 5; 20th, 6; 22nd, 7; 26th, 8.

Note: See page 1 for Dates and Issues

Note: See page 1 for Dates and Issues

Note: See page 1 for Dates and Issues

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

CANADA

INDEX

COMITÉ PERMANENT

Transports et communications

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicules nos 1-8 • 1978-1979 • 4e Session • 30e Législature

Président: M. John Campbell

Publié en conformité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimerie de la Reine pour le Canada

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

INDEX

COMITÉ DE LA CHAMBRE DES COMMUNES—COMPTE RENDU OFFICIEL

QUATRIÈME SESSION, TRENTIÈME LÉGISLATURE

Abréviation: M. = motion

DATES ET FASCICULES

—1978—

Novembre: le 16, f.1.

—1979—

Mars: le 5, f.1; le 6, f.2; le 8, f.3; le 15, f.4; le 16, f.5; le 20, f.6; le 22, f.7; le 26, f.8.

N.B. Voir page 1 pour dates et fascicules

N.B. Voir page 1 pour dates et fascicules

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