



Canada. Parliament.  
J House of Commons. Standing  
103 Committee on Transport and  
H7 Communications, 1974.  
1974 Minutes of proceedings  
T7 and evidence.  
A1

T7	DATE	and evidence.	NAME - NOM
A1			





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, March 12, 1974  
Thursday, March 28, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

# Transport and Communications

RESPECTING:

Organization Meeting and  
Estimates 1974-75—  
Canadian Transport Commission

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

Second Session  
Twenty-ninth Parliament, 1974

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mardi 12 mars 1974  
Le jeudi 28 mars 1974

Président: M. Jack Horner

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transports et des communications

CONCERNANT:

Réunion d'organisation et  
Budget des dépenses 1974-1975—  
Commission canadienne des transports

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Deuxième session de la  
vingt-neuvième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Les Benjamin

Messrs.

Blouin  
Campbell  
Corriveau  
Ellis  
Godin

Hurlburt  
Loiselle  
MacKay  
Mackasey  
Mazankowski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Les Benjamin

Messieurs

McKenzie  
McRae  
Rose  
Schellenberger

Stewart (*Cochrane*)  
Stewart (*Marquette*)  
Turner  
(*London East*)—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, March 1st, 1974:

Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Loiselle  
Mr. Campbell replaced Mr. Comtois  
Mr. Blouin replaced Mr. Béchard

On Monday, March 11, 1974:

Mr. Caouette (*Charlevoix*) replaced Mr. Godin  
Mr. Godin replaced Mr. Caouette (*Charlevoix*)

On Tuesday, March 12, 1974:

Mr. Ellis replaced Mr. McCain  
Mr. Schellenberger replaced Mr. Higson  
Mr. Rompkey replaced Mr. Mackasey  
Mr. Roy (*Timmins*) replaced Mr. Blouin  
Mr. Howard replaced Mr. Rose  
Mr. Hurlburt replaced Mr. McKenzie  
Mr. Rose replaced Mr. Howard  
Mr. Blouin replaced Mr. Lessard  
Mr. Watson replaced Mr. Rompkey

On Wednesday, March 13, 1974:

Mr. Mackasey replaced Mr. Watson  
Mr. Loiselle replaced Mr. Roy (*Timmins*)

On Wednesday, March 27, 1974:

Mr. McKenzie replaced Mr. Blenkarn

On Thursday, March 28, 1974:

Mr. Corriveau replaced Mr. Guay (*St. Boniface*)

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

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

Le vendredi 1<sup>er</sup> mars 1974:

M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Loiselle  
M. Campbell remplace M. Comtois  
M. Blouin remplace M. Béchard

Le lundi 11 mars 1974:

M. Caouette (*Charlevoix*) remplace M. Godin  
M. Godin remplace M. Caouette (*Charlevoix*)

Le mardi 12 mars 1974:

M. Ellis remplace M. McCain  
M. Schellenberger remplace M. Higson  
M. Rompkey remplace M. Mackasey  
M. Roy (*Timmins*) remplace M. Blouin  
M. Howard remplace M. Rose  
M. Hurlburt remplace M. McKenzie  
M. Rose remplace M. Howard  
M. Blouin remplace M. Lessard  
M. Watson remplace M. Rompkey

Le mercredi 13 mars 1974:

M. Mackasey remplace M. Watson  
M. Loiselle remplace M. Roy (*Timmins*)

Le mercredi 27 mars 1974:

M. McKenzie remplace M. Blenkarn

Le jeudi 28 mars 1974:

M. Corriveau remplace M. Guay (*St. Boniface*)

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

ORDER OF REFERENCE

Friday, March 1, 1974

Ordered,—That Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications;

Vote L10 relating to the Canadian Overseas Telecommunication Corporation;

Votes 1 and 5 relating to the Post Office;

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 and 55 relating to the Department of Transport;

Vote 60 relating to the Atlantic Pilotage Authority;

Votes 70 and 75 relating to the Canadian Transport Commission;

Vote 80 relating to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd.;

Vote 85 relating to the Laurentian Pilotage Authority;

Votes 90, 95 and L100 relating to the National Harbours Board;

Vote L105 relating to Northern Transportation Company Limited;

Vote 110 relating to the Pacific Pilotage Authority;

Votes 115 and 120 relating to the St. Lawrence Seaway Authority;

Vote L65 relating to the Canadian National Railways, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le vendredi 1<sup>er</sup> mars 1974

Il est ordonné,—Que les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications;

Le crédit L10 ayant trait à la Société canadienne des télécommunications transmarines;

Les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Postes;

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 et 55 ayant trait au ministère des Transports;

Le crédit 60 ayant trait à l'Administration de pilotage de l'Atlantique;

Les crédits 70 et 75 ayant trait à la Commission canadienne des transports;

Le crédit 80 ayant trait à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée;

Le crédit 85 ayant trait à l'Administration de pilotage des Laurentides;

Les crédits 90, 95 et L100 ayant trait au Conseil des ports nationaux;

Le crédit L105 ayant trait à la Société des transports du Nord Limitée;

Le crédit 110 ayant trait à l'Administration de pilotage du Pacifique;

Les crédits 115 et 120 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; et

Le crédit L65 ayant trait aux Chemins de fer Nationaux du Canada soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Mr. Campbell moved the question that the House do pass the following motion: That the Standing Committee on Transport and Communications be referred to the Standing Committee on Transport and Communications. The question being put by the Chairman, it was decided in the affirmative on the following division: YEAS—31, NAYS—1. And a point of order having been raised as to whether or not it was within the jurisdiction of the Chairman to submit to the Committee any motion, Mr. Campbell stated that a Committee can only be asked to pass judgment on one motion at a time and since a determination has been made by that Committee that determination can be made as a decision of the Committee. From this ruling, Mr. Hoy (Tumbler) applied to the Chairman to ask a question. The question being put by the Chairman, it was decided in the affirmative on the following division: YEAS—18, NAYS—1. On motion of Mr. Kilie it was agreed that the following print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Report. The Chairman provided that the necessary and as a supplementary additional copies, if necessary, and as a supplementary feature an index prepared by the Library of Parliament. Mr. Kilie moved that the House do pass the following motion: That the Standing Committee on Transport and Communications be referred to the Standing Committee on Transport and Communications. The question being put by the Chairman, it was decided in the affirmative on the following division: YEAS—31, NAYS—1.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 12, 1974

(1)

*[Text]*

The Standing committee on Transport and Communications met this day at 8:20 o'clock p.m., for the purpose of organization.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Blenkarn, Blouin, Campbell, Ellis, Godin, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Hurlburt, MacKay, Mazankowski, McRae, Rompkey, Rose, Roy (*Timmins*), Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Stewart (*Marquette*), Turner (*London East*) and Watson.

*Other Members present:* Messrs. Higson and Whittaker.

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

Mr. McRae, seconded by Mr. MacKay, moved,—That Mr. Horner (*Crowfoot*), do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the said motion, it was agreed to and Mr. Horner (*Crowfoot*) was invited to take the Chair.

Mr. Horner (*Crowfoot*) thanked the Committee for the honour bestowed upon him and called for a motion to elect a Vice-Chairman.

Mr. Rose moved,—That Mr. Benjamin be elected Vice-Chairman of this Committee.

Mr. Campbell moved that,—Mr. McRae be elected Vice-Chairman of this Committee.

After debate, the question being put on the motion of Mr. Rose,—That Mr. Benjamin be elected Vice-Chairman of this Committee, it was agreed to on the following division: YEAS—3; NAYS—1.

And a point of order having been raised as to whether or not it was within the prerogatives of the Chairman to submit to the Committee only the first motion. Mr. Chairman ruled that it was a long-standing practice in Parliament that a Committee can only be asked to pass judgment on one motion at a time and once a determination has been made by that Committee, that determination had to be accepted as a decision of the committee.

From this ruling, Mr. Roy (*Timmins*) appealed to the Committee.

The question being put by the Chairman: "Shall the ruling of the Chair be sustained?" It was decided in the affirmative on the following division: YEAS—10; NAYS—8.

On motion of Mr. Ellis, it was agreed that the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence providing that the Chairman be authorized to order additional copies, if necessary, and as a supplementary issue an Index prepared by the Library of Parliament.

Mr. McRae moved that,—Three Liberals, three Progressive Conservatives (including the Chairman), one N.D.P. and one member of the Social Credit party do compose the Subcommittee on Agenda and Procedure.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 12 MARS 1974

(1)

*[Traduction]*

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 20 pour s'organiser.

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Blenkarn, Blouin, Campbell, Ellis, Godin, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Hurlburt, MacKay, Mazankowski, McRae, Rompkey, Rose, Roy (*Timmins*), Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Stewart (*Marquette*), Turner (*London-Est*) et Watson.

*Autres députés présents:* MM. Higson et Whittaker.

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

M. McRae, appuyé par M. MacKay, propose,—Que M. Horner (*Crowfoot*) soit nommé président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée et M. Horner (*Crowfoot*) est invité à occuper le fauteuil.

M. Horner (*Crowfoot*) remercie le Comité de l'honneur qu'il lui a fait et lui demande de présenter une motion en vue d'élire un vice-président.

M. Rose propose,—Que M. Benjamin soit élu vice-président du Comité.

M. Campbell propose,—Que M. McRae soit élu vice-président du Comité.

Après débat, la motion de M. Rose «Que M. Benjamin soit élu vice-président du Comité», est mise aux voix et est adoptée sur division par trois voix contre une.

On invoque le Règlement pour savoir si oui ou non il appartient au président de ne soumettre au Comité que la première motion. Monsieur le président décide qu'il est d'usage depuis longtemps au Parlement qu'un Comité soit appelé à ne se prononcer que sur une seule motion à la fois et une fois que ce Comité a pris une décision, elle doit être acceptée comme telle.

M. Roy (*Timmins*) en appelle de cette décision au Comité.

La motion du président: «La décision du président doit-elle être confirmée?» est mise aux voix et est adoptée sur division par 10 voix contre 8.

Sur motion de M. Ellis, il est convenu que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages, pourvu que le président soit autorisé au besoin à ordonner l'impression de copies supplémentaires, ainsi qu'en supplément, un index préparé par la bibliothèque du Parlement.

M. McRae propose que,—Trois libéraux, trois conservateurs progressistes (dont le président) un NPD et un membre du Crédit social composent le sous-comité du programme et de la procédure.



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

On motion of Mr. Guay (*St. Boniface*), 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 9:16 o'clock p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, MARCH 28, 1974  
(2)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:15 o'clock a.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Blouin, Campbell, Corriveau, Ellis, Horner (*Crowfoot*), Hurlburt, Loisselle, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Schellenberger, Stewart (*Marquette*).

*Other Members present:* Messrs. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) and Howard.

*Witnesses: From the Canadian Transport Commission:* The Honourable E. J. Benson, President; Mr. R. G. Menzies, Rail Rationalization Officer, Former Gain Co-ordinator at Lakehead.

*Agreed.*—That the Chairman be authorized to send a letter to the Minister of Transport relating to the possibility of the Committee travelling in the near future regarding rail transportation.

The Committee proceeded to the consideration of its Order of Reference of Friday, March 1, 1974 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 which reads as follows:

*Ordered.*—That Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications;

Vote L10 relating to the Canadian Overseas Telecommunication Corporation;

Votes 1 and 5 relating to the Post Office;

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 and 55 relating to the Department of Transport;

Vote 60 relating to the Atlantic Pilotage Authority;

Votes 70 and 75 relating to the Canadian Transport Commission;

Vote 80 relating to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd.;

Vote 85 relating to the Laurentian Pilotage Authority;

Votes 90, 95 and L100 relating to the National Harbours Board;

Vote L105 relating to Northern Transportation Company Limited;

Vote 110 relating to the Pacific Pilotage Authority;

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

Sur motion de M. Guay (*Saint-Boniface*), il est convenu que le président soit autorisé à tenir des séances en vue de recevoir et d'autoriser l'impression des témoignages, à défaut de quorum, pourvu que cinq membres au moins soient présents et que deux partis au moins soient représentés.

A 21 h 06, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 28 MARS 1974  
(2)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h. 15 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Blouin, Campbell, Corriveau, Ellis, Horner (*Crowfoot*), Hurlburt, Loisselle, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Schellenberger, Stewart (*Marquette*).

*Autres députés présents:* MM. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) et Howard.

*Témoins: De la Commission canadienne des transports:* L'hon. E. J. Benson, président; M. R. G. Menzies, agent de rationalisation des chemins de fer, ancien coordonnateur des grains, à Lakehead.

*Il est convenu.*—Que le président soit autorisé à envoyer une lettre au ministre des Transports concernant un éventuel voyage du Comité sous peu à propos des transports par chemin de fer.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 1<sup>er</sup> mars 1974, relatif au budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975, et qui est le suivant:

*Il est ordonné.*—Que les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications;

Le crédit L10 ayant trait à la Société canadienne des télécommunications transmarines;

Les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Postes;

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 et 55 ayant trait au ministère des Transports;

Le crédit 60 ayant trait à l'Administration de pilotage de l'Atlantique;

Les crédits 70 et 75 ayant trait à la Commission canadienne des transports;

Le crédit 80 ayant trait à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée;

Le crédit 85 ayant trait à l'Administration de pilotage des Laurentides;

Les crédits 90, 95 et L100 ayant trait au Conseil des ports nationaux;

Le Crédit L105 ayant trait à la Société des transports du Nord Limitée;

Le crédit 110 ayant trait à l'Administration de pilotage du Pacifique;

Votes 115 and 120 relating to the St. Lawrence Seaway Authority;

Vote L65 relating to the Canadian National Railways, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Vote 70—Canadian Transport Commission—Operating Expenditures.

The witnesses answered questions.

Agreed,—That Vote 70 stand.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, April 2, 1974.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

Les crédits 115 et 120 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; et

Le crédit L65 ayant trait aux Chemins de fer Nationaux du Canada soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération le crédit 70—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement.

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le crédit 70 soit réservé.

A 12 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 2 avril 1974, à 9 h 30.

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 28, 1974.

• 1109

[Texte]

**The Chairman:** Order, gentlemen.

This morning we have the Main Estimates of the Department of Transport before the Committee and we have Mr. Benson, head of the CTC before us.

Before we get into that detail, I think I should report to you on the steering committee meeting which we held last week in my office. It was decided at that meeting that the Committee should make some effort to try to rationalize or to straighten out what could be the best transportation policy for Canada. It seems that some people in the department and in politics are in a quandary, so I volunteered to the steering committee to draft a proposed letter that could be sent from this Committee to the Minister of Transport. I will read my draft and accept all criticism offered and change it any way the Committee wants, but from reading the draft you will get the concept of what this steering committee had in mind in any case.

• 1110

This is merely a proposal put forward to you, not by me, but by the steering committee of this Committee for approval or rejection by this Committee.

Dear Mr. Minister

This Committee would like you to know we sympathize with your difficulties in wrestling with the development of a new transportation policy. While we respectfully recognize the responsibility of developing policy is that of the government and the Cabinet, we on the Standing Committee of Transportation and Communications feel that we could assist in the clarification of the problem if the government would give its consent for us to travel and look into transportation difficulties at Thunder Bay, at the movement of cars in and out of the elevators and the track problems reaching Thunder Bay. We could also hear some of the problems with regard to rail line abandonment which might assist the government in making a decision on this matter some time this year.

Further, we feel that we could examine the boxcar shortage in grain and lumber industries and the movement of the same through the Rocky Mountains in the Vancouver area.

That, as I said, is merely—I am sorry Paul missed that, he is just coming in—a tentative thought in which I tried to put together the expressions of the steering committee in directing a letter to the Minister. Mr. Guay advised me that I should also send a copy of the letter to Mr. MacEachen, which I am prepared to do.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, just for curiosity, why did you choose the Thunder Bay area particularly and the Vancouver area?

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 28 mars 1974

[Interprétation]

**Le président:** A l'ordre, messieurs.

Ce matin, nous étudierons le budget principal du ministère des Transports; notre invité est M. Benson, directeur de la CCT.

Avant de nous lancer dans une analyse circonstanciée, je devrais vous informer de ce qui s'est passé à la réunion du Comité directeur tenue la semaine dernière dans mon bureau. Lors de cette réunion, il a été décidé que le Comité devrait s'employer activement à proposer une politique rationnelle du transport ou encore y apporter des remèdes pour qu'elle réponde le mieux aux intérêts du Canada. Certains ministériels et politiciens me semblent-il se trouvent dans une impasse, si bien que je me suis porté volontaire au comité directeur pour rédiger une proposition de lettre que pourrait envoyer ce comité au ministre des Transports. Je vous en lirai le brouillon et j'accueillerai toutes les critiques qui en découleront, après quoi je ferai les modifications qui me seront suggérées par le comité.

Ceci n'est qu'une simple proposition que je m'empresse de vous présenter non pas à mon nom, mais au nom du comité directeur; à vous de décider.

Monsieur le ministre,

Ce comité tient à vous faire savoir que nous comprenons fort bien les difficultés en ce qui concerne l'élaboration d'une nouvelle politique de transport. Même si en toute déférence nous reconnaissons que la responsabilité de l'élaboration d'une politique relève du gouvernement et du Cabinet, nous estimons, en tant que membres du comité permanent des Transports et des Communications, pouvoir vous aider à définir le problème si le gouvernement nous permettrait d'effectuer des voyages pour analyser les difficultés relatives au transport à Thunder Bay ainsi que le mouvement des wagons à l'entrée et à la sortie des éleveurs et les problèmes du rail atteignant Thunder Bay. Nous pourrions également entendre certaines difficultés concernant l'abandon de quelques lignes ferroviaires ce qui en somme pourrait aider le gouvernement à prendre une décision à cet égard cette année.

En outre, nous pourrions examiner la pénurie de wagons couverts dans les secteurs industriels des céréales de provende et du bois ainsi que l'acheminement de ces mêmes produits vers la région de Vancouver en passant par les montagnes Rocheuses.

Comme je l'ai précisé... je regrette mais Paul n'a pas saisi ce détail, puisqu'il vient d'entrer... cette lettre n'est qu'un brouillon de lettre au ministre reflétant l'ensemble des préoccupations du comité directeur. M. Guay m'a conseillé d'envoyer un exemplaire de la lettre à M. MacEachen et je suis fort disposé à le faire.

**M. Ellis:** Monsieur le président, à titre de curiosité j'aimerais savoir pourquoi vous avez choisi la région de Thunder Bay notamment et celle de Vancouver?

[Text]

**The Chairman:** Well, of course, Mr. McRae had quite a bit to say; he is on the steering committee and he is partial to Thunder Bay, I do not know why. He particularly wanted us to visit Thunder Bay. I particularly have that long-time interest in the Vancouver problem and the movement of cars in and out of the waterfront areas.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, my point was that, although I appreciate there are some very real problems in boxcars and the movement of grain and lumber in the western provinces, and I am sure that there are some particularly difficult problems in Thunder Bay, I think it is fair to say that better than half of all train movements in Canada are in the Montreal-Toronto corridor. I think you would have to include that in any investigation of rail problems in Canada.

One of the problems we have had, as you are well aware, is the increasing number of derailments, and if we ever have a derailment of a passenger train in that corridor, and I think it is a very real possibility, we will have a catastrophe on our hands and an outcry from the Canadian public the likes of which we have not seen before.

**The Chairman:** Mr. Ellis, I do not dispute what you are saying, but I have always believed in just opening the door a crack to get your foot in; then once it is open, if we travel to western Canada, I would not blame a Maritimer for saying, "You naughty guys; you went out there and you did not come to the Maritimes". Then, I can go to the Minister and say, "Look, we are under pressure; we have to go to the Maritimes", and I think we could get to the Maritimes. But if you open the door completely you are apt to get a rejection and that is the last thing I want. That is the only caution I give you, Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** My only point is . . .

**The Chairman:** Mr. Rose.

**Mr. Rose:** In order to support the Chair, may I say that for some time the transportation problems and associated labour problems, mainly rail, have been particularly difficult in western Canada, lumber cars, grain movement, labour problems in the Vancouver area and track maintenance both in north and central British Columbia, and track abandonment in the western provinces. A number of motions were passed by the steering committee last year for a trip to look at western transportation problems. I am not suggesting—but there are equal difficulties elsewhere in Canada, including the area which Mr. Ellis represents. I do recall, however, that some four years ago or perhaps a little bit more than that, we did have a special visit of the transportation Committee to the Atlantic Provinces. There has not been an equivalent one to Western Canada. And I do not recall any westerner griping at that point, that we were not going west. It seems to me that we are going to have to look at these matters all over Canada. You know, like the Frenchman said when he kissed the girl on the hand, you have to make a start somewhere. And we are just suggesting that perhaps the western problems are pretty important right now.

[Interpretation]

**Le président:** Eh bien, vous savez que M. McRae a eu son mot à dire dans cette affaire: il fait partie du comité directeur et son cœur est attaché à Thunder Bay. Franchement je ne sais pas pourquoi. Il voudrait tout particulièrement que nous visitions Thunder Bay. Quant à moi, je m'intéresse vivement depuis longtemps au problème de Vancouver et à l'acheminement des wagons à l'entrée et à la sortie des ports.

**M. Ellis:** Monsieur le président, j'ai essayé de faire valoir le point suivant: même si je constate qu'il existe des difficultés réelles dans le domaine des wagons couverts et de l'acheminement des céréales et de la pulpe dans les provinces de l'Ouest et je ne doute pas le moins du monde qu'il existe des difficultés particulières à Thunder Bay, il est juste de dire à mon sens que plus de la moitié des convois voyagent sur le corridor Montréal-Toronto. A mon sens, il vous faudrait tenir compte de ce corridor dans toute enquête sur les problèmes ferroviaires au Canada.

Comme vous le savez fort bien, une des difficultés qui s'est posée est l'accroissement du nombre de déraillements. Or, si jamais un train de voyageurs dérailait sur ce corridor, ce qui est une éventualité tout à fait plausible, nous serions frappés d'une catastrophe insurmontable et le grand public canadien serait outragé comme il ne l'a jamais été auparavant.

**Le président:** Monsieur Ellis, je ne m'attaque pas à ce que vous dites mais j'ai toujours cru qu'il fallait un peu ouvrir la porte pour y mettre le pied; une fois ouverte, cette porte nous permettrait de voyager dans l'Ouest du Canada et nous ne pourrions pas blâmer les Maritimes qui ne manqueraient pas de nous accuser: «Enfants terribles! vous êtes rendus là-bas sans même venir nous visiter dans les Maritimes». A ce moment-là, je puis m'adresser au ministre et lui dire: Écoutez, on exerce sur nous des pressions très fortes et il nous faut absolument visiter les Maritimes» et je pense que nous pourrions gagner notre cause. Mais si vous ouvrez la porte complètement, vous vous exposez à un rejet et c'est certainement la dernière chose que nous souhaitons. Voilà le seul avertissement que je me permets de vous faire, monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Ce que je voulais faire valoir . . .

**Le président:** Monsieur Rose.

**M. Rose:** Qu'il me soit permis de dire en vue d'appuyer le président que depuis déjà quelque temps les problèmes de transport et les difficultés connexes de la main-d'œuvre touchant notamment les chemins de fer se sont fait sentir surtout dans l'Ouest du Canada à cause des wagons transportant le bois et les céréales fourragères, des problèmes de main-d'œuvre dans la région de Vancouver, de l'entretien des voies ferrées à la fois dans le centre nord de la Colombie-Britannique et de l'abandon des voies ferrées dans les provinces de l'Ouest. Le comité directeur de l'an dernier a adopté un bon nombre de motions suite à un voyage qui visait à étudier les problèmes de transport dans l'Ouest du Canada. Je ne veux rien insinuer . . . mais je soutiens qu'il existe d'autres difficultés égales en importance ailleurs au Canada, y compris la région que représente M. Ellis. Je me souviens toutefois qu'il y a quatre ans environ, ou peut-être un peu plus, le comité des transports et des communications a rendu une visite spéciale aux provinces de l'Atlantique. En revanche, aucune visite similaire n'a été prévue pour l'Ouest du Canada. Et je ne me souviens pas non plus qu'un citoyen de l'Ouest ait rechigné sur ce point, soit que nous n'allions pas dans l'Ouest. Il nous faudrait,

[Texte]

• 1115

**The Chairman:** I do not disagree with you, Mr. Rose. There is one point that I should make, however. What I am alluding to in the letter is that we could also hear some of the problems with regard to rail-line abandonment which might assist the government in making a decision. The present witness can verify or disagree with what I am saying but, right now all rail-line abandonments are frozen until January 1, 1975, which is not too far away. I think perhaps clarification of that particular problem between now and January 1, 1975, would be desirable. That particular problem is pretty well located on the Prairies, as I understand it and that is what I am alluding to in that letter.

Mr. McRae, did you want to comment?

**Mr. McRae:** No sir.

**The Chairman:** I see. Mr. Howard.

**Mr. Howard:** Yes, Mr. Chairman, if I had a vote, I would certainly vote for your letter.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Howard:** In the drafting of it, to pay respects to the important parts of British Columbia, we should not confine the reference just simply to Vancouver. That is really not a very significant part of the province. When it comes to difficulties about railway and transportation, it is the whole interior and the northern part that have great problems and great difficulties. That is just a suggestion in terms of phraseology.

**The Chairman:** I am very familiar with Boston Bar and all the accidents there.

**Mr. Howard:** Boston Bar is not very far away from Vancouver; it is just slightly removed from the . . .

**The Chairman:** In any case, I appreciate your criticism, Mr. Howard. Are there any further comments with regards to the letter? And I note Mr. Ellis' thoughts. I am certain that Montreal and Toronto would not be forgotten by this Committee for very long without Mr. Ellis and a lot of other people reminding us of it. But if there is no more major criticism of the letter, I take it from this Committee that I can forward it on to the two respective ministers and anxiously await their reply. Is it agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** There seems to be some kind of an agreement with that concept.

My Clerk informs me that the Minister of Transport will be available next Thursday on April 4. Is everybody agreed to continue the study of the estimates . . .

[Interprétation]

me semble-t-il, étudier ces problèmes dans tout le Canada. Comme chacun le sait, comme disent les Français, quand ils embrassent la main d'une femme, il faut bien commencer quelque part. Et tout ce que nous disons, c'est que peut-être les problèmes de l'Ouest occupent à l'heure actuelle une très grande importance.

**Le président:** Je n'en disconviens pas, monsieur Rose. Toutefois, je tiens à faire valoir cet argument. Ce à quoi je me réfère dans la lettre, c'est que nous pourrions également nous mettre au courant de certains problèmes concernant l'abandon de lignes ferroviaires, ce qui pourrait peut-être assister le gouvernement dans sa prise de décision. L'actuel témoin peut vérifier ou réfuter ce que je dis, mais pour l'instant, tous les abandons de lignes ferroviaires sont gelés jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1975, date qui n'est pas trop éloignée à vrai dire. Il me semble que des décisions sur ce problème particulier, à partir de cet instant jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1975, s'imposent. Ce problème particulier est bel et bien situé dans les Prairies et c'est ce que j'essaie de faire ressortir dans cette lettre.

Monsieur McRae, vous vouliez intervenir?

**M. McRae:** Non, monsieur.

**Le président:** Bon. Monsieur Howard.

**M. Howard:** Oui, monsieur le président, si j'avais le droit de vote, je me prononcerais certainement en faveur de votre lettre.

**Le président:** Je vous en remercie.

**M. Howard:** En préparant cette lettre qui rend hommage aux parties importantes de la Colombie-Britannique, nous devrions quand même ne pas nous confiner uniquement à Vancouver. Cette île ne constitue pas une partie très importante de la province. Quand on en vient aux difficultés ferroviaires et aux problèmes de transport, c'est tout l'intérieur et la partie nordique qui entrent en cause, car c'est à ce point que se situent les difficultés les plus graves. Voilà donc une proposition que je vous fais qui est une simple question de phraséologie.

**Le président:** Je suis très au courant de l'affaire *Boston Bar* et de tous les accidents là-bas.

**M. Howard:** *Boston Bar* n'est pas si peu loin de Vancouver; cet endroit est quelque peu éloigné de . . .

**Le président:** De toute façon, j'accueille votre critique, monsieur Howard. D'autres commentaires, messieurs, à propos de la lettre? Je tiens compte des pensées de M. Ellis. Je suis persuadé que ni Montréal, ni Toronto ne seront oubliés très longtemps par ce comité sans que M. Ellis, et bien d'autres personnes ne nous le soulignent. Cependant, si l'on n'a pas d'autres critiques importantes à formuler à propos de la lettre, dois-je comprendre que ce comité convient que j'envoie cette lettre, aux deux ministres respectifs, après quoi nous attendrons leurs réponses en toute hâte? C'est convenu?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Nous semblons nous entendre sur cette notion.

Le greffier m'informe que le ministre des Transports sera disponible le jeudi 4 avril. Êtes-vous tous d'accord pour poursuivre l'étude du budget . . .

[Text]

**Mr. McRae:** What was that again?

**The Chairman:** The Minister of Transport is available April 4, and we will continue our study of the department's estimates at that time with the Minister as a witness. There seems to be some agreement to that.

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. McRae:** What about next Tuesday, Mr. Chairman?

**The Chairman:** The Minister is not available next Tuesday but we could have another meeting next Tuesday. We could have another meeting with the CTC and Mr. Benson next Tuesday. I have no objection to that at all.

**Mr. Murta:** Can the CTC be here next Tuesday?

**The Chairman:** Nine-thirty, next Tuesday. That is settled.

We now call Vote 70, on page 27-64 in the blue book.

#### Transport

##### D—Canadian Transport Commission

Vote 70—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—\$15,294,000

We have Mr. Benson, President of the Canadian Transport Commission; Mr. Arbique, Secretary; and Mr. Scoulfield, the Financial Adviser for the CTC. I will ask Mr. Benson to make a short comment, and you can then question him on his expenditures...

**Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission):** It was not my intention to make a statement at this time. I made a statement last year which covered the general outline of what the commission's function is.

• 1120

I think it is probably most advantageous if we proceed with questions with respect to the estimates.

**The Chairman:** Okay. Mr. Benson has made an opening statement. You all have a copy of the most recent CTC report, 1973. It was circulated yesterday, I think. I now have Mr. MacKay on my list.

**Mr. MacKay:** Mr. President, dealing generally for a moment with your department's main estimates, I would like to ask you, first of all, to comment on certain implications that have been made. Perhaps the CTC as it now stands is too all-encompassing. Has it, like the proverbial camel in the Arab's tent, left no room for the Minister to control effectively the direction of his department? Would you give me a comment on that?

**Mr. Benson:** First of all, I do not think I want to comment on statements of the Minister. However, I would point out that the CTC was a result of the National Transportation Act and combined the Air Transport Committee, the Railway Transport Committee and the Maritime Transport Commission. All of the decisions of the CTC which are made pursuant to law passed by Parliament, or in some cases statements of policy of the government—here I am thinking about...

[Interpretation]

**M. McRae:** Vous dites?

**Le président:** Le ministre des Transports est disponible le 4 avril et nous poursuivrons l'étude du budget de son ministère ayant comme témoin le ministre lui-même. Nous nous sommes entendus là-dessus me semble-t-il.

**Des voix:** C'est convenu.

**M. McRae:** Et que dire de mardi prochain, monsieur le président?

**Le président:** Le ministre n'est pas disponible mardi prochain, mais nous pourrions tenir une autre réunion en ce jour. Nous pourrions avoir une autre réunion avec la CCT et M. Benson mardi prochain. Je n'y vois pas d'objection.

**M. Murta:** La CCT peut-elle être ici mardi prochain?

**Le président:** Soyons ici à 9 h 30 mardi prochain. C'est une affaire réglée.

Passons maintenant au crédit 70, à la page 27-64 du Livre bleu.

#### Transports

##### D—Commission canadienne des transports

Crédit 70—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—\$15,294,000

Le comité a l'honneur de recevoir aujourd'hui M. Benson, le président de la Commission canadienne des transports, M. Arbique, son secrétaire et M. Scoulfield, conseiller financier de la même institution. J'inviterai M. Benson à faire une brève intervention après quoi vous pourrez l'interroger sur ces dépenses...

**L'honorable E. J. Benson (Président, Commission canadienne des transports):** Je n'ai pas l'intention de présenter une déclaration liminaire pour l'instant. J'en ai fait une l'an dernier qui couvrait le profil général du rôle de la Commission.

Je pense qu'on aurait tout intérêt à passer aux questions sur le budget.

**Le président:** D'accord. M. Benson a prononcé sa déclaration préliminaire. Vous avez tous un exemplaire du rapport le plus récent de la CCT de 1973. Je l'ai fait circuler hier. Pour l'instant, M. MacKay figure sur ma liste.

**M. MacKay:** Monsieur le président, si l'on parle pour l'instant d'une façon générale des prévisions budgétaires de votre Ministère, j'aimerais vous demander tout d'abord de commenter certains sous-entendus qui ont été lancés. La CCT sous sa forme actuelle engloberait trop d'éléments. Tel le chameau proverbial entré dans la tente de l'Arabe le ministre a-t-il suffisamment de jeu pour exercer un contrôle efficace sur la direction de son Ministère?

**M. Benson:** En premier lieu, je n'aime pas commenter la déclaration du ministre. Toutefois, je signalerai que la CCT est régie par la Loi sur le transport national et réunit le Comité des transports aériens, celui des transports ferroviaires et la Commission des transports maritimes. Chacune des décisions de la CCT prises conformément à la loi adoptée par le Parlement dans certains cas en vertu de déclarations de principe du gouvernement... et je songe notamment...

[Texte]

**Mr. Ellis:** I want to catch exactly what you said.

**Mr. Benson:** Our decisions are made pursuant to legislation passed by Parliament or, in some cases, a direction from the Minister of Transport. Here I am thinking specifically of, for example, the regional air policy, which was a statement of policy by the Minister of Transport.

In other cases the government designates airlines that go to certain countries in the world. Any of the decisions of the Canadian Transport Commission are subject to appeal to the federal court, to the Supreme Court of Canada, and to the Governor in Council.

**Mr. MacKay:** You are talking of Section 64 of the National Transportation Act.

**Mr. Benson:** Yes. And the Governor in Council can alter or reverse any decision of the Commission.

**Mr. MacKay:** It takes a long—time.

**Mr. Benson:** No, it does not necessarily take a long time. It did not take long with Bell Canada last year. In the past year there have been two instances where the Cabinet has chosen to alter a decision of the Commission. One was the Bell Canada case. Another one was the Norontair case where it was decided that a licence should be issued and a direction came from the Minister to issue a licence. That was under the Aeronautics Act.

**Mr. McRae:** Mr. President, I am very sorry to interrupt you like this, but you realize the pressures of time. I appreciate that you do not want to comment necessarily on what the Minister said. However, in *Hansard* on March 7 of this year, he made the statement that we have the CTC which has final authority over almost everything, except in a few cases where there is provision for an appeal to the Minister.

How exactly do you see your role as compared to the Minister of Transport in regulating and enforcing certain courses of action regarding transport policies and operations? Is there a conflict? Does he need more authority as he explained?

**Mr. Benson:** Whether or not the Minister needs more authority I think is a matter for Parliament to decide.

**Mr. McRae:** I appreciate that, sir, but I would like some guidance.

**Mr. Benson:** I would indicate, as I have indicated previously, that any decisions of the Commission are subject to appeal to Cabinet, and the Cabinet can alter them or can rescind such decisions. So the power is there.

**Mr. McRae:** In summary then, sir, you are saying that really the Minister of Transport has enough authority, has enough clout now, as it were, to enforce the policy direction that he and his government would like to see taken with regard to transportation in this country.

**Mr. Benson:** I am speaking within the powers that the CTC has.

**Mr. McRae:** They are pretty extensive, according to the Minister.

[Interprétation]

**M. Ellis:** Que voulez-vous dire au juste?

**M. Benson:** Nos décisions sont conformes à la loi adoptée par le Parlement ou mettent en application des directives du ministre des Transports. Je songe notamment à la politique aérienne régionale qui était en fait une déclaration de principe du ministre des Transports.

En d'autres cas, l'État détermine quelle lignes aériennes s'acheminent vers certains pays du monde. En outre chacune des décisions de la Commission canadienne des transports peut faire l'objet d'un appel devant le tribunal fédéral, la Cour suprême du Canada et le Gouverneur en conseil.

**M. MacKay:** Vous parlez sans doute de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports.

**M. Benson:** Oui. Le Gouverneur en conseil peut modifier ou renverser toute décision de la Commission.

**M. MacKay:** Cela peut être fort long!

**M. Benson:** Pas nécessairement. L'affaire Bell Canada n'a pas pris beaucoup de temps l'an dernier. Pendant cette même période le cabinet a jugé dans deux cas de modifier la décision de la Commission dont l'une était l'affaire Bell Canada. L'autre se rapportait à l'affaire Norontair où il a été décidé qu'un permis devait être délivré et c'est le ministre lui-même qui a été décidé qu'un permis devait être délivré et c'est le ministre lui-même qui a émis la directive de la délivrance du permis. Cette mesure s'est faite en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

**M. McRae:** Monsieur le président, je regrette de vous interrompre ainsi, mais vous n'êtes pas sans connaître les brefs délais qui nous sont impartis. Je comprends que vous n'avez aucunement l'intention de commenter les propos du ministre. Toutefois, dans le *Hansard* du 7 mars de cette année, il a fait la déclaration selon laquelle la CCT a le pouvoir de décision en toutes choses ou presque à l'exception de quelques causes où l'on peut interjeter appel auprès du ministre.

Comment concevez-vous exactement votre rôle par rapport à celui du ministre des Transports dans le domaine de la réglementation et l'application des politiques du transport? Y a-t-il conflit? Le ministre a-t-il besoin de plus de pouvoirs comme il l'a expliqué?

**M. Benson:** Il appartient au Parlement de décider si le ministre doit être nanti de pouvoirs étendus.

**M. McRae:** Je comprends, mais j'aimerais quand même avoir certaines lumières à ce sujet.

**M. Benson:** Je répète comme je l'ai déjà dit plus tôt que toute décision de la Commission est soumise à une procédure d'appel au cabinet et que ce dernier peut modifier ou abroger de telles décisions. C'est lui qui détient le pouvoir.

**M. McRae:** En résumé, monsieur, vous dites que le ministre des Transports est suffisamment habilité pour faire exécuter les directives de principe que le gouvernement ou lui-même aimerait voir réaliser en ce qui concerne le transport au pays.

**M. Benson:** Dans le cadre des pouvoirs de la CCT.

**M. McRae:** D'après le ministre, ces pouvoirs sont pas mal vastes.

[Text]

**Mr. Benson:** The CTC does not have ultimate power in many matters. One can take the subsidization of freight rates, as an example. We have the Atlantic Region Freight Assistance Act to administer. That required legislation by the government. If one was to pay a subsidy somewhere else it would require legislation and authority for the commission to make such payments. We do not have ultimate authority in that sense.

• 1125

**Mr. MacKay:** Sir, you have agreed with me that some of your comments so far are referable to Section 64 of the National Transportation Act and the Governor in Council being able to rescind certain things that the CTC does. I gather that you have considerable respect for the powers embodied in this particular section of the act. What about Section 262 of the Railway Act which requires the carriers to exercise due diligence, and so on, in moving commodities? Do you think this is a valuable tool?

**Mr. Benson:** Well, the section has been used by the Commission. The Barrie decision is an example. It was under Section 262 of the Railway Act. We ordered the railway to institute a service. That section has not been used all that frequently but on a number of occasions it has been used.

**Mr. MacKay:** It does have fairly useful directive powers, does it not? You find this pretty useful upon occasion?

**Mr. Benson:** Yes, it is a useful section.

**Mr. MacKay:** I gather, Mr. Benson, that you do not feel, on the one hand, that your commission has emasculated the department or the minister; you feel he still has enough authority if he wants to use it, but on the other hand, you are not prepared to concede that you could get by with any less—or are you?

**Mr. Benson:** Well, we are given a certain job to do and we are given certain powers under a variety of statutes to do that.

**Mr. MacKay:** Yes.

**Mr. Benson:** If Parliament chooses to vary those statutes to say that you have different powers, or either more or less power in certain areas, that is entirely up to Parliament. We have to operate within the legislation that we have, and we are quite willing to do that.

**Mr. MacKay:** Are you satisfied, Mr. Benson, that you have enough authority at present under the existing legislation to do the type of job that you would like to do?

**Mr. Benson:** That certainly is a leading question. One has to decide, first of all, the job one would like to do. I think the job that we have is defined within the National Transportation Act. Under the various other statutes that we have, we can carry out the policy as laid down in the National Transportation Act. If one wants to vary that policy and have a different kind of policy, then one has to look at powers, who has authority, and that sort of thing. We do not run the railroads. We do not have that kind of power. If one wants that kind of power it is not included under the legislation that we have.

[Interpretation]

**M. Benson:** La CCT n'a pas l'autorité ultime dans ces affaires. A titre d'exemple, on peut mentionner la subvention des tarifs de fret. Nous sommes chargés d'administrer la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Pour que ces subventions puissent être réservées, il a fallu que le gouvernement fasse adopter une législation. Si l'on voulait payer des subventions ailleurs, il faudrait une législation semblable et que

des pouvoirs soient confiés à la Commission pour effectuer de tels versements. Nous n'avons pas de pouvoirs absolus dans ce sens.

**M. MacKay:** Monsieur, vous avez convenu que certaines de vos remarques jusqu'à présent concernent l'article 64 de la Loi nationale sur les transports et le fait que le gouverneur en conseil puisse revenir sur certaines des décisions de la CCT. Je suppose que vous nourrissez un grand respect vis-à-vis des pouvoirs que confère cet article de la loi. Connaît-il l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer qui stipule que les transporteurs doivent faire preuve de diligence dans le transport des produits? Pensez-vous que c'est là un outil de valeur?

**M. Benson:** La Commission a déjà fait appel à cet article. La décision Barrie en est un exemple. Nous nous sommes fondés sur l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer pour ordonner à la société ferroviaire d'ouvrir une ligne. Cet article n'a pas été utilisé très souvent, mais il l'a quand même été en certaines occasions.

**M. MacKay:** Il vous donne des pouvoirs relativement importants, n'est-ce pas? Vous les trouvez utiles de temps à autre?

**M. Benson:** Oui, c'est un article utile.

**M. MacKay:** Je suppose, monsieur Benson, que vous ne pensez pas que votre Commission limite les pouvoirs du Ministère; vous considérez que le Ministère a toujours suffisamment de pouvoirs s'il veut les utiliser, mais vous n'êtes pas prêts non plus à concéder que vous-même en avez trop?

**M. Benson:** On nous donne un certain travail à faire et certains pouvoirs nous sont conférés par toute une série de législation pour l'accomplir.

**M. MacKay:** Oui.

**M. Benson:** Si le Parlement décide de modifier ces législations pour renforcer ou réduire certains pouvoirs, c'est à lui seul qu'il appartient d'en décider. Nous devons respecter la législation existante et c'est là notre volonté.

**M. MacKay:** Êtes-vous convaincu, monsieur Benson, que vous disposez de suffisamment de pouvoir à l'heure actuelle, en vertu de la législation existante, pour faire votre travail comme vous souhaitez le faire?

**M. Benson:** C'est une très vaste question. Il faut décider, tout d'abord, quel genre de travail on veut faire. Notre travail est défini par la Loi nationale sur les transports. D'autres lois nous donnent l'autorité pour remplir le mandat que nous confie la Loi nationale sur les transports. Si l'on veut modifier ce mandat, il faut d'abord considérer qui détient quel pouvoir et de ce genre de chose. Nous ne gérons pas les chemins de fer. Cela n'est pas de notre ressort. Si quelqu'un veut nous donner ce pouvoir, il n'existe pas à l'heure actuelle dans la législation.



[Texte]

**Mr. MacKay:** I see the Chairman is indicating my time has gone. Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to take one minute to follow this up. The commission has a fair amount of power but the Minister does not have too much power over the commission. In other words, if you and the Minister get along, then that is fine, but if the Minister directs you to do something, you do not have to do it.

**Mr. Benson:** The Minister does not direct the day-to-day operations of the commission, which was set up as an independent body, a court of record so decisions could be appealed through the courts, because we often have conflicting interests coming before us.

One can take an example as to who should get the right to fly a particular air service. The Minister does not have day-to-day jurisdiction over the commission, but he can, or the Governor in Council can, rescind or alter decisions made by the commission, which decisions are usually made after what we think are adequate hearings.

**Mr. McRae:** I move on to another line of reasoning . . .

**Mr. Benson:** Oh, I should point out another matter. There is a method of appeal directly to the Minister where he can direct us to rehear cases and this sort of thing. This happens fairly often.

**Mr. McRae:** I will go on to another line of questioning. My family took a trip west on the Canadian National and back on the Canadian Pacific and I was appalled at what I ran into with the CPR. I have some figures here—these are the dates that I travelled, and there is some separation—leaving Vancouver on February 12, there were 52 people in 7 cars on the CPR and given a slightly different date, February 6—both of these dates were in midweek and in off-peak periods—there were 178 people on the CNR.

• 1130

The rates varied. With the fare, sleeping accommodations, and everything, there was a difference of about \$40 or \$45 between the two systems. The CPR was charging \$45 more and there was virtually nobody riding the trains.

I notice a figure here of \$140 million, which is to be used for subsidies for passenger service, I understand, and I feel the CPR have been functioning in a totally noncompetitive way: their service is not as good; they have not done any of the kind of things that the CNR has done such as put a day-and-night car on which I think is a very good idea and actually the rate for that is very minimal. It seems to me at this particular point that the CTC should look very, very carefully at the subsidy that the Canadian Pacific gets for the *Canadian*. If the Canadian Pacific persists in running this train virtually empty in a totally noncompetitive way, then I do not see why the Government of Canada, the people of Canada, should pick up the tab for their total failure to function in a competitive way.

**Mr. Benson:** As you know, we looked at the over-all losses on the two transcontinental services which are substantial and have been working for the past two years, at least the year and a half since I have been there, trying to get the CNR and the CPR to work out a system of rationalizing the Trans-Canada service rather than running a duplicate service and both losing substantial amounts of money, 80 per cent of which is paid by the Government of Canada. They are working on developing a single service which would be a better service.

[Interprétation]

**M. MacKay:** Je vois que le président me fait signe que mon temps de parole est écoulé. Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur McRae.

**M. McRae:** Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais consacrer une minute à approfondir cela. La Commission possède pas mal de pouvoirs, mais le ministre n'a pas beaucoup de pouvoir sur la Commission. Autrement dit, si vous et le ministre vous entendez bien, tout est parfait, mais si le ministre vous ordonne de faire quelque chose, vous n'êtes pas obligés d'obéir.

**M. Benson:** Le ministre ne dirige pas le fonctionnement au jour le jour de la Commission qui a été constituée comme un organisme indépendant, une sorte de tribunal dont les décisions peuvent faire l'objet d'un appel auprès des tribunaux ordinaires, car nous avons souvent à connaître d'intérêts divergents.

Le ministre n'a pas de pouvoir en ce qui concerne le fonctionnement au jour le jour de la Commission, mais il peut, ou du moins le gouverneur en conseil peut, annuler ou modifier des décisions rendues par la Commission, décisions qu'elle ne rend généralement qu'après avoir tenu un nombre suffisant d'audiences.

**M. McRae:** Je vais passer à autre chose . . .

**M. Benson:** Il y a autre chose que je devrais vous dire. Il existe une procédure d'appel directement auprès du ministre qui permet à celui-ci de nous ordonner une nouvelle audition de l'affaire. Cela arrive relativement souvent.

**M. McRae:** Je vais maintenant passer à une autre série de questions. Ma famille a fait un voyage dans l'Ouest par le Canadien national et est revenue par le Canadien pacifique et a été abasourdie par ce que j'ai vu sur le CPR. J'ai ici des chiffres—ce sont les dates auxquelles j'ai voyagé—au départ de Vancouver le 12 février il y avait 52 personnes dans 7 wagons sur le CPR et le 6 février il y avait 170 voyageurs sur le CNR. Toutes ces dates se situent au milieu de la semaine et en morte saison.

Les tarifs variaient. Tout compris, c'est-à-dire le wagon-lit et le reste, il y avait une différence de \$40 à \$45 entre les deux compagnies. Le billet du CP coûtait \$45 de plus et le train était virtuellement vide.

Nous avons ici une somme de \$140 millions destinée aux subventions pour le service de passagers et j'estime que le service sur CPR n'est absolument pas compétitif: le service n'est pas bon, il n'y a pas de wagon jour et nuit comme sur le CNR qui est une très bonne chose et qui coûte très peu cher. Il me semble que la Société devrait examiner très soigneusement la subvention qu'elle verse au Canadien pacifique pour le train canadien. Si le Canadien pacifique persiste à tenir ce train pratiquement vide de façon non concurrentielle, alors je ne vois pas pourquoi le gouvernement du Canada, et les contribuables canadiens, devraient payer la facture pour l'échec total de cette ligne.

**M. Benson:** Comme vous le savez, étant donné les pertes importantes sur les deux services transcontinentaux, nous travaillons depuis deux ans, ou du moins depuis 18 mois, à amener le CNR et CPR à rationalisé le système transcanadien plutôt que d'avoir un service double fortement déficitaire, déficit dans 80 p. 100 qui est repris par le gouvernement du Canada. Les 2 compagnies travaillent actuellement à mettre au point un seul et même service amélioré.

[Text]

**Mr. McRae:** Of course, they run at the same time; this is one of the points.

**Mr. Benson:** That is right.

**Mr. McRae:** They both leave Ottawa or Montreal at the same time. What I am saying here is that the CPR is not competitive. There were 15 cars on all the way out on the CNR and, as I said, 178 people left Vancouver on that train—that was not the one I was on as we came the other way—but the numbers are comparable leaving at some point along the line.

Have you any power as a commission in looking at the losses to say, "Look these are self-induced losses", because I believe these are self-induced losses. I believe the failure to compete means inevitably—who is going to pay \$45 to \$50 more to travel one way across the country on one railway when he can go on the other railway? I just do not see it.

**Mr. Benson:** What we are hoping to develop is an integrated service with a single fare structure. There have been a great many difficulties in getting the CNR and the CPR to work together to see how such a service would be operated. I understand real progress has been made, but we are not down to the point at the present where they are prepared to operate such a service.

**Mr. McRae:** As a Commission, are you prepared to say to the CPR that you will not pick up the difference because they are not functioning in a competitive way? Or are you just going to say, "Well, it is going to cost you"?

**Mr. Benson:** My understanding of the situation with regard to the basic fare is that they are to move into line, the CNR and CPR, very shortly, by April 1. That is the basic fare; that is not the sleeping car accommodation for which the CPR are charging a higher fare.

**Mr. McRae:** A much higher fare. How are you receiving the application by Pollution Probe Consumer Association of Canada and the National Anti-Poverty Association? They are applying to have the CNR request for an increase in the fare stayed. Are you going to hear them, are they going to be heard?

**Mr. Benson:** As a matter of fact the matter is being considered at this very moment by the Rail Transport Committee.

**Mr. McRae:** I assume you will hear them when they make...

• 1135

**Mr. Benson:** This is a decision with respect to public hearings. It is a decision the Rail Transport Committee has not at this point made, but we are sitting at this moment.

**Mr. McRae:** It would be my hope that this group, having put themselves in a position where they want to be heard, should be heard.

**Mr. Benson:** Certainly their representations have been received and they are being considered at the present time by the Rail Transport Committee. Whether one proceeds from that point to public hearings with respect to the rates is a matter being...

**Mr. McRae:** I will close my remarks by just saying that if it is possible at all, if it is possible for me to do anything about it, I will certainly do everything I can to see that the CPR does not proceed.

[Interpretation]

**M. McRae:** Bien entendu, les trains partent la même heure, ce qui est une des aberrations.

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

**M. McRae:** Ils quittent tous les deux Ottawa et Montréal à la même heure. Ce que je veux dire c'est que le CP n'est pas compétitif. Il y avait 15 wagons sur le CNR et comme je l'ai dit, 178 personnes ont débarqué à Vancouver de ce train—ce n'était pas celui sur lequel j'étais car j'allais dans l'autre sens—mais les chiffres sont comparables tout le long de la ligne.

La Commission a peut-être déclarer, «c'est vous-mêmes qui provoqué ce déficit», car je pense que c'est cela qui se passe. Car qui va payer \$45 à \$50 de plus pour voyager par une compagnie plutôt que par l'autre, à l'aller seulement. Je ne vois vraiment pas.

**M. Benson:** Nous espérons mettre au point un service intégré avec un seul et même service. Nous avons eu beaucoup de mal à amener le CNR et CPR à collaborer dans ce domaine. Depuis, je crois que des progrès ont été réalisés mais nous ne sommes pas encore au point où une seule et même ligne sera mise en service.

**M. McRae:** En tant que Commission, êtes-vous en mesure de dire au CPR que vous ne paierez pas le déficit parce que la société n'est pas compétitive. Ou bien payez-vous sans autre forme de procès?

**M. Benson:** Je crois que les tarifs du CNR et de CPR vont être ajustés d'ici peu, le 1<sup>er</sup> avril. Il s'agit là du tarif de base, à l'exclusion du supplément pour le wagon-lit qui coûte plus cher sur le CP.

**M. McRae:** Et beaucoup plus cher. Quel sort réservez-vous à l'intervention de la Pollution Probe Consumer Association of Canada et de l'Association nationale anti-pauvreté? Ils veulent que la demande d'augmentation de tarifs du CNR soit rejetée. Allez-vous entendre ces deux associations?

**M. Benson:** Il se trouve que le Comité des Transports par rail étudie en ce moment même cette question.

**M. McRae:** Je suppose que vous allez donc les entendre.

**M. Benson:** Le Comité des transports par rail n'a pas encore décidé de tenir des audiences publiques, mais il siège en ce moment.

**M. McRae:** J'espère que l'on donnera la possibilité à ces groupes de se faire entendre.

**M. Benson:** Nous avons reçu leurs représentations qui sont actuellement examinées par le Comité des transports par rail. Cela n'entraîne pas automatiquement que l'on va tenir des audiences publiques...

**M. McRae:** Je terminerai en disant que si je suis en mesure de faire quelque chose, je ferai en sorte que le CPR n'obtienne pas gain de cause.

[Texte]

This is a statutory payment so I suppose we cannot vote it down. If there is any way that this can be prevented from happening, their getting the full amount they asked for . . . They are not functioning in a competitive way.

**Mr. Benson:** First of all, I would like to clarify that they rarely get the full amount they ask for. We audit railway costs in determining the losses of passenger service very carefully and we pay 80 per cent of the amount that we determine is the loss.

**Mr. McRae:** Yes, but will you determine that loss on the basis of what is loss or on the basis of the fact that they are really not trying to make a competitive service? That is what I am saying. That I think is the question. Are they really interested? If they are not interested, why should we pick up the tab? Thank you.

**The Chairman:** Mr. Howard.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, probably a very serious thing has developed with other public agencies, not only in our jurisdiction but elsewhere, agencies that are established to regulate, control public utility type companies or service type companies in that the initial concept is that the regulation of those companies is supposed to be for the public interest. Regardless of that theory and regardless of what may be contained in the statute that sets up the regulating body, there is a tendency over a period of time—and I am very much afraid that this is what has happened with the CTC regardless of all the fine words about what is in the law and everything statutory and so on—for the agency, the regulatory agency, not to serve the public interest but to serve the interests of the group they are regulating. In other words, it comes to be more friendly, for argument's sake, to the railroads than it is to the interests of the general public, for a whole variety of reasons. One, there is a continual relationship with the railway companies on the part of CTC at the official level and at the individual level. There is not that same type of continual relationship with the general public. The major input that comes, comes from the industry. They develop their statistics, they are in business year round, and that is their purpose for being there. There is this tendency.

I know they have had studies made of regulatory agencies in the United States and have concluded that those agencies over a period of time have become the agents of the groups that they are supposed to regulate and not the agents of the general public. This very easily could happen, probably is happening, with the Canadian Transport Commission and its subsidiary parts. I am not just saying this because it seems like something to say, but there is a feeling, and the Chairman having been in politics, having been in politics as a Minister, certainly knows that there is an undercurrent of feeling or a pretty strong current of feeling, as the case might be, in different parts of the country about the CTC that does not get to the CTC because it is an insular body. This is a serious thing that has got to be looked at.

**Mr. Benson:** This, of course, is not my view of the CTC at all.

**Mr. Howard:** Mr. Chairman, I was not asking Mr. Benson if that was his view of the CTC or not. I am just making a statement. The Minister can argue—I still think of him as the Minister of Finance for some reason or another, but maybe it is because conditions have not improved very much in that department.

[Interprétation]

Il s'agit là d'un crédit statutaire, aussi nous ne pouvons pas le refuser. S'il y avait un moyen d'empêcher que la compagnie reçoive le plein montant qu'elle demande . . . elle n'est tout simplement compétitive.

**M. Benson:** Tout d'abord, je dois préciser qu'elle obtient rarement le plein montant qu'elle demande. Nous vérifions très soigneusement le déficit des lignes de passagers des chemins de fer et nous ne payons que 80 p. 100 du montant du déficit que nous déterminons nous-mêmes.

**M. McRae:** Oui, mais allez-vous déterminer ce déficit sur la base des chiffres que l'on vous soumet ou en tenant compte du fait que la société ne cherche pas réellement à faire des profits? C'est cela qui est important. Cherche-t-on à minimiser ce déficit? Si la compagnie ne cherche pas à le faire, pourquoi devons-nous payer la facture? Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Howard.

**M. Howard:** Monsieur le président, on constate un phénomène très important dans le cas des organismes publics, non pas seulement chez nous mais ailleurs, à savoir que des organismes qui sont créés pour réglementer et contrôler les sociétés privées fournissant un service public sont censées le faire dans l'intérêt du public. Quel que soit le principe et quelle que soit la législation instituant cet organisme réglementaire, il a tendance avec le temps—et je crains que cela soit le cas de la CCT malgré toutes les précautions législatives—à ne plus servir l'intérêt public mais l'intérêt du groupe qu'il est chargé de contrôler. Autrement dit, il tend à être plus ouvert aux arguments des chemins de fer qu'à l'intérêt public, et ce pour toute une série de raisons. Une de ces raisons sont les relations prolongées que la CCT noue avec les sociétés ferroviaires aux niveaux officiel et individuel. Il n'existe pas une telle relation permanente avec le public en général. Le rôle principal dans les décisions de la Commission est joué par les compagnies. Elles fournissent leurs propres statistiques, elles sont toujours là à intervenir et c'est d'ailleurs leur raison d'être. Donc voilà la tendance.

On a fait des études aux États-Unis sur les organismes de contrôle, études qui ont conclu qu'au bout d'un certain temps ces organismes deviennent des agents des groupes qu'ils sont censés contrôler et non plus les représentants du public. Cela pourrait très bien arriver, et cela arrive probablement à la Commission canadienne des transports et aux organismes qui dépendent d'elle. Ce ne sont pas simplement des paroles en l'air car il y a des courants d'opinions dans le pays—et le président ayant été ministre se rend probablement compte—concernant la société qui ne parvient pas à toucher cet organisme car il est insulaire. C'est un problème grave dont il faudrait s'occuper.

**M. Benson:** Bien entendu, je ne vois pas du tout la CCT de cette façon.

**M. Howard:** Monsieur le président, je ne demandais pas à M. Benson quel est son point de vue sur la CCT. Je ne fais que constater un fait. Le ministre peut toujours prétendre—je ne sais pas pourquoi mais je pense toujours à lui en tant que ministre des Finances, peut-être parce que les choses ne sont pas beaucoup arrangées dans ce Ministère.

[Text]

**The Chairman:** He is ready to comment on your statement, Mr. Howard.

• 1140

**Mr. Howard:** But all I am trying to do is to get across a point of view that is pretty commonly held in the country. Now, it may not be held by the chairman or the members of the commission but it has happened in other jurisdictions, and I think it is happening here. And the general public, seeing these things taking place, have the stronger feeling that it is happening.

**Mr. Benson:** My view of the commission's function is to regulate in the public interest and, indeed, since I have been chairman of the commission, we have ordered a passenger service put into force which the railways were not very particular about putting into force.

We have not allowed, on the passenger side, a single withdrawal from passenger service, although the railways have frequently indicated that they would like to withdraw from passenger service. I am just using this as an example. I and, I hope, my commission, all of my commissioners, have the view that, within the law that we have, it is our job to regulate in the public interest.

**Mr. Howard:** I know what the law says, you know, and I am sure that is the intention of the commission. But I am just simply saying that that is not the feeling that the general public has; and I think there is, myself, some justification for the general public having that feeling.

Earlier, Mr. Benson mentioned, Mr. Chairman, the appeals to the minister from decisions of either the commission or some of its committees. A related case in point of something that leaves an impression, in any event, that something is wrong, that something has gone awry in this regulation in the public interest, is this.

The Air Transport Committee had before it, months ago, last year, an application by a company to provide a service into north-central B.C. and up into Whitehorse, to cover a number of spots in there that are not now served by any airline except on a charter basis, which is far too costly for people in those communities to engage in, in any event. The ATC said that it was going to reject the application as there was no public interest nor any public support shown, and so on—which was contrary to the facts, incidentally, as there was a tremendous amount of support in those communities and elsewhere.

There was no opposition application except that one airline company, after the initial application had been made, said: "Oh, we have an interest in this, too." But, in fact, they did not; they were not even interested in flying into the area, and so on. So the ATC rejected the application.

The airline company appealed that decision to the minister, and many months went by. Finally, the minister issued his decision and, in effect, said to the committee: "You made a mistake. You should have taken certain things into account. You did not take them into account. So, in effect, he told them to take these things into account.

Another number of months went by, and now the committee is having a public hearing in Whitehorse next week about this particular application. But all of last year, in terms of the potential for that airline company, have been lost. And all of last year's potential service to those communities has gone. Moreover, there is a distinct possibility, depending on what the committee does as a result of the hearings in Whitehorse—and if its past activities are any

[Interpretation]

**Le président:** Il voudrait répondre à votre déclaration, monsieur Howard.

**M. Howard:** Tout ce que je cherche, c'est d'exprimer un sentiment qui est très répandu dans le pays. Peut-être le président et les membres de la Commission ne partagent-ils pas ce sentiment, mais il n'en existe pas moins. Le public en général, voyant ce qui se passe, pense que ce que je dis est vrai.

**M. Benson:** Selon moi, le rôle de la Commission est de rendre des décisions dans l'intérêt du public et, depuis que je suis président de cette Commission, nous avons obligé les compagnies à mettre en service une ligne de passagers dont elles ne voulaient pas.

En ce qui concerne le transport des passagers, nous n'avons autorisé aucune fermeture de ligne contre la volonté des sociétés. Ceci n'est qu'un exemple. Moi-même, et je l'espère tous les autres membres de la Commission, sommes d'avis que notre travail, dans le cadre de la législation nous concernant, est de rendre des décisions dans l'intérêt du public.

**M. Howard:** C'est ce que dit la Loi, le savez-vous, et je ne doute pas des bonnes intentions de la Commission. Je dis seulement que le public ne partage pas ce sentiment et que ce pessimisme est justifié.

Monsieur le président, M. Benson a mentionné précédemment l'appel que l'on peut interjeter auprès du ministre contre les décisions de la Commission ou de l'un de ces comités. Une affaire qui montre bien que quelque chose ne va pas est la suivante.

Le Comité des transports aériens a étudié il y a quelques mois, l'année dernière, une demande de la part d'une compagnie qui voulait mettre en service une liaison vers le Nord et le centre de la Colombie-Britannique et jusqu'à Whitehorse afin de relier un certain nombre de localités qui n'étaient pas desservies par la voie aérienne, sinon par des avions charters beaucoup trop coûteux. Le CTA a rejeté la demande en disant que cela ne servait pas l'intérêt public, ne rencontrait pas l'adhésion du public etc.—ce qui est d'ailleurs tout à fait faux car le projet soulevait un intérêt énorme dans les localités concernées.

Il n'y a pas eu de contre-requête sauf de la part d'une compagnie aérienne qui ait déclaré s'intéresser également à ce projet; ce qui étant tout à fait faux, car elle n'avait aucune ligne dans cette région. Donc, le CTA a rejeté la demande.

La compagnie intéressée appel auprès du ministre et quelques mois se sont passés. Finalement, a infirmé la décision du Comité ce qui revenait à lui dire qu'il avait omis de tenir compte d'un certain nombre de facteurs.

D'autres mois se sont écoulés depuis et maintenant le Comité tient des audiences publiques à Whitehorse la semaine prochaine sur cette question mais toute une année a été perdue. De plus, il est à craindre si l'on se fonde sur l'expérience passée, qu'il se passera encore quelques mois avant qu'une décision soit prise, c'est-à-dire encore une perte supplémentaire pour la compagnie et pour les localités concernées.

[Texte]

guide, it will be some months again before a decision is made—that the potential for that company and for those communities for this year will be lost, also.

You know, when people in those communities and in communities that would be connected in the route system see this sort of thing take place, they ask themselves the very simple question: "Is the ATC there to serve our interests, or what is its purpose?"

I am just using that as one case in point; and that is not an isolated one: there are others. And unless, Mr. Chairman, the commission and its parts, the various committees, can establish some kind of mechanism for moving quickly, in dealing with these matters, instead of making it look as if it is just simply some sort of game to take the longest period of time to make a decision, then the feeling in the country about the value and the purpose and the intent of the commission is going to escalate, is going to increase. That is all I am trying to get at.

• 1145

**Mr. Benson:** With respect to the speed with which decisions are rendered, I have been trying to take steps to make sure that decisions are rendered more quickly. With respect to the particular application you were talking about, which is obviously Harrison Airways, the decision was made by the Air Transport Committee and the reasons for the decision were stated. So, I cannot comment on the decision as made.

There was an appeal made to the Minister, which again indicates the Minister's power to direct us to have a review. As I recall, that came to us in November of last year.

**An hon. Member:** Last fall.

**Mr. Benson:** It came in November. I believe the hearing is being held next week, on April 1, in Whitehorse, and we will have a decision on the review within a few weeks after that.

The reason you have appeals from decisions of the Commission is that the Commission, like any court, is not always right. The purpose of appeals is to ensure that there is a re-hearing, and the circumstances may change. Indeed, the circumstances can change from the time an application is made until the decision is made and new evidence not be submitted, for example. This has occurred in the past.

We have a review committee which consists of the chairmen of the various committees. They re-hear a case, plus the vice-president, and in effect it is an appeal within the Commission which may be directed or it may be applied for. It may be directed by the Minister or applied for.

**Mr. Howard:** All of which does not alter the fact that it takes an inordinately long period of time and disadvantages many, many people in the process.

**The Chairman:** Mr. Howard, your time has expired and I think you have made your case. Mr. McKenzie.

[Interprétation]

Voyez-vous, lorsque les habitants des localités qui seraient desservis par cette ligne voient cela, ils sont fondés à se demander si le CTA est là pour s'occuper de leurs intérêts ou bien à quoi il peut bien servir?

Ceci n'est qu'un exemple, mais ce n'est pas un cas isolé, on pourrait en citer beaucoup d'autres. A moins que la Commission et les divers comités ne mettent au point un mécanisme pour agir plus rapidement et ne plus donner l'impression que c'est là un jeu qui consiste à retarder le plus possible une décision, le pays s'interrogera de plus en plus sur la valeur et les intentions de la Commission. Voilà ce que je tenais à dire.

**M. Benson:** En ce qui concerne la rapidité avec laquelle les décisions sont rendues, je me suis employé activement à prendre des mesures pour faire en sorte que ces décisions soient plus expéditives. A propos de la demande plus particulière à laquelle vous faites allusion, qui, de toute évidence, à trait à Harrison Airways, le jugement a été rendu par le Comité des transports aériens qui a expédié cette décision. Il m'est donc impossible de commenter la décision prise.

On a interjeté appel auprès du Ministre, ce qui, une fois de plus, témoigne du pouvoir qu'a le Ministre, de nous diriger quand nous devons faire une décision. Si je me souviens bien, cela nous est parvenu en novembre l'an dernier.

**Une voix:** A l'automne dernier.

**M. Benson:** En novembre dernier. L'audience aura lieu la semaine prochaine, soit le 1<sup>er</sup> avril à Whitehorse et d'ici quelques semaines nous connaissons la décision sur cette révision.

La raison pour laquelle vous pouvez interjeter appel des décisions de la Commission, c'est que cette dernière comme tout tribunal n'a pas toujours raison. Le but des appels est d'assurer que grâce à une nouvelle audience les circonstances peuvent changer. Effectivement, les circonstances peuvent changer de l'instant de la demande jusqu'à ce que soit prise la décision même si l'on ne présente pas de nouvelles preuves. Cela s'est produit par le passé.

Nous avons un comité de révision formé de présidents des divers comités. Ces présidents réentendent une cause—n'oublions pas le vice-président—et effectivement il s'agit d'un appel au sein de la Commission qui peut être dirigé ou qui peut susciter une demande. Elle peut être faite sur l'instigation du Ministre ou sur demande.

**M. Howard:** Tout cela ne change rien au fait que les périodes en cause sont beaucoup trop longues, ce qui porte préjudice à de nombreuses personnes impliquées dans l'affaire.

**Le président:** Monsieur Howard, votre temps de parole est écoulé et je pense que vous avez bien fait valoir votre argument. Monsieur McKenzie.

[Text]

**Mr. Howard:** If I might say so, a good one too, Mr. Chairman.

**Mr. McKenzie:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to speak to Mr. Benson about some of his estimates.

We know that inflation is running rampant throughout the world, and it is claimed that one of the major contributors is excessive government spending. I would like to ask about your increased operating expenditures, which I see have gone up \$1,818,000. I have some figures on your increased expenditures for professional and special services, which increased 78 per cent from the 1971-72 period to the 1972-73 period.

There are many things that go on in a department that I suppose the Minister or yourself cannot monitor. Do you have any methods with your department heads for controlling and examining expenses? I would like to explain to you what I mean, and I would like to give you an example of what an American government department did. I am referring to the Secretary of Health, Education and Welfare. He ordered a 77 per cent reduction in the department's public affairs staff and the elimination of 275 publications. Those decreases amounted to a saving of \$20 million and they also dropped 70 consultants. I wonder if you have any programs . . .

**Mr. Benson:** In the Commission the increase is almost entirely manpower. I could not cut that many people off public affairs staff. We only have two people in the Commission to deal with releases of decisions, and this sort of thing, to the public.

The largest increase in positions—and I could go through them all, if you want to—is 23 in the rail services analysis.

**Mr. McKenzie:** Could you give me the professional and special services?

**Mr. Benson:** There is no increase.

**Mr. McKenzie:** I believe it was \$1,877,000 last year for professional services.

**Mr. Benson:** Unfortunately I do not have that figure with me. However, I will get an analysis of that particular figure for you and bring it back. In any event, I would like to indicate that rail service analysis is the largest increase of staff, it is 23; there are two in legal services; ATC Administration, one; six in the International Transportation Policy because of the large number of negotiations that are taking place. I do not think the Commission is overstuffed. My view of the Commission, after having had a view of various other government departments, is that everybody in the Commission works very hard including the Commissioners.

The difficulty in the Commission, and one of the things that has bothered me, is that on the safety side we ought to expand the staff in order to do a better job of checking safety on the railroads, for example. It is very difficult to get qualified people to do that kind of work. We get an authorization of manpower and we have a very difficult time recruiting people to do the particular jobs. One of the

[Interpretation]

**M. Howard:** Qu'il nous soit permis de féliciter l'argumentateur également, monsieur le président.

**M. McKenzie:** Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais m'adresser à M. Benson à propos de certains éléments qui ressortent dans son budget.

Chacun sait que dans le monde l'inflation est rampante et l'on prétend que l'un des grands contributeurs à ce fléau est attribuable aux dépenses excessives de l'État. J'aimerais vous interroger au sujet de l'augmentation de vos dépenses de fonctionnement qui se sont élevées de \$1,818,000. J'ai des chiffres concernant l'accroissement des dépenses pour les services professionnels et spéciaux qui se sont accrus de 78 p. 100 entre l'année 1971-1972 et l'année 1972-1973.

Bien sûr, il y a bien des choses qui échappent au contrôle du Ministre ou de vous-même dans son Ministère. Cependant, avez-vous mis sur pied des méthodes de concert avec vos chefs de département qui permettent de contrôler et d'examiner les dépenses? Qu'il me soit permis d'exprimer ma pensée en l'illustrant par un exemple, ce qu'un département du gouvernement américain a fait. Je me réfère au secrétariat de la Santé, de l'Éducation et du Bien-être. Ce dernier a commandé une réduction de 77 p. 100 de l'effectif des affaires publiques du ministère et l'élimination de 275 publications. Ces baisses sont responsables d'une économie de 20 millions de dollars et du remerciement de 70 conseillers. Je me demande si vous avez mis sur pied des programmes . . .

**M. Benson:** Au sein de la Commission, la hausse est affectée à peu près entièrement à la main-d'œuvre. Il me serait absolument impossible de réduire un tel pourcentage de mon effectif préposé aux affaires publiques. Seules deux personnes sont chargées de transmettre au public les décisions de la Commission.

Pour ce qui est des postes—et je pourrais vous en donner une analyse circonstanciée, si vous le voulez bien—la hausse la plus importante de 23 p. 100 a été attribuée à l'analyse des services ferroviaires.

**M. McKenzie:** Pouvez-vous me donner les chiffres affectés aux services professionnels et spéciaux?

**M. Benson:** Aucune hausse en ce domaine.

**M. McKenzie:** Il s'agissait de \$1,877,000 l'an dernier pour les services professionnels, n'est-ce pas?

**M. Benson:** Malheureusement, je n'ai pas ces chiffres sous les yeux. Toutefois, j'obtiendrai une analyse de cette donnée particulière et vous ferai rapport. De toute façon, je tiens à préciser que l'analyse des services ferroviaires compte pour l'augmentation la plus importante de notre effectif, soit 23. Nous avons également deux personnes affectées au service juridique; l'administration de l'ATC, une personne; six affectées à la politique internationale du transport à cause du grand nombre de négociations en cours. Je ne crois pas que la Commission ait un surplus de personnel. A mon avis, la Commission, après avoir obtenu le point de vue de divers autres ministères du gouvernement, et que tous et chacun au sein de la Commission travaillent arduement y compris les commissionnaires.

L'une des choses qui me préoccupe au sujet de la Commission est le fait qu'en vue d'une plus grande sécurité, nous devrions augmenter nos effectifs afin de faire un meilleur travail pour vérifier la sécurité sur les chemins de fer par exemple. Il est très difficile d'obtenir des personnes compétentes qui puissent faire ce genre de travail. Nous obtenons une autorisation du centre de la Main-d'œuvre et

[Texte]

great problems we have in the Commission, where you are dealing with specialized areas such as air transport, water transport, rail transport, is to get qualified people to come to work for the Commission. When one compares salaries outside and salaries inside the Commission then—I am not going to argue salaries and this sort of thing, but it is very difficult to get highly-qualified people. I personally do not believe, in my experience with other government departments, and at one time as President of the Treasury Board, that there is any great waste of funds within the administration of the Commission.

**Mr. McKenzie:** This operating expenditure, does that include wages?

• 1150

**Mr. Benson:** Oh, yes.

**Mr. McKenzie:** That includes wages, I see. Do you have any review system with your staff regarding economical operation in each department?

**Mr. Benson:** Oh, we certainly do. As a matter of fact, we went over the whole organization just a year ago, with an authorized organization, with the Treasury Board. In doing this we called in government consultants from the Department of Supply and Services to look at the efficiency of operation and staff within the Commission. This was done very carefully, I think, and we have come up with a very realistic organization in my opinion.

**Mr. McKenzie:** How many consulting firms are you dealing with or how many consultants do you have?

**Mr. Benson:** Well, consulting largely occurs—not always but to a large degree—on the research side where we are given specific tasks to do or where we have to do certain things that we are required by statute to carry out. Other things we have to carry out under the direction of the Minister or at the request of the Minister. Rather than keeping staff all the time, we will hire somebody to come in and do a specific job for us.

For example, in the very recent past, we had air hearings in the Atlantic Provinces. Well, we could not pick two people out of our regular staff to do this so we hired a couple of people, whom one might call “consultants”, on a temporary basis, to assist us in carrying out those particular hearings. We do this sort of thing where we have a job to be done. For example, we have been carrying out an analysis of ground transportation in Newfoundland. This requires quite a few people for a relatively short period of time. We will hire a consultant to come in to do this for us, and the job is done and he is gone and you do not build up a huge staff within the Commission.

The areas vary. For example, there is talk now of a pipeline in western Canada, in Alberta. We have never had a pipeline, a solids pipeline, application. Should we build up a huge staff in our pipeline committee or should we hire somebody with expertise to come in to advise us? My belief

[Interprétation]

nous avons beaucoup de difficulté à recruter des gens pour faire ce genre de travail. L'un de nos plus grands problèmes ici au sein de la Commission lorsque l'on traite de domaines aussi spécialisés que le transport par air, par mer ou par chemin de fer, c'est d'obtenir des compétences prêtes à travailler au sein de la Commission. Lorsque l'on compare les salaires de la Commission avec les salaires qu'on pourrait obtenir à l'extérieur bien que je n'ai pas l'intention de discuter de ce genre de chose, il est néanmoins très difficile d'obtenir des gens hautement qualifiés. Personnellement, d'après mon expérience avec d'autres ministères, ainsi qu'à un moment donné lorsque j'ai travaillé de concert avec le président du Conseil du Trésor il y a un vaste gaspillage de fonds dans le cadre administratif de la Commission.

**M. McKenzie:** Au poste des dépenses d'exploitation, comprenez-vous les salaires?

**M. Benson:** Oui bien sûr.

**M. McKenzie:** Cela comprend donc les salaires. Avez-vous un système de révision qui vous permette d'étudier une exploitation économique dans chaque ministère?

**M. Benson:** Mais certainement. De fait, nous réviser tout l'ensemble de notre organisme il y a justement un an à peine de concert avec le Conseil du Trésor. A cette fin nous avons eu recours aux services de consultants du gouvernement du ministère des Approvisionnements et Services qui ont étudié l'efficacité de nos opérations et du personnel au sein de la Commission. Cela a été fait avec grand soin et nous en sommes arrivés à une organisation réaliste à mon avis.

**M. McKenzie:** Quel est le nombre d'entreprises d'experts avec qui vous faites affaire ou combien de consultants avez-vous?

**M. Benson:** Eh bien nous avons recours à des services de consultation, pas toujours mais en grande partie, dans le domaine de la recherche où on nous donne des tâches précises à accomplir ou bien où l'on demande de faire certaines choses qui relèvent de notre mandat. Les autres travaux que nous effectuons se font sous la direction du ministre ou à la demande de celui-ci. Au lieu de conserver les mêmes effectifs nous embauchons certaines personnes en vue d'un travail précis.

Par exemple, tout dernièrement, nous avons eu des audiences dans les provinces de l'Atlantique sur les problèmes d'aviation. Nous ne pouvions pas confier à deux employés de notre personnel régulier de se rendre à cet endroit et par conséquent nous avons embauché deux personnes que l'on pourrait appeler des consultants sur une base temporaire, pour nous aider à mener à bien ces audiences. C'est ainsi que nous agissons lorsqu'on nous confie une tâche précise. Par exemple, nous avons entrepris une analyse des transports sur terre à Terre-Neuve. Nous avions alors besoin d'un assez grand nombre de personnes pour une période relativement courte. Nous embauchons un consultant qui accomplit ce travail pour nous et une fois le travail terminé il nous quitte de sorte que nous n'accroissons pas démesurément le personnel permanent au sein de la Commission.

Tout dépend de la région. Par exemple on parle à l'heure actuelle de construire un oléoduc dans l'ouest canadien en Alberta. Personne ne nous a encore demandé de construire un tel oléoduc. Devrions-nous alors augmenter énormément nos effectifs au sein de notre Comité sur l'oléoduc ou

[Text]

is we should hire somebody with expertise to come in to advise us, because we might get this one application and we might not get another one for five years, and it certainly does not pay to carry a lot of technical people along at high salaries when it is not necessary in the Commission.

**Mr. McKenzie:** I see. As a final question, if the Minister of Transport gave you a directive to cut your expenditures by 10 per cent, would you be able to comply with that without a great deal of difficulty?

**Mr. Benson:** I do not think we would be able to comply with it and try to meet the kind of criticism that was just raised by another member of the Committee, you know, the matter of dealing with air applications, for example. There are just hundreds of these that do not come to public attention because they are just applications that come in and they are passed, and there is a lot of processing on these and it takes a lot of time. If they wanted to cut our staff, well the process would take longer. I do not think that is in the public interest.

**Mr. McKenzie:** There are other ways to cut expenditures, I am not zeroing in on staff.

• 1155

**Mr. Benson:** Well, the large amount of our expenditures is staff and the payments were directed to make under statute.

**Mr. McKenzie:** Is your volume of work increasing daily?

**Mr. Benson:** It certainly is increasing. For example, the WEOC Conference has caused us to do a great deal of work, the staff has been working overtime, and are really pressed to carry on their normal work and to produce the information required for the WEOC Conference, for example. I am just picking one example. This sort of thing comes in from time to time from the minister.

**Mr. McKenzie:** That is fine. Thank you, Mr. Benson.

**The Chairman:** Thank you Mr. McKenzie. Mr. Rose.

**Mr. Rose:** I wonder if I might ask a few questions on the general powers of the Commission. Mr. MacKay raised the powers under Section 262 and I wondered whether it is the minister under the Railway Act for the CTC that is responsible for enforcing that section. That is the section that requires the railways to provide rolling stock for customers.

**Mr. Benson:** It is ours. Basically the view has been that the railways operate and try to accept all the business they can get, and if a specific case arises where we brought them to institute a service we can redirect them to get facilities to institute that service. For example, I am thinking of Barrie, which is a passenger service, we have asked them to institute, and they have to provide the facilities in order to do it.

[Interpretation]

devrions-nous embaucher quelqu'un qui ait une certaine expertise pour nous conseiller? A mon avis il vaudrait mieux d'embaucher quelqu'un qui possède une certaine compétence et qui puisse nous donner des conseils car il se peut que nous n'obtenions pas plus d'une demande pour se faire dans cinq ans, et il n'est certainement pas rentable de garder auprès de nous des techniciens qui retirent des salaires élevés lorsque cela n'est pas nécessaire au sein de la Commission.

**M. McKenzie:** Je vois. Comme dernière question si le ministre des Transports vous donnait comme directive de couper vos dépenses de 10 p. 100 seriez-vous en mesure de répondre à vos objectifs sans trop de difficulté?

**M. Benson:** Je ne crois pas que nous puissions nous conformer à cette directive tout en répondant par ailleurs aux critiques formulées récemment par un autre député du Comité au sujet de la façon de traiter les demandes de navigations aérienne. Il y a des centaines de demandes que le public ne connaît pas parce qu'il s'agit simplement de demandes temporaires qui impliquent un processus complexe et beaucoup de temps. Si l'on désire diminuer nos effectifs, alors il en prendrait plus de temps. Je ne crois pas que ce soit là dans l'intérêt du grand public.

**M. McKenzie:** Il y a d'autres façons de diminuer les dépenses, et je n'ai pas l'intention de m'attacher uniquement à une diminution des effectifs.

**M. Benson:** Eh bien, la majeure partie de nos dépenses comprend notre personnel et les paiements que nous devons faire conformément à la loi.

**M. McKenzie:** Votre volume de travail s'accroît-il de façon quotidienne?

**M. Benson:** Il est certain qu'il augmente. Par exemple, la Conférence du WEOC nous a demandé beaucoup de travail; notre personnel a dû faire du surtemps et on nous presse instamment de faire notre travail normal en plus de donner les renseignements exigés comme dans le cas de la Conférence du WEOC. Je vous donne là simplement un exemple. De temps à autre, c'est le ministre qui nous demande ce genre de tâche.

**M. McKenzie:** Très bien, monsieur Benson.

**Le président:** Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Rose.

**M. Rose:** J'aimerais poser quelques questions au sujet des pouvoirs d'ordre général que détient la Commission. M. MacKay a soulevé la question du pouvoir en vertu de l'article 262 et je me demande si en vertu de la Loi sur les chemins de fer si c'est le ministre de la CCT qui est responsable de la mise en vigueur de cet article. Il s'agit de l'article où l'on exige que les chemins de fer fournissent des wagons à leurs clients.

**M. Benson:** C'est là notre responsabilité. Au départ on était d'accord pour que les chemins de fer acceptent tout le commerce qu'ils pouvaient obtenir si un cas précis survenait où nous amenions les chemins de fer à mettre sur pied un service, nous pouvions alors demander d'émettre des installations nécessaires à ce service. Par exemple, je pense au cas de Barrie où il y a un service de trains pour passagers et à qui nous avons demandé de fournir des installations nécessaires.



[Texte]

**Mr. Rose:** I was not thinking in that sense at all. But for a number of years now, particularly this year, for a number of reasons, not all of them I would suggest are directly attributable to lack of interest on behalf of the railways—there have been other contributing factors, not that I want to be a defender of the railways—that section has required the railways to provide equipment for the traffic offered. We have the grain cars, the lumber cars and all the rest of it. If this is the case and you are the people with that power, where have you been for the last couple of years?

**Mr. Benson:** I have been in the Commission for the last 15 months.

**Mr. Rose:** I do not mean you personally, I meant the CTC.

**Mr. Benson:** I understand what you are getting at here. The question that arises here is, basically, whether it is within our power to order the railways to buy specific equipment. I think this is at least arguable in law. I think we can require the railways to provide equipment to handle products in a reasonable period of time—that things be done to pressure the railroads or instruct them to get enough equipment to handle the business that is there. But if one gets down to the specific of whether you can order them, if you are talking about grain cars, to buy grain cars, the supply of equipment under the particular section is according to their power, and you cannot order them to do the impossible.

It is an average duty to provide equipment, not a peak duty. There is nothing that says you have to move something within such and such a period of time. If the railways say it is not within our power to do something, we have not the money to do it, then this is a factor which would in fact be arguable in a court room.

**Mr. Rose:** I would be interested in seeing that argued in a court of law, and I urge the CTC to press zealously on this. What really happens? If we were to accept your response to my question that your power is really only arguable; then it appears to me that that matter should be tested.

• 1200

We have had government funds going into the purchase of hopper cars. We have given the railways over the years—it is a century now—substantial grants of land to provide services, and they have developed into multiconcerns and they are into all kinds of other things, real estate and all the rest of it. But when it comes to providing a service that they agreed to provide under the terms of their establishment and to receive these substantial subsidies, then the question is, "Well, sure we can move the grain, but give us a couple of years." Or they come around and say, "well, you buy the hopper cars." And we are going to buy some more hopper cars, and we are going to assist them in repairing cars and all this sort of thing. What I want to know is, if you do not have the power, or if you are not certain whether you have the power, have you requested that power?

[Interprétation]

**M. Rose:** Ce n'est pas du tout ce que j'avais à l'esprit. Par ailleurs, depuis bon nombre d'années, particulièrement cette année à cause d'un certain nombre de raisons, qui ne seraient pas directement attribuables à un manque d'intérêt des chemins de fer il y a eu d'autres facteurs en cause quoique je ne me fasse pas le défenseur des chemins de fer, et selon l'article de la loi, les chemins de fer ont dû fournir l'équipement nécessaire pour pourvoir à la demande. Nous avons les wagons à céréales, ainsi que ceux qui transportent du bois d'œuvre et le reste. Si tel est le cas et que vous êtes les personnes qui déteniez ce pouvoir, où étiez-vous au cours des quelques dernières années?

**M. Benson:** Je fais partie de la Commission depuis quelques derniers 15 mois.

**M. Rose:** Ma question ne s'adresse pas à vous particulièrement mais plutôt à la CCT.

**M. Benson:** Je sais où vous voulez en venir. Nous nous demandons principalement si nous avons les pouvoirs de commander aux chemins de fer l'achat d'équipement précis. Cela pourrait faire du moins l'objet d'un débat juridique. A mon avis, nous pouvons demander aux chemins de fer de l'équipement pour la manutention du produit dans une période de temps raisonnable si nous pouvons exercer des pressions afin que les chemins de fer obtiennent l'équipement nécessaire au commerce à cet endroit. Mais de là à dire que nous pouvons leur commander l'achat de wagons pour le transport des céréales, je dirais qu'en vertu de cet article précis de la loi, nous ne pouvons pas leur commander de faire l'impossible.

C'est un devoir normal de fournir de l'équipement mais ce n'est pas là un devoir primordial. Rien dans le texte de la loi ne prévoit que l'on doit déplacer un produit quelconque en disant une période donnée. Si les chemins de fer nous répondent qu'ils ne sont pas en mesure de le faire et qu'ils n'ont pas l'argent nécessaire alors, cela devient un facteur de fait qui pourrait être débattu devant un tribunal.

**M. Rose:** J'aimerais bien voir comment on pourrait débattre cette question dans une cour de justice et j'encourage fortement la CCT d'exercer des pressions à cet égard avec zèle. Qu'est-ce qu'il surviendrait alors? Si l'on devait accepter comme valable votre réponse à ma question à l'effet que votre pouvoir se prête uniquement à un débat

alors il me semble que l'on devrait mettre cette question à l'épreuve.

Nous avons engagé certains fonds du gouvernement à l'achat de wagons-trémies. Depuis cent ans déjà nous avons accordé aux chemins de fer au cours des ans de grandes superficies de terre qui leur permettent d'offrir leurs services et ils se sont développés en multiconcerns s'occupant de toutes sortes de genres d'autres choses comme l'immeuble et le reste. Par ailleurs, lorsqu'il s'agit de fournir un service qu'ils sont prêts à donner en vertu de leur fondation quand, par ailleurs, ils reçoivent des subsides considérables, alors ils nous répondent ce qui suit: «Bien sûr, nous pouvons déplacer les céréales mais accordez-nous encore environ deux ans.» Il se peut qu'ils vous disent par la suite: «Eh bien, achetez donc les wagons-trémies,» ce que nous ferons en les aidant à réparer des wagons et autre chose du genre. J'aimerais savoir si vous ne détenez pas ce pouvoir ou si vous n'êtes pas certain de le détenir si par ailleurs vous l'avez demandé?

[Text]

**Mr. Benson:** As a matter of fact, the case, I am informed, has been argued in court. I would like the opportunity to review the decision and then comment further on your . . .

**Mr. Rose:** You would rather not comment any further at all.

**Mr. Benson:** I would rather review the decision.

**Mr. Rose:** Could I ask you another question?

In the rail service in the north central part of British Columbia I have documentary evidence—I read it into the Transport Committee hearings when Mr. McMillan was before us—that we were understaffed approximately 25 per cent in track maintenance. Has the CTC the power to order the railways to increase the number of people to their authorized figures for track maintenance, in any area in Canada? The one I happen to know about and have evidence for has to do with the north central portion of British Columbia.

**Mr. Benson:** I think this matter is dealt with in the third report of the Safety Committee, which you have.

**Mr. Rose:** I have it before me.

**Mr. Benson:** In my interpretation, we can order the railroads to maintain their track up to standards that we think are acceptable. The penalty we can impose if they refuse to do that is to refuse to allow trains to pass over that track because we deem it as not safe, or to move at a much slower rate, a much slower speed. I do not think we can say to the railroads, "You go and hire X people," but we can say, "You maintain the track."

**Mr. Rose:** Yes, but they have got you, have they not? If you say, "We will close the track down or lower the speed," then the service ceases. So you do not have enough power there, either.

**Mr. Benson:** One has to decide, at some point, whether CTC or railway management are to run the railroad. It is a moot point where one must stand in between. The powers that are given to us say that we can tell them to raise the roadbed, for example, to certain safety standards. We do not have the power to go in and say, "You must hire this many men to do it." We can give guidance, in the inspection of track, for example. We did this in the third report, which I think you are just getting a copy of.

**Mr. Rose:** That is right, I have a copy of it. But have they not got you no matter how you do it? Supposing you issue an order or a decision or a recommendation, can they not cop out on the same basis? "We cannot hire the men. Or if you make us comply within a period of time, then we are sorry, we will not be able to provide the service." They have really got you, have they not? Or they have got us, the general public.

[Interpretation]

**M. Benson:** De fait, on me dit que ce cas en particulier a été débattu en cour. J'aimerais avoir l'occasion de revoir la décision qui a été prise afin d'apporter un autre commentaire à votre . . .

**M. Rose:** Vous aimeriez mieux ne pas y apporter de commentaire du tout.

**M. Benson:** J'aimerais plutôt revoir cette décision.

**M. Rose:** Puis-je vous poser une autre question?

Dans le service ferroviaire de la partie nord-centre de la Colombie-Britannique j'ai la preuve documentée, et cela a été versé aux séances du Comité des transports lorsque M. McMillan a comparu devant nous, qu'il y avait une pénurie d'environ 25 p. 100 du personnel préposé à l'entretien des rails. La CCT a-t-elle le pouvoir de commander aux chemins de fer d'augmenter ses effectifs préposés à l'entretien des rails dans quelque partie du Canada que ce soit? Le cas qui m'occupe et pour lequel j'ai des preuves se rapporte à la partie nord-centre de la Colombie-Britannique.

**M. Benson:** Je pense que l'on débattera de cette question dans le troisième rapport du Comité sur la sécurité que vous avez en main.

**M. Rose:** Je l'ai justement par-devers moi.

**M. Benson:** A mon avis, nous pouvons commander aux chemins de fer de maintenir l'entretien de leur voie ferroviaire selon certaines normes qui nous sont acceptables. L'amende qu'on leur impose, s'ils refusent d'agir ainsi, c'est de refuser de permettre à des wagons ferroviaires de circuler sur ces rails à cause du manque de sécurité ou de leur commander de se déplacer à une vitesse beaucoup moins élevée. Je ne crois pas que l'on puisse dire aux chemins de fer: «Occupez-vous d'embaucher un nombre X de personnes», mais nous pouvons leur dire par ailleurs: «Occupez-vous de l'entretien de vos rails».

**M. Rose:** Oui, mais c'est eux qui ont beau jeu, n'est-ce pas? Si vous déclarez: «Nous allons diminuer la vitesse permise ou nous allons vous empêcher d'emprunter ces voies ferroviaires, alors le service cesse?» Par conséquent, là non plus vous ne détenez pas assez de pouvoir.

**M. Benson:** A un moment donné, il faut prendre une décision pour décider si c'est la CCT ou les autorités des chemins de fer qui doivent mener le service ferroviaire. C'est un sujet qui peut porter à controverse. Par exemple, il se peut que nous détenions certains pouvoirs qui nous permettent d'exiger certaines normes de sécurité. Nous n'avons pas le pouvoir de déclarer: «Vous devez embaucher tant d'hommes pour ce faire.» Nous pouvons donner des conseils dans le domaine de l'inspection des voies ferroviaires par exemple. Nous l'avons fait dans le troisième rapport dont vous venez tout juste d'obtenir une copie.

**M. Rose:** C'est exact, j'en ai une copie. Indépendamment de tout cela, n'est-ce pas les chemins de fer qui détiennent le haut du pavé. Supposons que vous émettiez une ordonnance, une décision ou une recommandation, ne peuvent-ils pas n'en pas tenir compte? Ils pourraient répliquer: «Nous ne pouvons pas embaucher ces gens. Si vous nous forcez à satisfaire vos exigences dans une période de temps définie, eh bien, nous regrettons mais nous ne serons pas en mesure de vous fournir le service demandé.» Ils nous ont bien eus, n'est-ce pas? Ou c'est plutôt le grand public qui s'est fait avoir.

[Texte]

**Mr. Benson:** We issued the third report, which caused a little bit of a stir, telling the railroads to do certain things. We gave them 90 days to indicate to us how they were going to do it. That 90 days runs out in a few days. We expect that report. We expect them to come back and tell us how they intend to implement the decisions that we made in that particular report.

**Mr. Rose:** And if they do not?

**Mr. Benson:** If they do not, then we will have to consider steps that we take from that point on.

**Mr. Rose:** Like another 90 days?

**Mr. Benson:** No, not another 90 days. Our aim is to make people react within a reasonable time.

**Mr. Rose:** There are a couple of minor items that will not be argumentative. I do not know whether my time is up or not, but the Chairman is looking a bit uneasy and wiggling his hammer around.

On this matter of inspection and difficulty in getting staff—I am not familiar with some of the others, the marine and particularly the air. I think I know a little bit about the railway problems and track maintenance because of my contacts in my riding. As you know, derailments have tripled since 1959 and doubled since 1969 so obviously there must be some connection with track maintenance, heavier units, more tonnage, all the rest of it. It is a pretty serious thing and I suppose it is highlighted by the recent deaths some two weeks ago in the canyon.

• 1205

You talked about the difficulty in getting inspectors. I get the information that very few retired railroaders over 65 are running around driving cadillacs. Has the CTC ever considered hiring for brief periods retired track maintenance people for that work?

**Mr. Benson:** Yes. One of the difficulties you run into of course are the age limits within the public service. You might be able to hire people on contract to do specific things for you but I would have to look into this matter. As a matter of fact I am told that the operating branch has just hired three of them on the very basis you are talking about.

**Mr. Rose:** I just have one other short question. There is a great deal of difficulty associated with employees on both railroads having to do with a regulation or agreement involving a kangaroo court situation. They are called in by management on a disciplinary question and subsequently there could be a demerit or a number of them develop as a result of whatever evidence there is. These men are allowed to take in one other employee, maybe a person from a grievance committee, a shop steward or someone like that, and it is felt by a great number of them that they do not get adequate protection in terms of their own side of the story. There is a club in Vancouver on the CN known as the Take 30 Club. They are invited in and automatically get 30 demerits. The Take 30 Club has a large membership.

[Interprétation]

**M. Benson:** Nous avons publié le troisième rapport qui a causé certains remous où on ordonnait les chemins de fer à faire certaines choses. Nous leur avons accordé un délai de 90 jours pour nous dire comment ils allaient procéder. Ces 90 jours s'écouleront d'ici quelques jours. Nous nous attendons à recevoir ce rapport. Nous nous attendons à ce qu'ils nous disent comment ils ont l'intention de mettre en vigueur les décisions que nous avons prises dans ce rapport en particulier.

**M. Rose:** Et s'ils ne le font pas?

**M. Benson:** S'ils ne le font pas, alors nous devons prendre les mesures à prendre à ce moment-là.

**M. Rose:** Comme leur accorder un autre délai de 90 jours?

**M. Benson:** Non, pas un autre 90 jours. Nous avons pour objectif de forcer les gens à réagir après un temps raisonnable.

**M. Rose:** J'aimerais toucher à quelques points qui ne prêteront pas à controverse. Je ne sais pas si mon temps de parole est écoulé, mais le président semble un peu mal à l'aise et il fait tourner en l'air son maillet.

Pour ce qui est de l'inspection et de la difficulté à obtenir du personnel, je dirais que je ne connais pas très bien ce qui se passe à cet égard dans le domaine de la marine et particulièrement dans le domaine des forces de l'air. Je crois connaître assez bien les problèmes d'entretien des voies de chemin de fer car je connais certaines personnes qui s'occupent de la question dans ma circonscription. Comme vous le savez, depuis 1959 le nombre des déraillements a triplé et depuis 1969, il a doublé; cela doit être lié, d'une façon ou d'une autre, à l'entretien des voies, à des

convois plus lourds, de plus grand tonnage, etc. C'est un problème grave et les décès survenus il y a deux semaines dans le canyon ne font que le mettre en lumière.

Vous avez parlé des difficultés pour obtenir des inspecteurs. On me dit qu'il y a très peu de cheminots à la retraite de plus de 65 ans qui passent leur temps à se promener en Cadillac. La CTC a-t-elle envisagé d'engager pour de brèves périodes ces retraités de l'entretien des voies?

**M. Benson:** Oui. Une des difficultés réside dans les limites d'âge imposées aux fonctionnaires. Il est peut-être possible d'engager des personnes à contrat pour des travaux précis mais, il faudrait étudier cette question. En fait, on me dit que la direction des opérations vient d'engager trois personnes dans les conditions que vous venez de citer.

**M. Rose:** Une dernière question, très rapidement. Des problèmes ont été posés par des employés des deux compagnies des chemins de fer au sujet d'un règlement ou accord qui mettait en cause un tribunal pour la forme. Ils ont été convoqués par la direction pour des raisons de discipline et tout cela pourrait se terminer par un ou plusieurs blâmes. Ces employés sont autorisés à se faire accompagner d'un autre employé, représentant le comité des griefs, d'un syndicat, etc., et un grand nombre d'entre eux estiment qu'ils ne sont pas suffisamment protégés lorsqu'ils viennent témoigner de leur propre version de l'affaire. A Vancouver, il y a un club que l'on appelle le «Take 30 Club». On y invite les employés qui reçoivent automatiquement 30 points de démerite. Ce club a beaucoup de membres.

[Text]

Has the CTC ever considered, upon request, having independent observers or witnesses as part of those kangaroo courts or at least to be present when requested by the men to ensure that there is fairness and justice being meted out at those hearings?

**Mr. Benson:** I am not sure that if one is considering normal relations between the employer and employee, we have the power to do this. I do know in cases where we have a hearing and the railway has imposed certain penalties on employees that they certainly have every right to be heard fully in front of such a hearing and we often vary, as you well know, the penalty which has been imposed by the railway on their employees. But in the ordinary case between employer and employee—and I cannot picture the exact circumstances you are speaking of—I am not sure that we have the power to step in.

**The Chairman:** Mr. Rose, I am sorry, your time has expired.

**Mr. Benson:** They are represented by their unions, I presume.

**Mr. Rose:** I know they are but often it is not satisfactory. The person who represents them is not a lawyer and they are not entitled to take in a lawyer. As a final representation, without requiring any more than a yes or no, will the CTC consider making its people available upon request to railroaders who are invited into these kangaroo courts?

**Mr. Benson:** I would have to take a look at this and consider the manpower implications and what our power and position is. I would be glad to do that, Mr. Rose.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Rose. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benson, something we do not have is a real policy and I hope that sooner rather than later, it will be possible to have such a policy. That is a quotation from the Minister of Transport in a speech he made in the House of Commons on March 7—page 268. Would you agree with that statement?

**Mr. Benson:** First of all, there is a policy under the National Transportation Act. I will not read Section 3 in detail. I am sure you are familiar with Section 3 of the National Transportation Act, which states the transportation policy at that particular time. This is what we have to operate under and what the statutes are designed to have us operate under.

• 1210

**Mr. Mazankowski:** In the same speech, dealing with the movement of grain, Mr. Marchand alluded to the fact that the railway companies are not interested in carrying wheat because it is not profitable. Then he goes on to say, "even if they were paid, I doubt that they would do it." In view of Section 262 of the Railway Act, from which Mr. Rose quoted, I wonder whether he in his capacity as Minister, or your body as the regulatory body in regard to the co-ordination of transportation in this country, has the power to direct the railways to haul grain—assuming that the statement made by the Minister is true.

[Interpretation]

Le CTC a-t-il envisagé la possibilité d'envoyer sur demande des observateurs ou des témoins aux audiences de ces tribunaux pour la forme pour que ceux-ci s'assurent que la justice et l'équité y sont respectées?

**M. Benson:** Je ne sais pas si nous avons le pouvoir de le faire tenant compte des relations normales entre l'employeur et l'employé. Je sais des cas où nous avons des audiences et la compagnie impose certaines amendes aux employés; ceux-ci ont le droit d'être entendus au cours de ces audiences et, comme vous le savez, nous faisons souvent changer les amendes imposées par la compagnie. Mais dans les différends ordinaires entre l'employeur et l'employé, je ne vois pas le cas dont vous voulez parler, je ne sais pas si nous avons le pouvoir d'intervenir.

**Le président:** Monsieur Rose, pardonnez-moi, votre temps est terminé.

**M. Benson:** Je suppose qu'ils sont représentés par leurs syndicats.

**M. Rose:** Je le sais, mais souvent cela n'est pas suffisant. Ils sont représentés par des personnes qui ne sont pas des avocats et ils n'ont pas le droit d'engager un avocat. Une dernière chose, je vous demande tout simplement un oui ou un non, le CTC envisagera-t-il de mettre des représentants à la disposition des cheminaux qui lui en feront la demande pour ces audiences des tribunaux de forme?

**M. Benson:** Je pourrais étudier la question ainsi que les répercussions que cela aurait pour la main-d'œuvre, déterminer nos pouvoirs et notre position. Je le ferai avec plaisir, monsieur Rose.

**Le président:** Merci, monsieur Rose. Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. Monsieur Benson, nous n'avons pas de politique véritable et j'espère que très rapidement il sera possible de mettre sur pied une politique dans ce domaine. Voilà une citation du ministre des Transports dans un discours qu'il a donné à la Chambre des communes le 7 mars; c'est à la page 268. Êtes-vous d'accord avec cette déclaration?

**M. Benson:** En premier lieu, en vertu de la Loi nationale sur les Transports, cette politique existe. Je ne vous lirai pas l'article 3 en détail. Je suis certain que vous connaissez l'article 3 de la Loi nationale sur les transports qui prévoit la politique à ce moment-là. Nous devons nous y conformer comme l'exige les statuts.

**M. Mazankowski:** Dans le même discours, à propos des transports des céréales, M. Marchand a fait allusion au fait que les compagnies de chemin de fer se soucient peu de transporter du blé parce que cela n'est pas rentable. Il dit ensuite que même si elles étaient bien payées, il est peu probable qu'elles acceptent de le faire. Étant donné l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer que M. Rose a cité, je me demande si, vous, à titre de ministre, vous ou votre organisme à titre d'organisme réglant la coordination du transport dans ce pays, avec le pouvoir d'ordonner aux chemins de fer de transporter les céréales—a condition que cette déclaration du ministre soit exacte.

[Texte]

**Mr. Benson:** There is no doubt that we can instruct the railways, to make sure that the railways haul grain. Also they have to provide equipment. But no time frame goes on to that necessarily and, as I mentioned, they have to provide equipment according to their power.

**Mr. Mazankowski:** When we see and hear of a large number of loaded boxcars sitting on the sidings unattended, and these are not necessarily lines that have been plugged by snow, would not Section 262—which suggests that accommodation should be provided without delay, and with due care and diligence—give the Commission, or the Minister, the power to move in and say: "Look, Mr. Railway Company, we do not feel that you people are discharging your responsibility, the mandate which you have been given by the Canadian people. You are not discharging it effectively in a responsible fashion." Is there nothing in your power that you can exercise to see that proper utilization and the proper deployment of boxcars is undertaken, so that we can look toward the movement of this very important commodity in an efficient and an effective manner?

**Mr. Benson:** One of the difficulties we have is that people do not bring specific cases to our attention.

**Mr. Mazankowski:** Could I just ask you one question there? Is your Commission not empowered to act until someone draws a problem to your attention?

**Mr. Benson:** Yes; we are empowered to act if we know of a situation.

**Mr. Mazankowski:** You are not suggesting that you were not aware of the grain problem?

**Mr. Benson:** No; I was informed. The question of sidings was raised—cars sitting on a siding. I was informed that the only situation we know of of this kind is where some cars are snowed in and people are skidoing over top of them. The railroad probably could not get the cars out in this particular instance. If particular instances are brought to our attention, we will act on them.

**Mr. Mazankowski:** In other words, those of us, including myself, who have been complaining in the House of Commons that there are a large number of boxcars, including government hopper cars, sitting on sidings for up to three, four, six weeks on rail lines that are not plugged with snow, have been bringing our complaints through the wrong channels. We should be channelling these complaints through you, to the CTC rather than to the Minister. Is that what you are saying?

**Mr. Benson:** We certainly do not have the resources to keep track of all the boxcars of the railroads. As a matter of fact, they have pretty good computer systems to show them where their cars are—probably as good as any railroads that exist, from what I have learned about this. If people bring to our attention specific nonusage of equipment, or undue delays, we will look at the specific case.

**Mr. Mazankowski:** And you have the power to act?

[Interprétation]

**M. Benson:** Il ne fait aucun doute que nous puissions donner des instructions aux chemins de fer pour nous assurer que les chemins de fer transportent les céréales. Ils sont également obligés de fournir le matériel. Mais aucune limite de temps n'est forcément imposée et, comme je l'ai dit, les chemins de fer doivent fournir le matériel d'après leur possibilité.

**M. Mazankowski:** Quand on constate le grand nombre de wagons chargés qui attendent sur des voies de garage sans que personne ne s'en occupe, il ne s'agit pas forcément de problème de neige, est-ce que l'article 262 qui prévoit que les services doivent être assurés sans délai et avec soin et diligence, n'accorde pas à la Commission ou au ministre le pouvoir d'intervenir et de déclarer: Messieurs du chemin de fer, nous estimons que vous ne respectez pas les responsabilités du mandat qui vous a été donné par la population canadienne. Vous n'agissez pas d'une façon responsable. N'avez-vous aucun pouvoir qui vous permette de vous assurer que les wagons sont convenablement utilisés et que le transport de cette importante production se fait d'une façon efficace et fluide?

**M. Benson:** Une des difficultés qui se pose consiste dans le fait que les gens n'attirent pas notre attention sur des questions précises.

**M. Mazankowski:** Je vous arrête ici; votre Commission n'a-t-elle pas le pouvoir d'agir même si personne n'a attiré votre attention sur un problème?

**M. Benson:** Oui, dans la mesure où nous sommes au courant d'une situation, nous avons le pouvoir d'agir.

**M. Mazankowski:** Vous ne voulez pas dire que vous ne connaissez pas le problème posé par les céréales?

**M. Benson:** Non, je le connaissais. La question des voies de garage s'est posée, des wagons abandonnés sur des voies de garage. On a dit que le seul cas où cela se produisait, c'était des raisons d'enneigement, des cas où il fallait une moto-neige pour parvenir aux wagons. Dans ce cas particulier, il est probable que le chemin de fer ne pouvait vraiment pas faire circuler les wagons. Chaque fois que des problèmes particuliers seront soumis à notre attention, nous prendrons des mesures.

**M. Mazankowski:** Autrement dit, ceux d'entre nous, y compris moi-même, qui nous sommes plaints à la Chambre des communes du fait qu'il y ait un très grand nombre de wagons, y compris les wagons du gouvernement, abandonnés sur des voies de garage pendant 3, 4 ou 5 semaines, des voies qui ne sont pas bloquées par la neige, avons adressé nos plaintes au mauvais endroit. C'est à vous que nous devrions nous adresser, au CTC, plutôt qu'au ministre. C'est bien là ce que vous voulez dire?

**M. Benson:** Nous n'avons certainement pas les moyens de surveiller tous les wagons des chemins de fer. En fait, leur système d'ordinateurs qui signale l'emplacement de chaque wagon est excellent, probablement aussi bon que la plupart de ceux qui existent dans le monde, d'après ce que j'en sais. Si l'on attire notre attention sur des cas précis où le matériel n'est pas utilisé ou sur des cas de délais injustifiables, nous étudierons la question.

**M. Mazankowski:** Vous avez le pouvoir de prendre des mesures?

[Text]

**Mr. Benson:** We have the power to tell the railroad to start providing proper service in that regard, yes.

**Mr. Mazankowski:** Again quoting from the Minister, what about the question of the railway companies' not being interested in carrying wheat because it is not profitable. Has your Commission undertaken a cost analysis on the movement of grain?

• 1215

**Mr. Benson:** No, we have not.

**Mr. Mazankowski:** How do we know it is not profitable, then?

**Mr. Benson:** I have not stated whether it is profitable or not.

**Mr. Mazankowski:** In other words, you would not be prepared to say whether the movement of grain is profitable or unprofitable?

**Mr. Benson:** Not without investigation.

**Mr. Mazankowski:** Have you ever been asked to consider an investigation?

**Mr. Benson:** No, I have not.

**Mr. Mazankowski:** Where do you suggest that particular conclusion would be drawn from? Would that be the railways' word?

**Mr. Benson:** I really have no idea.

**Mr. Mazankowski:** I see. Mr. Benson, in regard to the objectives of the national transportation policy, I agree with you when you suggest that there is a policy under the framework of the National Transportation Act. If it is considered that one of the major objectives of the transportation policy is to utilize transportation policy as an instrument or as an economic tool for regional development, do you see within the framework of the National Transportation Act sufficient latitude to exercise that particular objective?

**Mr. Benson:** If one is talking about regional development and variation of freight rates other than to their competitive level, then I think it requires independent action of the government, such as was the case in the Atlantic Region. We do not have the authority to subsidize a particular freight rate.

**Mr. Mazankowski:** Are you satisfied with the mechanism in so far as detecting and acting upon freight rates that may be discriminatory to a given region?

**Mr. Benson:** You are talking about Section 23 and appeals under it. Of course, you know about the famous rapeseed case, which I am not going to comment on because it is now under appeal to the Cabinet. That was a very long procedure. There have not been that many appeals under Section 23. We have been working on an abbreviated procedure for taking action under Section 23. Indeed, in certain cases which have come to our notice within the past six to eight months we have had the shipper and the railroads sit down together. They had been talking about appealing under Section 23, and they worked out their differences, which I think is a better procedure than going through the formal procedures, if one can do that.

[Interpretation]

**M. Benson:** Nous avons le pouvoir de demander aux compagnies d'assurer un service satisfaisant, oui.

**M. Mazankowski:** Je reviens aux paroles du ministre, quant est-il de la question des compagnies de chemins de fer qui ont déclaré qu'elles ne se soucient pas de transporter du blé parce que ce n'était pas rentable? Votre Commission a-t-elle entrepris une analyse de coûts sur le transport des grains?

**M. Benson:** Non, pas du tout.

**M. Mazankowski:** Comment savoir alors si c'est ou non rentable?

**M. Benson:** Je n'ai jamais dit que ce soit rentable ou que ce ne le soit pas.

**M. Mazankowski:** Autrement dit, vous ne voulez pas prendre position quant à la rentabilité du transport des grains?

**M. Benson:** Pas sans enquête.

**M. Mazankowski:** Est-ce qu'on vous a déjà demandé d'envisager une enquête?

**M. Benson:** Non, jamais.

**M. Mazankowski:** D'où pensez-vous que l'on pourrait tirer une semblable conclusion? Cela vient-il des chemins de fer?

**M. Benson:** Je n'en ai aucune idée.

**M. Mazankowski:** Je vois. Monsieur Benson, à propos des objectifs de la politique nationale des transports, je suis d'accord avec vous lorsque vous dites qu'il existe une politique en vertu de la Loi nationale sur les transports. Si l'on considère qu'un des principaux objectifs de la politique des transports est d'utiliser la politique des transports comme un instrument ou un outil économique de développement régional estimez-vous que la Loi nationale des transports vous offre une marge suffisante pour parvenir à cet objectif en particulier?

**M. Benson:** Si vous voulez parler de développement régional et des variantes des tarifs indépendamment des niveaux de concurrence de ces tarifs, je pense alors que le gouvernement doit agir indépendamment en ce domaine, comme c'est le cas de la région de l'Atlantique. Nous n'avons pas le pouvoir de subventionner un tarif de transport de fret en particulier.

**M. Mazankowski:** Êtes-vous satisfait du mécanisme qui sert à détecter les tarifs discriminatoires pour une certaine région et à prendre des mesures à ce sujet?

**M. Benson:** Voulez-vous parler de l'article 23 et des appels prévus en vertu de cet article. Évidemment, vous connaissez la fameuse affaire du colza et je ne m'étendrai pas sur le sujet car elle passe actuellement en appel auprès du Cabinet. La procédure a été très longue. Il n'y a pas eu tellement d'appels en vertu de l'article 23. Nous avons essayé de mettre sur pied une procédure abrégée dans le cadre de l'article 23. Sans doute, dans certains cas qui ont été portés à notre attention depuis six ou huit mois, nous avons demandé aux utilisateurs et aux compagnies de chemin de fer de régler la question à l'amiable. Ils avaient parlé de faire appel en vertu de l'article 23 et ils ont fini par se mettre d'accord; j'estime que c'est une procédure bien préférable à la procédure officielle, lorsque c'est possible.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** What you are really saying is that within the existing legislative framework there is sufficient latitude for these sorts of anomalies to be worked out.

**Mr. Benson:** Yes, there is, but I do not want to underestimate the difficulties of an appeal under Section 23, because one has to go to court and hire lawyers and you get conflicting views and, of course, people have different interests, and it can be a drawn-out procedure. It is not drawn out by the Commission, but you have people with different interests and they all appear and they all want their day in court, and it takes a long time. We are trying to avoid this as much as possible by taking action. When someone indicates a grievance we will sit down with them in a prehearing conference before the hearing and try to get them to resolve their differences. Indeed, that has been successful in several cases.

**Mr. Mazankowski:** Could you explain to the Committee, Mr. Benson, how your Commission handles the filing and the application for freight rates? Do you examine them, do you investigate them, or are they just simply filed? Do you have the power to say, "This rate appears to be out of line and we suggest that you reconsider." Do you have that power?

**Mr. Benson:** No, we really do not have that power.

**Mr. Mazankowski:** You do not have that power.

**Mr. Benson:** They file their freight rates and they are on file for 30 days and they go into effect. The only power we have is when somebody takes action under Section 23, or some other section, the shipper section of the Railway Act, to indicate that they think the rates are wrong.

• 1220

**Mr. Mazankowski:** You mentioned the rapeseed case, Mr. Benson. I appreciate that you may not be able to comment, but is the question at issue in the rapeseed case the fact that the railways have failed to comply with your direction in the kind of tariff?

**Mr. Benson:** No, it is more complicated than that. I really do not want to comment on the decision beyond saying that the decision we made was an interim decision, subject to review after a period of time. The interim decision has been appealed to the Cabinet.

**Mr. Mazankowski:** One further question, Mr. Minister. Prior to the WEO Conference you were given a directive by the Minister to examine the freight rates which could be considered as discriminatory to Western Canada. Has that study been completed? Is information available and, if so, could that information be tabled with the Committee?

**Mr. Benson:** First of all, respecting rates, we are asked to determine certain rates. These rates were determined and that document is public. Now, respecting costs, we were directed to obtain costs from the railways for particular types of shipments. This information was to be obtained by the Commission and was to be provided to the provinces on a confidential basis. We have set up a panel in the Commission, chaired by myself, to deal with this particular matter. Reporting to this panel is a committee that we have appointed consisting of representatives of Western provinces, the Minister of Transport, ourselves and the railroads. They have the cost data. We had a meeting this

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Vous voulez dire en fait qu'à l'intérieur du cadre législatif actuel on a ménagé une marge suffisante pour régler ce genre d'anomalie.

**M. Benson:** Oui, mais je ne veux pas sous-estimer les difficultés d'un appel en vertu de l'article 23 parce qu'il faut passer en Cour, engager des avocats, concilier les points de vue et, évidemment, les gens sont poussés par des intérêts différents; cela peut devenir une procédure épuisante. Ce n'est pas la Commission qui fait traîner les choses mais des gens qui ont des intérêts très différents sont en présence, ils témoignent, exigent leur journée de tribunal, c'est très long. Nous essayons d'éviter cela le plus possible en prenant des mesures nous-mêmes. Lorsqu'un nous signale un grief, nous essayons la conciliation avant les audiences. D'ailleurs, le procédé a été couronné de succès dans plusieurs cas.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous nous expliquer, Benson, comment votre Commission traite les demandes de tarifs de fret? Les étudiez-vous, faites-vous des enquêtes ou bien vous contentez-vous de les classer? Avez-vous le pouvoir de déclarer: ce tarif nous semble exagéré, nous vous suggérons de reconsidérer la question. Avez-vous ce pouvoir?

**M. Benson:** Non, nous n'avons pas vraiment ce pouvoir.

**M. Mazankowski:** Vous ne l'avez pas.

**M. Benson:** Les tarifs sont déposés chez nous et après une période de 30 jours ils entrent en vigueur. Le seul pouvoir que nous ayons intervient lorsqu'une personne en appelle à l'article 23, ou à un autre article de la Loi sur les chemins de fer pour démontrer qu'à son avis les tarifs ne sont pas justifiables.

**M. Mazankowski:** Monsieur Benson, vous avez cité l'affaire du colza. Je comprends bien que vous ne puissiez pas faire d'observations mais ce qui prêtait à controverse dans l'affaire du colza, c'est le fait que les chemins de fer ne s'étaient pas conformés à vos directives en matière de tarifs?

**M. Benson:** Non, c'est plus compliqué. Je ne veux vraiment faire d'observations, je me contenterais de dire que la décision que nous avons prise était une décision temporaire, susceptible d'être révisée après un certain temps. Cette décision temporaire a fait l'objet d'un appel auprès du Cabinet.

**M. Mazankowski:** Une dernière question, monsieur le ministre. Avant la conférence du WEO, le ministre vous avait demandé d'examiner les tarifs de transport qui pouvaient être considérés comme étant discriminatoires pour l'ouest du Canada. Cette étude est-elle terminée, est-elle disponible, et si c'est le cas, serait-il possible de nous la communiquer?

**M. Benson:** En premier lieu, à propos des tarifs, on nous demande de déterminer certains tarifs. Ces tarifs ont été déterminés, il s'agit d'un document public. Maintenant, à propos des coûts, on nous a demandé d'obtenir des chemins de fer qu'ils nous soumettent les coûts pour certains transports d'un type particulier. Ces renseignements devaient être soumis à la Commission par les provinces de façon confidentielle. Au sein de la Commission, nous avons mis sur pied un groupe de travail que je préside, pour régler cette question. Un comité que nous avons nommé et qui est constitué des représentants des provinces de l'Ouest, du ministre des Transports, de nous-mêmes et des représen-

[Text]

week and we are examining the cost data on those particular items.

**Mr. Mazankowski:** Is this investigation that you undertook under Section 22 of the National Transportation Act respecting long-short haul differences, the finished product versus unfinished product, and the rate grouping structures?

**Mr. Benson:** That is not all completed, no. I was talking about the six specific rates.

In the other cases, the WEO Conference decided to hire consultants to look into particular matters. We have got the railroads and the consultants together to discuss these particular matters and that is proceeding.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Hamilton, Mr. Ellis, Mr. Hurlburt are on my list, and then on the second round, Mr. McRae and Mr. Howard.

Before I go to Mr. Hamilton, I would like to ask a question, if I may, Mr. Benson.

**Mr. Benson:** I must clarify something. Our report regarding the 23 freight rates was made to the Minister. It is his report and only he can release it. It is not up to us to release it. I am sorry; I may have misled you.

**The Chairman:** Mr. Benson, may I just direct a simple question for clarification? In reply to Mr. Mazankowski, you stated that the railroads have a pretty good computer system governing the location of their cars at all times. The Minister has stated publicly that perhaps there should be an independent government agency of some kind that would have a computer system showing the exact location of railway cars at all times. He, as the Minister responsible to the House of Commons for the railroads, would be better able to answer where these cars are and how fast the turnaround is in hauling grain, and so on.

Do you see the need for a government agency independent of railroads setting up another computer system to keep tab on the cars?

**Mr. Benson:** Mr. Chairman, I had not heard of this particular statement by the Minister. The railways have a computer system locating their cars. I am told—and I am no expert in this particular area—that it is a very good computer system. Certainly they spent a lot of money in putting it into force, and the data is available there. Perhaps there is the matter of better co-ordination of the data.

**The Chairman:** Fine. Thank you, Mr. Benson.

Mr. Hamilton.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** I would like to get a little more specific in the time we have left. Was the Commission involved in this snarl-up we had in Western Canada over the past few months?

[Interpretation]

tants des chemins de fer est responsable devant ce groupe. Ce comité possède toutes les données en matière de coût. Nous nous sommes réunis cette semaine et nous examinons ces données dans ces cas particuliers.

**M. Mazankowski:** Il s'agit d'une enquête que vous avez faite en vertu de l'article 22 de la Loi nationale sur les transports, au sujet des différences entre les transports sur de longues et de courtes distances, les produits finis et les produits non-finis, ainsi qu'une structure tarifaire?

**M. Benson:** Tout n'est pas terminé, non. Je parlais des six tarifs différents.

Dans d'autres cas, la conférence du WEO a décidé d'engager des experts pour étudier ces questions. Nous avons réuni les représentants des chemins de fer et ses experts pour discuter de ces questions, ces discussions sont en cours.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Hamilton, monsieur Ellis, monsieur Hurlburt, vous êtes sur ma liste, nous passerons aussitôt au second tour avec M. McRae et M. Howard.

Avant de vous donner la parole, monsieur Hamilton, je voudrais poser une question, si vous me le permettez.

**M. Benson:** Je dois apporter une précision. Notre rapport concernant les 23 tarifs de transport a été soumis au ministre. C'est son rapport et il est le seul à pouvoir le communiquer. Ce n'est pas notre rôle. Je suis désolé de vous avoir induit en erreur.

**Le président:** Monsieur Benson, je vais vous demander, très rapidement, une précision. Vous avez répondu à M. Mazankowski, que les compagnies de chemins de fer avaient un système d'ordinateurs satisfaisant pour connaître en permanence l'emplacement de leurs wagons. Le ministre a déclaré publiquement qu'il faudrait peut-être créer un organisme gouvernemental indépendant qui posséderait un système d'ordinateurs surveillant en permanence l'emplacement de tous les wagons des chemins de fer. En tant que ministre responsable des chemins de fer, à la Chambre des communes, il serait mieux à même de répondre à cette question, de nous dire où se trouvent ces wagons, tant qu'il leur faut pour faire un aller-retour de grains, etc.

Voyez-vous l'utilité d'un organisme gouvernemental indépendant des chemins de fer qui posséderait au autre système d'ordinateurs pour surveiller les wagons?

**M. Benson:** Monsieur le président, je n'ai pas entendu le ministre faire cette déclaration-là. Les chemins de fer ont un système d'ordinateurs qui détermine l'emplacement de leurs wagons. On me dit, je ne suis pas un expert en la matière, que c'est un système excellent. En tout cas, le système leur a coûté très cher, et les données sont disponibles. Peut-être s'agirait-il de mieux coordonner ces données.

**Le président:** Très bien, merci, monsieur Benson.

Monsieur Hamilton.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Dans le temps qu'il nous reste, je voudrais entrer plus avant dans les détails. La Commission a-t-elle pris part au désordre que nous connaissons dans l'ouest du Canada depuis quelques mois?



[Texte]

• 1225

**Mr. Benson:** You are speaking of grain shipments, I presume.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Right.

**Mr. Benson:** There are some problems with regard to lumber shipments as well.

We certainly have had knowledge of it, as the public has had knowledge of it. I have a report on the situation which I would be willing to table. It is rather long, indicating what has happened. Perhaps I could table that, and I could have someone available, an expert in this regard at some point.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Okay, I would appreciate that. Can you tell me who actually orders the trains into certain areas, into the snow-blocked areas out there?

**Mr. Benson:** The railroads.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** The railroads or the Canadian Wheat Board.

**Mr. Benson:** No, the block shipping system tells them where to go and when to go.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** I suggest that the crux of the problem has been that it has been the Canadian Wheat Board ordering these trains into snow-blocked areas, and it was only last week that the railways finally stood up on their hind legs and said, there are certain lines we are not going to order trains into. Can they do this without your approval? There are certain lines that are out of operation on the Prairies right now.

**Mr. Benson:** We have co-ordinators at the Lakehead and at Vancouver who have done a pretty good job, in my opinion, as far as it is within our powers to do it. The railroads basically are responsible for moving their cars. But there is an agreement under the block shipping arrangement, as you know, where the Wheat Board can ...

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** I am suggesting, Mr. Benson, that the whole transportation effort in Western Canada was dissipated over the past winter because of indiscriminate ordering of trains into snow-blocked areas. We have been hung up on this one little principle of equity, that every little farmer in every little town has to have the same delivery opportunities every week of the year. It has killed us. I am wondering if you have made recommendations to government about this.

**Mr. Benson:** There has been an agreement now to leave those lines out of service. I had an example brought to my attention by one of the railroads yesterday with regard to their snow problems in the West, where they took off two main-line locomotives and some other equipment and spent two days trying to get to some cars. Finally they just gave it up and said, we could be hauling a lot more if we had them back on the main lines.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** I am aware that they plowed over a quarter of a million miles of snowbound tracks.

[Interprétation]

**M. Benson:** Vous voulez parler des expéditions de grain, je suppose.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Exact.

**M. Benson:** Nous avons également eu des problèmes d'expédition de bois.

Nous sommes au courant de cette situation, le public aussi d'ailleurs. Je possède un rapport à ce sujet que je suis disposé à vous communiquer. C'est assez long, cela explique ce qui s'est passé. Peut-être pourrais-je le déposer et convoquer un expert en la matière qui pourrait répondre à vos questions.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** D'accord, je vous en serai reconnaissant. Pouvez-vous me dire qui, en fait, envoie les trains dans une certaine région, en particulier les régions bloquées par la neige?

**M. Benson:** Les compagnies.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Les compagnies ou la Commission canadienne du blé.

**M. Benson:** Non, le système d'expédition donne au train l'ordre de se rendre à tel endroit, à tel moment.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** A mon sens, le fond du problème c'est que la Commission canadienne du blé a envoyé ces trains dans des régions bloquées par la neige et ce n'est que la semaine dernière que les compagnies de chemins de fer se sont finalement rebelles et ont déclaré: Il y a certaines lignes où nous n'enverrons plus de trains. Peuvent-elles le faire sans votre approbation? Il y a certaines lignes qui ne fonctionnent plus dans les Prairies à l'heure actuelle.

**M. Benson:** A Lakehead et à Vancouver, nous avons des coordinateurs qui, à mon sens, ont fait de l'excellent travail, dans la mesure où cela est de notre pouvoir. Fondamentalement, les compagnies sont responsables des allées et venues de leurs wagons. Mais, comme vous le savez, il y a un accord qui donne à la Commission du blé la possibilité de ...

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Monsieur Benson, je voulais dire qu'au cours de cet hiver tous les efforts accomplis dans l'Ouest du Canada en matière de transport ont été rendus inutiles lorsqu'on envoyait de manière irréfléchie des trains dans des régions bloquées par la neige. Nous nous sommes laissés arrêter par ce petit principe d'équité selon lequel chaque petit fermier de chaque petite ville a droit au même service de livraison chaque semaine de l'année. Et c'est cela qui a tout démoli. Je me demande si vous avez fait des recommandations au gouvernement à ce sujet.

**M. Benson:** On a maintenant convenu de ne pas garder ces lignes en service. Hier, une des compagnies a attiré mon attention sur ces problèmes de neige dans l'Ouest et m'a cité l'exemple de deux locomotives de grandes lignes et d'un certain matériel qui ont été enlevés du service et il a fallu deux jours pour essayer d'obtenir des wagons. Finalement, ils ont abandonné la partie et déclaré qu'il serait beaucoup plus utile de les renvoyer sur les lignes principales.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Je sais qu'ils ont déneigé plus d'un quart de million de milles de voies enneigées.

[Text]

I have a second question. In my particular area the Canadian National on the Gravelbourg subdivision have taken up the tracks at an elevator, a little town called Burnham. Would they do this with your approval or without? Would there be anyone here who could talk about this?

**Mr. Benson:** I will inquire into it. I do not know the particular incident.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** The interesting point is, of course, that now the farmers can still deliver to the elevator. The railways pay for the trucking into Swift Current, 18 or 20 miles. I am assuming the railways charge that up as an expense against the branch line, and probably receive in government subsidy 80 per cent of the trucking charges.

There was some talk about maintenance on safety. I can tell you about the area where I deliver grain, 35 miles that the local crew look after. The replacement of railway ties over the last years has been less than one per mile. I do not consider this to be very satisfactory.

**Mr. Benson:** To get back to an earlier question with regard to lines that are out of operation by agreement, there are 23 CN and 10 CP.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Yes, it is a good number that are out of order.

When you calculate the loss on a branch line, some of my people are a little concerned because in the most specific instance where the CPR—it will be on the Stewart Valley subdivision—abandoned a water tower and there were some acres to be bought back by the farmer, and a matter of a pipe, the farmer had to pay the cheque to Marathon Realty. Would this still be considered revenue for that particular branch line or not?

**Mr. Benson:** I will have to look at that.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** These are specific questions, but these are the things my people are concerned about.

**Mr. Benson:** Yes. That question is now in the record, and if we require additional information to trace it down, I will come back to you. We will provide answers for that particular instance.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** I notice that you have a Mr. R. G. Menzies, one of your co-ordinators, here. I would like to direct a question to Mr. Menzies, if I may, Mr. Chairman.

**Mr. Benson:** Yes. I was thinking that when we submitted Mr. Menzies' notes to me, which I may have to change a little in that they are personal notes to me to the Committee, you might question Mr. Menzies at that time with regard to these particular matters.

• 1230

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** I am aware that Mr. Menzies was the grain transportation co-ordinator at Thunder Bay for some considerable time and presumably he would be familiar with the target figures that are set by the railways and also by the Canadian Wheat Board.

[Interpretation]

J'ai une autre question à poser. Dans ma région le Canadien National du secteur de Gravelbourg a repris les voies vers un élévateur, une petite ville nommée Burnham. L'ont-ils fait avec ou sans votre approbation? Est-ce que l'un d'entre vous le sait?

**M. Benson:** Je vais m'informer, je ne connais pas cet incident en particulier.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Évidemment il est intéressant de constater que les agriculteurs peuvent toujours effectuer leur livraison vers les éleveurs. Les compagnies de chemins de fer paient les frais de transport par camion vers Swift Current sur une distance de 18 ou 20 milles. Je suppose que les chemins de fer facturent ces frais comme des frais de ligne secondaire et reçoivent du gouvernement environ 80 p. 100 des frais de transport par camion.

On a parlé d'entretien dans le cadre de la sécurité. Je peux vous parler de la région où je livre des grains, des 35 milles de voies qui sont entretenues par les employés locaux. Le nombre de traverses remplacées depuis plusieurs années a été inférieur à une traverse par mille. Je ne juge pas cela très satisfaisant.

**M. Benson:** Je reviens à une question que vous avez posée tout à l'heure à propos des lignes qui ne fonctionnent plus en vertu d'un accord, il y en a 23 pour le CN et 10 pour le CP.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Oui, il y en a beaucoup qui ne fonctionnent plus.

Lorsque vous parlez les pertes réalisées sur une ligne secondaire, cela préoccupe un peu les habitants de ma région et je peux vous citer un cas particulier où le CP, je pense qu'il s'agit du secteur de Stewart Valley—a abandonné un château d'eau et mis en vente plusieurs acres de terrain qui pouvaient être rachetés par l'agriculteur, il y avait également une question de canalisation et l'agriculteur a dû faire le chèque au nom de Marathon Realty. Est-ce que cela est considéré comme un revenu de cette ligne secondaire?

**M. Benson:** Je vais devoir vérifier.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Il s'agit de problèmes précis mais c'est là ce qui préoccupe la population.

**M. Benson:** Oui, Nous en avons pris note et lorsque nous aurons obtenu des renseignements, nous vous les communiquerons. Nous vous donnerons des réponses précises à ce sujet.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Je constate que vous êtes accompagné de M. R. G. Menzies, l'un de vos coordinateurs. Je voudrais poser une question à M. Menzies, si vous me le permettez, monsieur le président.

**M. Benson:** Oui. M. Menzies doit me soumettre certaines notes, il s'agit de notes personnelles et donc je devrai peut-être les modifier un peu, mais à ce moment-là, vous pourrez peut-être lui poser des questions à ce sujet.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Je sais que M. Menzies était coordonnateur des transports des céréales à Thunder Bay pendant longtemps et qu'il connaît probablement les objectifs fixés par les chemins de fer et également par la Commission canadienne du blé.

[Texte]

There seems to be a lot of confusion and we have been unable to decide which figures are right. Could you comment on the fact, Mr. Menzies, that when we ended up the crop year last year, at the end of July, we moved as much grain as everyone wanted to have moved but were still 30,000 cars short of the Canadian Wheat Board target. And I am just wondering how realistic these Canadian Wheat Board targets are.

Could you comment on that at all?

**Mr. R. G. Menzies (Rail Rationalization Officer, Canadian Transport Commission):** The actual target figures, Mr. Hamilton, are agreed to between the two operating departments of the railways and the Canadian Wheat Board whereby they estimate the number of cars they feel can be delivered over a given period. I think the projection they make is for six months, taking all the various factors into consideration, in arriving at those target figures.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** The point I was trying to make Mr. Menzies is that when we had the railway people and the Canadian Wheat Board people before us, in other committees, there was a great variance in the target figures and we could never get these sorted out in our own minds. Which was the legitimate target figure, the railway one or the Canadian Wheat Board one?

In view of the fact that we ended up the last crop year 30,000 boxcars short of the Canadian Wheat Board target and yet still had moved all the wheat required, I sort of question the legitimacy of the Wheat Board's target figures.

**Mr. Menzies:** Of course, neither the Wheat Board nor the railways confided in me the actual target figures that were arrived in their projections.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** That was because there were two different figures.

**Mr. Menzies:** I was going to get to that. Actually, there are several sets of figures.

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** There sure are several. My God!

**Mr. Menzies:** Which figures are correct, Mr. Hamilton, with unloadings and loadings . . .

**Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** That is all. Thank you very much.

**The Chairman:** Gentlemen, it is half-past twelve. I have a few more on my list but Mr. Benson has stated that he can come back before the Committee at 9.30 a.m. on Tuesday. Is it the wish of the Committee that we now adjourn?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** If Mr. Benson comes back at 9.30 a.m. on Tuesday, can we have him all morning or are we going to adjourn at 11 a.m.? It is quite a broad field that we are covering here, and I am sure that . . .

[Interprétation]

Il semble y avoir pas mal de confusion à cet égard et nous n'avons pas pu obtenir de chiffres exacts. Avez-vous, monsieur Menzies, des commentaires à offrir sur le fait qu'à la fin de la dernière année récolte, à la fin du mois de juillet, nous avons transporté autant de céréales que nécessaires alors qu'il manquait toujours 30,000 wagons pour atteindre l'objectif de la Commission canadienne du blé. Je me demande dans quelle mesure les objectifs de cette Commission sont réalistes.

Avez-vous des commentaires à offrir?

**M. R. G. Menzies (agent de rationalisation du rail, Commission canadienne des transports):** Les objectifs, monsieur Hamilton, sont décidés conjointement par les deux sociétés ferroviaires et par la Commission canadienne du blé en fonction d'une estimation du nombre de wagons qui peuvent être rendus disponibles pendant une certaine période. Je pense que les prévisions sont établies pour six mois et tiennent compte de tous les facteurs qui entrent en jeu.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Ce que je voulais dire, monsieur Menzies, c'est que les représentants des sociétés ferroviaires et de la Commission canadienne du blé, lorsqu'ils ont comparu devant d'autres comités, nous ont donné des chiffres très différents et nous n'avons jamais réussi à obtenir quelque chose de précis. Quel était l'objectif véritable, celui des chemins de fer ou de la Commission canadienne du blé?

Étant donné que l'année dernière, il manquait 30,000 wagons pour atteindre l'objectif de la Commission du blé mais que nous avions néanmoins réussi à transporter tout le blé demandé, je mets en doute la légitimité des objectifs de la Commission du blé.

**M. Menzies:** Bien entendu, ni la Commission du blé ni les chemins de fer ne m'ont confié les objectifs effectifs sur lesquels ils se sont mis d'accord.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** C'est parce que ces chiffres divergeaient trop.

**M. Menzies:** J'allais y venir. En fait, il y a plusieurs ensembles de chiffres.

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Grand dieu, certainement qu'il y en a plusieurs.

**M. Menzies:** Ces chiffres sont exacts, monsieur Hamilton, si l'on tient compte des chargements et des déchargements . . .

**M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** C'est tout. Je vous remercie.

**Le président:** Messieurs, il est 12 h 30. J'ai encore quelques noms sur ma liste, mais M. Benson a dit qu'il pourrait revenir mardi matin à 9 h 30. Le Comité souhaite-t-il ajourner maintenant?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Si M. Benson revient à 9 h 30 mardi, allons-nous siéger toute la matinée ou bien ajourner à 11 h 00. C'est un très vaste domaine que nous étudions là et je suis sûr que . . .

[Text]

**The Chairman:** It depends upon the availability of a committee room. I will look into the possibility of sitting as late as 1.320 p.m., on Tuesday, if it is necessary.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, I am sure we are all most agreeable to having Mr. Benson back. I am sure we need at least another session to get through this and it is getting late.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, will there be more than just Tuesday morning's meeting? I find it impossible to be here Tuesday morning and I would like to investigate . . .

**The Chairman:** I appreciate that, Mr. Ellis. It will depend on the Committee members on Tuesday morning. But if Mr. Benson capably handles all questions Tuesday morning, I cannot have him back specially for you after that. We will see what happens Tuesday morning, I think.

It is agreeable that we now adjourn and stand Vote 70?

Vote 70 allowed too stand.

**The Chairman:** The Committee is adjourned until 9.30 a.m. on Tuesday.

[Interpretation]

**Le président:** Tout dépend si nous pouvons disposer de la salle de comité. Je vais m'enquérir de la possibilité de siéger jusqu'à 12 h 30 mardi, si nécessaire.

**M. McRae:** Monsieur le président, je suis sûr que nous sommes tous heureux que M. Benson revienne. Nous aurons bien besoin d'une autre séance pour poser toutes nos questions et aujourd'hui il se fait tard.

**M. Ellis:** Monsieur le président, y aura-t-il d'autres séances que celles de mardi matin? Il m'est impossible de venir mardi et j'aimerais . . .

**Le président:** Je comprends votre problème, monsieur Ellis. Tout dépendra des membres du Comité mardi matin. Si M. Benson répond à toutes les questions mardi matin, je ne peux pas le faire revenir spécialement pour vous plus tard. Nous verrons ce qu'il adviendra mardi matin.

Vous convient-il d'ajourner maintenant et de réserver le crédit 70?

Le crédit 70 est réservé.

**Le président:** La séance est levée jusqu'à mardi matin 9 h 30.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, April 2, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

RESPECTING:

Estimates 1974-75—  
Canadian Transport Commission

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

Second Session

Twenty-ninth Parliament, 1974

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le mardi 2 avril 1974

Président: M. Jack Horner

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1974-1975—  
Commission canadienne des transports

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Deuxième session de la

vingt-neuvième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. Jack Horner

*Vice-Chairman:* Mr. Les Benjamin

Messrs.

Blenkarn  
Blouin  
Campbell  
Godin

Guay (*Saint-Boniface*)  
Holland  
Loiselle  
Mackasey

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. Jack Horner

*Vice-président:* M. Les Benjamin

Messieurs

McCain  
McKenzie  
McRae  
Rose  
Schellenberger

Stewart (*Cochrane*)  
Stewart (*Marquette*)  
Turner  
(*London East*)  
Whicher—(19).

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Nino Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, March 29, 1974:

Mr. Guay (*St. Boniface*) replaced Mr. Corriveau

On Tuesday April 2, 1974:

Mr. Blenkarn replaced Mr. Ellis  
Mr. Whicher replaced Mr. MacKay  
Mr. McCain replaced Mr. Mazankowski  
Mr. Holland replaced Mr. Hurlburt

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

Le vendredi 29 mars 1974:

M. Guay (*St. Boniface*) remplace M. Corriveau

Le mardi 2 avril 1974:

M. Blenkarn remplace M. Ellis  
M. Whicher remplace M. MacKay  
M. McCain remplace M. Mazankowski  
M. Holland remplace M. Hurlburt

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 2, 1974  
(3)

[Text]

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

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blenkarn, Blouin, Campbell, Guay (St. Boniface), Holland, Horner (Crowfoot), Loisel, McCain, McKenzie, McRae, Schellenberger, Stewart (Marquette), Turner (London East) and Whicher.

Other Member present: Mr. Masniuk.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable E. J. Benson, President; Mr. J. Hanley, Executive Director, Traffic and Tariffs Branch; Mr. R. G. Menzies, Rail Rationalization Officer, Former Grain Co-ordinator at Lakehead; Mr. M. C. Tosh, Director, Rail Services Analysis Branch; Dr. K. Studnicki-Gizbert, Executive Director, Economic and Social Analysis Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 1, 1974 dealing with the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 (See Minutes of Proceedings for Thursday, March 28, 1974, Issue No. 1).

The Chairman called Vote 70—Canadian Transport Commission—Operating Expenditures.

The witnesses answered questions.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, April 4, 1974.

Le greffier du Comité  
Nino Travella  
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 2 AVRIL 1974  
(3)

[Traduction]

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

Membres du Comité présent: MM. Benjamin, Blenkarn, Blouin, Campbell, Guay (Saint-Boniface), Holland, Horner (Crowfoot), Loisel, McCain, McKenzie, McRae, Schellenberger, Stewart (Marquette), Turner (London-Est) et Whicher.

Autre député présent: M. Masniuk.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E. J. Benson, président; M. J. Hanley, directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs; M. R. G. Menzies, agent de la rationalisation (rail), ancien coordonnateur des grains à Lakehead; M. M. C. Tosh, directeur, Direction de l'analyse des chemins de fer; M. K. Studnicki-Gizbert, directeur exécutif, Division de l'analyse économique et sociale.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 1<sup>er</sup> mars 1974 ayant trait au budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975 (Voir procès-verbal du jeudi 28 mars 1974, fascicule n<sup>o</sup> 1).

Le président met en délibération le crédit 70—Commission canadienne des transports—dépenses de fonctionnement.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 4 avril 1974, à 15 h 30.

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 2, 1974.

• 0941

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, we do not have a quorum but we do not necessarily need one to hear witnesses.

We are now studying Vote 70 of the Department of Transport's estimates:

Department of Transport  
D—Canadian Transport Commission

Vote 70—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—\$15,294,000.

We have with us Mr. Benson of the Canadian Transport Commission for further questioning. I had hoped that we could sit past eleven o'clock but the Clerk informs me that there are a number of committees at eleven o'clock and the House Leader would prefer that we not sit past that hour. So I think we should get started.

I have on my list, Mr. Stewart and Mr. Whicher, but before Mr. Stewart begins, Mr. Benson would like to table some information that he brought with him which was asked for at the last meeting.

**Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission):** Thank you, Mr. Chairman.

When we were here on Thursday, I indicated to Mr. Hamilton that I had a report on the recent movements of grain from country elevators to major exporting ports which I would be glad to table for the Committee's information. I have the report with me today and the required number of copies which I am depositing with the Clerk for distribution.

**The Chairman:** Should these be appended to the Committee proceedings?

Apparently there is no strong demand for copies, so I guess all who are here have a copy of the report to which Mr. Benson has referred.

Mr. Stewart, you are the first questioner.

**Mr. Stewart (Marquette):** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Benson if he could tell me whether Transair has filed an application with the Air Transport Committee of the CTC to supply jet service between Prince Albert, Regina and Brandon, and Toronto?

**Mr. Benson:** My recollection is, and I would have to check this, that there has been an application filed but that it has not been dealt with at the present time. As I say, that is subject to checking.

**Mr. Stewart (Marquette):** You think that you have received that?

**Mr. Benson:** I think there was an application. I saw a notice on the agenda, which I read through, that such an application has been received. I will check it for you, though.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 2 avril 1974

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, nous n'avons pas de quorum, mais cela n'est pas nécessaire pour entendre les témoins.

Nous étudions à présent le crédit 70 du budget du ministère des Transports.

Ministère des transports  
D—Commission canadienne des transports

Crédit 70—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—\$15,294,000.

Nous recevons ce matin M. Benson, de la Commission canadienne des transports, et nous pouvons lui poser des questions. J'espérais que nous pourrions siéger après 11 h 00 mais le greffier m'indique qu'il y a d'autres comités à 11 h 00 et le leader à la Chambre préférerais que nous ne dépassions pas cette heure. Je pense que nous pouvons donc commencer.

J'ai sur ma liste les noms de MM. Stewart et Whicher, mais avant que M. Stewart ne commence, M. Benson voudrait présenter les documents qu'il a apportés et qu'on lui a demandés au cours de la dernière réunion.

**L'hon. E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports):** Je vous remercie, monsieur le président.

Jeudi dernier, j'ai indiqué à M. Hamilton que je possédais un rapport sur les récents transports de céréales à partir des éleveurs à grain à destination des ports d'exportation et je serais heureux de présenter ce rapport maintenant. J'ai ici le rapport et le nombre requis d'exemplaires que je remets au greffier afin qu'il les distribue.

**Le président:** Est-ce que ces rapports doivent être ajoutés au procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui?

Apparemment, la demande d'exemplaires n'a pas été très forte et je pense que tous les députés ici présents auront un exemplaire du rapport dont a parlé M. Benson.

Monsieur Stewart, vous êtes le premier à poser des questions.

**M. Stewart (Marquette):** Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais demander à M. Benson s'il peut me dire si Trans-Air a fait une demande au Comité des transports aériens de la CCT visant à assurer les services réactés entre Prince-Albert, Regina, Brandon et Toronto?

**M. Benson:** Si je me souviens bien, et il va falloir que je le vérifie, une demande a été faite mais elle n'a pas encore été étudiée. Comme je l'ai dit, cela est sujet à vérification.

**M. Stewart (Marquette):** Pensez-vous l'avoir reçue?

**M. Benson:** Je pense qu'il y a eu une demande. J'ai lu une note indiquant qu'une demande avait été reçue. Je vais le vérifier, pourtant.



[Texte]

**Mr. Stewart (Marquette):** The reason for my asking this question is that I know Transair has come up with a proposal to supply this service to western Canada and that it is very, very important to the people of western Manitoba.

As an example, at the present time Brandon and western Manitoba have no air service of any kind, so there are approximately 200,000 Manitobans would use this airport. As you know, there was a commuter service between Brandon and Winnipeg which was discontinued because it did not prove to be that satisfactory.

The reason the people of western Manitoba are interested in this proposal and application is that it will give the people of this area east-west service, which they have not had for a number of years. At the present time, if anybody in western Manitoba, say, is going to Edmonton or Calgary or Vancouver, then they have to drive back to Winnipeg which maybe involves a drive of 250 miles; then they head west from Winnipeg.

If Brandon and this area are going to have efficient economic growth, it is essential that there be proper air service. At the present time, if this service were inaugurated, it would mean that Brandon to Toronto passengers would arrive at their destination in the same time as it now takes them to drive from Brandon to Winnipeg. I think it is sort of ironic that we have a new air terminal in Brandon. The reason I am very interested in this proposal is that the air terminal itself is actually located in the federal riding of Marquette. But we have a new air terminal there and yet we have no air service at the present time. I think this is a very serious situation.

• 0945

Could you tell me how long it will take before a decision is made on this application?

**Mr. Benson:** I really would have to check into that. It usually takes several months by the time the application is in and the supporting documents. We have to publish that there has been an application, people have the right to object, then there has to be a decision as to whether or not there is to be a public hearing, so it usually takes several months. It may have been in for some time. I do not know. As I have said, it came to my notice that there was an item on the agenda in the Transport Committee.

**Mr. Stewart (Marquette):** What I would like you to explain to me is, what is the CTC's policy on services to areas like Brandon and Prince Albert?

**Mr. Benson:** I really cannot comment on the Brandon area specifically. As you know, we made a decision which has been appealed to the Cabinet with regard to what you called a commuter service, so I cannot comment on that because it is at present before the Cabinet.

However, generally our policy is that where someone applies and there is a requirement for service as shown by the public in the public interest—if somebody wants to run the service, there is public interest to run a service—then we would grant such a service providing it did not put somebody else out of business who was operating very close to that point, or something like this. It is very difficult to give a complete policy. It depends on the area you are serving.

[Interprétation]

**M. Stewart (Marquette):** La raison pour laquelle je pose cette question est que je sais que Trans-Air a fait une proposition pour assurer ce service dans l'ouest du Canada, c'est un service très important aux résidents de l'ouest du Manitoba.

A titre d'exemple, à l'heure actuelle Brandon et l'ouest du Canada ne disposent d'aucun service aérien, et il y a environ 200,000 Manitobains qui pourraient utiliser cet aéroport. Comme vous le savez, il existe un service de navette entre Brandon et Winnipeg, ce service a été interrompu car il n'était pas satisfaisant.

La raison pour laquelle les résidents de l'ouest du Manitoba s'intéressent à cette proposition et cette demande est qu'elle leur assurera un service est-ouest, qui fait défaut depuis plusieurs années. À l'heure actuelle, si un résident de l'ouest du Manitoba, se rend à Edmonton ou Calgary ou Vancouver, il lui faut revenir à Winnipeg, ce qui comporte un trajet en voiture d'environ 250 milles; et ensuite de Winnipeg vers l'ouest.

Si Brandon et la région veulent connaître un développement économique efficace, il est essentiel que l'on dispose d'un service aérien adéquat. À l'heure actuelle, si ce service était instauré, cela voudrait dire que les voyageurs de Brandon à Toronto arriveraient à leur destination dans le même temps que celui qu'il leur faut pour se rendre en voiture de Brandon à Winnipeg. Je pense que cela est d'autant plus ironique que nous disposons d'un nouveau terminus aérien à Brandon. La raison pour laquelle je m'intéresse à cette proposition est que ce terminus se trouve lui-même dans la circonscription fédérale de Marquette. Nous disposons d'un nouveau terminus, mais nous

n'avons pas encore de service aérien à l'heure actuelle. Je pense que cela est très sérieux.

Pourriez-vous me dire combien de temps il faudra attendre une décision à propos de cette demande?

**M. Benson:** A vrai dire, il va me falloir vérifier les faits. Généralement, il faut plusieurs mois après que la décision a été présentée avec les documents pertinents. Nous avons à la publier, les gens ont le droit de s'y opposer, ensuite il faut décider si l'on tiendra une audience publique ou pas, et par conséquent il faut plusieurs mois. Peut-être que cette demande est arrivée depuis quelque temps. Je ne sais pas. Comme je l'ai dit, je me suis rendu compte qu'il y avait une question à l'ordre du jour du Comité des transports.

**M. Stewart (Marquette):** J'aimerais que vous m'expliquiez quelle est la politique de la CCT à propos des services aériens pour les régions comme Brandon et Prince Albert?

**M. Benson:** Je ne saurais vous parler de façon spécifique de la région de Brandon. Comme vous le savez, nous avons rendu une décision pour laquelle un appel a été présenté au cabinet à propos de ce que vous appelez un service de navette, et par conséquent je ne saurais faire de commentaire car cette affaire est entre les mains du Cabinet.

Généralement, notre politique veut que lorsqu'une demande est faite et que l'on requiert des services dans l'intérêt du public, si quelqu'un veut assurer ces services, s'il y a un intérêt public à le faire, alors nous accordons ces services à condition qu'aucun service similaire ne sera interrompu dans le voisinage. Il est donc très difficile de définir une politique. Tout dépend de la région qui est desservie.

[Text]

We are interested in there being as much and as good an air service as possible for the public where people are willing to operate such a service. We have powers to subsidize in some cases, and we can only subsidize regional carriers and only in very specific areas where there is no alternative service. There is very little in the way of air subsidies in our estimates, as a matter of fact. I think it is about \$1.5 to \$2 million—\$2 million, I think.

**Mr. Stewart (Marquette):** In the case of this area in Manitoba, Air Canada at one time did provide service in there but they withdrew it. I think they have an obligation to the Canadian people to supply this type of service, but I would hope that the CTC would make sure that all areas of the country are given reasonable service of this type.

**Mr. Benson:** Speaking generally, I would say that that is our policy, but I cannot speak to a specific service without looking at that specific area and service.

Class 1, Toronto-Brandon-Regina-Prince Albert, came in this morning.

**Mr. Stewart (Marquette):** The application came in this morning, so you say there is a possibility that it could be processed within two months?

**Mr. Benson:** I do not like to guarantee a date, but it will be dealt with as judiciously as possible. We will move right ahead.

**Mr. Stewart (Marquette):** In other words, you assure the people of Western Manitoba that this will be expedited as quickly as possible?

**Mr. Benson:** As soon as we possibly can.

**Mr. Stewart (Marquette):** One final question. I have not had a chance to look at the reports you tabled this morning on the movement of grain from country elevators to the major exporting ports, but there is one question I would like to ask you on this. At the present time there are many Canadian boxcars in the U.S.A. Has the CTC any authority to bring these cars back to Canada? Or does this come under the jurisdiction of the Minister of Transport?

**Mr. Benson:** The railways would like to have the boxcars back, too, and they charge rentals on the boxcars in the United States. Steps were taken last year to require for the ITC to require the railroads to deliver them to the closest point to get back into Canada and not use them shipping back and forth across the United States.

• 0950

There are always a large number of boxcars in the United States because we ship a lot of bulk materials into the United States, far more than bulk materials coming from the United States into Canada. This means that at any given time we will have more cars in the United States than they will have in Canada by a long way.

There has been a side comment here that they are also better cars than the Americans and they like to keep them. However, I think the railways have made a strong effort to get the cars back. I know that the ICC was approached and railways were instructed to deliver them to the closest point.

[Interpretation]

Nous cherchons à ce qu'il y ait le maximum de services aériens excellents pour le public lorsque des gens désirent assurer ce service. Nous avons les moyens d'accorder des subventions dans certains cas et nous ne pouvons le faire que pour les transporteurs régionaux et seulement dans des régions très définies où il n'y a pas d'autres services. En fait, notre budget ne prévoit que peu de subsides au transport aérien. Je pense que cela est environ d'un million et demi à deux millions de dollars.

**M. Stewart (Marquette):** A un moment donné, Air Canada assurait le service dans cette région du Manitoba, mais le service a été interrompu. Je pense que la compagnie se doit d'assurer ce service aux Canadiens, mais j'espérais que la CCT s'assurerait que toutes les régions du pays sont desservies de façon appropriée.

**M. Benson:** Généralement parlant, je dirais que c'est là notre politique, mais je ne saurais me prononcer à propos d'un service particulier sans avoir examiné la région et le service dont il est question.

La demande de service de classe 1, Toronto-Brandon-Regina-Prince-Albert, est arrivée ce matin.

**M. Stewart (Marquette):** La demande vous est parvenue ce matin, ainsi vous dites qu'il serait possible de l'étudier d'ici deux mois?

**M. Benson:** Je ne voudrais pas définir une date, mais elle sera étudiée de la façon la plus judicieuse possible. Nous nous y mettrons tout de suite.

**M. Stewart (Marquette):** En d'autres termes, vous assurez les résidents de l'ouest du Manitoba que l'étude de cette demande sera faite le plus tôt possible?

**M. Benson:** Le plus tôt possible.

**M. Stewart (Marquette):** Une dernière question. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner le rapport que vous avez présenté ce matin à propos du transport des céréales des éleveurs vers les principaux ports d'exportation, mais j'aimerais vous poser une question à ce sujet. A l'heure actuelle, il y a de nombreux wagons canadiens aux États-Unis. Est-ce que la CCT a le pouvoir de ramener ces wagons au Canada? Cela dépend-il de la compétence du ministre des Transports?

**M. Benson:** Les compagnies ferroviaires, aimeraient recouvrer ces wagons également, et les États-Unis leur facturent des frais de location. L'an dernier des mesures ont été prises demandant à la CTI d'exiger des compagnies ferroviaires qu'elles rendent les wagons au point le plus proche du Canada et ne les utilisent pas sans arrêt aux États-Unis.

Il y a toujours aux États-Unis de nombreux wagons car nous exportons vers les États-Unis énormément de produits en vrac, beaucoup plus que ne le font les États-Unis. Cela signifie qu'à un moment donné nous aurons davantage de wagons aux États-Unis que nous en aurons au Canada.

Je pourrais ajouter à titre de commentaire que nos wagons sont bien meilleurs que les wagons américains et c'est pourquoi ils veulent les garder. Toutefois, je pense que les compagnies ferroviaires ont fait des efforts pour recouvrer l'utilisation des ces wagons. Je sais que la ICC en a été avertie et que les compagnies ferroviaires ont reçu l'ordre de rendre ces wagons au point le plus proche de la frontière.

[Texte]

**Mr. Stewart (Marquette):** If you were not sure that the railways were putting forth the effort they should in this, can the CTC interfere?

**Mr. Benson:** We have no authority over railways in the United States but we can make representation. This has been done. Whether it was done through us or directly by the railways, I do know that representations were made to the ICC and to the railroads directly in the United States to get the cars back to the closest point.

**Mr. Stewart (Marquette):** How soon do you feel that there will be a decision made on permanent policy on rail line abandonment? We know that a freeze has been put on all lines in the Prairies January 1, 1975.

**Mr. Benson:** We are in the hands of the government in this. They will have to indicate what the action is to be after January 1, 1975. We have not, really, any power to do anything except keep on paying the railways. There certainly needs to be a statement so that we may know how to proceed from the point onwards.

**Mr. Stewart (Marquette):** In other words, you are saying that until we know what the long-term government policy is, there is really nothing to be done.

**Mr. Benson:** Long-term or short-term, we will have to know next year whether we pay them money or whether railway applications are to be dealt with. We wait for the government policy in this.

**Mr. Stewart (Marquette):** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I want to ask Mr. Benson about the withdrawal of passenger service two or three years ago in southwestern Ontario.

Last December, we had Mr. MacMillan, the President of the Canadian National Railways, before this committee. I was fortunate enough to belong to it at that time and I asked him some questions regarding the withdrawal of service. He said that when that service was withdrawn from Owen Sound, Ontario, to Toronto, he was the most surprised man in Canada. Those are his words.

Mr. Chairman, if the President of the Canadian National Railways says that he was surprised; that he did not expect the service to be withdrawn, whom, Mr. Benson do we blame? Many people have tried to get this service restored, including myself. Do we blame the railways who, evidently, were prepared to carry on even though, according to law, they had to make an application to get their subsidy to withdraw the service? Do we blame the government or do we blame the CTC? In short, the people up there want the service; the CNR were prepared to give it. Who is the joker in this?

**Mr. Benson:** The withdrawal of the service was based on a decision of the Canadian Transport Commission.

**Mr. Whicher:** Right.

**Mr. Benson:** Since I have been President of the Canadian Transport Commission we have carried out studies. Two studies are complete respecting service in southwestern Ontario and the third study is on the verge of completion. I believe the two studies have been made public by the Minister and are in your hands. They mention several alternative ways to provide services in southwestern Ontario. The third study is in preparation and I under-

[Interprétation]

**M. Stewart (Marquette):** Si vous n'étiez pas sûr que les compagnies ferroviaires font tous leurs efforts dans ce sens, est-ce que la CCT peut intervenir?

**M. Benson:** Nous n'avons aucune autorité concernant les compagnies ferroviaires américaines, mais nous pouvons toujours faire des instances. Cela a déjà été fait. Je ne sais pas si c'était nous ou les compagnies ferroviaires directement qui ont présenté ces instances à la ICC et aux compagnies ferroviaires directement aux États-Unis afin qu'elles rendent les wagons au point le plus proche.

**M. Stewart (Marquette):** Dans combien de temps estimez-vous qu'une décision sera prise en matière de politique permanente relative à la désaffectation des lignes ferroviaires? Nous savons qu'un moratoire a été imposé jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1975 sur toutes les lignes des Prairies.

**M. Benson:** Nous dépendons du gouvernement à cet égard. Il lui faudra indiquer si cette action doit se poursuivre après le 1<sup>er</sup> janvier 1975. En fait, nous ne pouvons rien faire d'autre que de payer les compagnies ferroviaires. Nous avons besoin de déclarations à cet égard pour savoir comment procéder.

**M. Stewart (Marquette):** En d'autres termes, vous nous dites qu'à moins de connaître la politique à long terme du gouvernement, il n'y a rien qui puisse être fait.

**M. Benson:** Politique à long terme ou à court terme, nous devons savoir l'an prochain si nous devons payer les compagnies ferroviaires ou étudier leurs demandes. Nous attendons le gouvernement à ce sujet.

**M. Stewart (Marquette):** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Monsieur le président, je voudrais demander à M. Benson des questions concernant l'interruption du service-voyageur dans le sud-ouest de l'Ontario depuis deux ou trois ans.

En décembre dernier, M. MacMillan, président du Canadien National, a comparu devant le Comité. J'avais la chance d'appartenir à ce Comité et je lui ai posé des questions relatives à l'interruption du service-voyageur. Il a déclaré que lorsque le service entre Owen Sound, Ontario, et Toronto a été interrompu, ce fut lui le plus surpris au Canada. Tels furent ses propos.

Monsieur le président, si le président du Canadien National déclare avoir été surpris, ne pas s'être attendu à l'interruption du service, qui, monsieur Benson, devons-nous blâmer? De nombreuses personnes ont cherché à faire rétablir ce service, moi-même y compris, et devons-nous blâmer les compagnies ferroviaires qui, évidemment, étaient prêtes à continuer ce service, même si, selon la loi, elles devaient faire une demande de subvention pour interrompre ce service? Devons-nous blâmer le gouvernement ou la CCT. En bref, les clients veulent que l'on rétablisse le service, le CN était prêt à le faire. Où est l'échappatoire?

**M. Benson:** L'interruption du service a été fondée sur une décision de la Commission canadienne des transports.

**M. Whicher:** Exact.

**M. Benson:** Depuis que je suis président de la Commission canadienne des transports, nous avons entrepris des études. Deux études sont terminées et concernent le service dans le sud-ouest de l'Ontario, la troisième étude est sur le point d'être terminée. Je pense que ces deux études ont été rendues publiques par le ministre et sont à votre disposition. Il y est question de plusieurs autres méthodes pour accorder des services dans le sud-ouest de l'Ontario.

[Text]

stand—although you will have to question the Minister—that the Minister then intends to meet with the provinces to see how best a co-ordinated service can be established in that particular area of Ontario. However, again, we have done our work in preparing the groundwork that the Minister requested us to prepare.

**Mr. Whicher:** I know you were not involved then, but why are all these studies being made now after the service has been taken off? The studies should have been made before the trains were cancelled.

**Mr. Benson:** Really, I cannot comment on a decision of the Commission. Even if I had been there I would not have commented on the decision because our decisions are self-explanatory. The reasons are indicated in the decisions and I am not in a position to argue with them; they are subject to appeal to the Cabinet or to the courts.

• 0955

However, in the particular instance that you are speaking of, Southwestern Ontario, the Minister in turn asked that a study be done, and that is why the Commission undertook the study. In the report, as I recall it, in one of the two reports that have already been submitted, several alternatives are mentioned of ways of providing service into Southwestern Ontario.

**Mr. Whicher:** One of the alternatives, of course, was that buses were supposed to do the job, and with the greatest respect to the bus service, it just has not worked out that way. Mr. Benson, I want to ask this question, and it is given with no criticism to you or your Commission at all, I assure you. I would just like to put yourself and the gentlemen around the table and the people who live in Southwestern Ontario they have appealed for several years through their elected representatives from all sides of the House; they have done what they feel is the spade work and then they have the President of the CNR say that he was the most surprised man in Canada when this service was taken off.

To me, someone, and I am certainly not suggesting it is you but I am wondering if you would care to say it is—someone is passing the buck.

**Mr. Benson:** Certainly I am not passing any buck.

**Mr. Whicher:** No, I do not think you are.

**Mr. Benson:** The decision was a decision of the Canadian Transport Commission and subject to all appeals that such decisions have.

**Mr. Whicher:** But, Mr. Benson, when you are appealing against the CTC, what you are really asking is for a mouse to appeal against an elephant.

**Mr. Benson:** Not really at all. This question was raised the other day as to the powers of the government with respect to the CTC, and I would like to refer members of the Committee to Section 64 of the National Transportation Act, which indicates the powers—I might just read it; it is only a paragraph.

**Mr. Whicher:** Could you paraphrase it? I am not a lawyer and I...

[Interpretation]

La troisième étude est en préparation et je crois, même si vous devrez poser la question au ministre, que celui-ci a l'intention de rencontrer les responsables provinciaux pour voir si l'on peut établir un service en collaboration avec la province dans cette région de l'Ontario. Cependant, nous avons fait notre travail en préparant les données essentielles demandées par le ministre.

**M. Whicher:** Je sais que nous n'étions pas alors en cause, mais pourquoi ces études sont-elles faites après que le service a été interrompu? Ces études auraient dû l'être avant que les trains ne soient arrêtés.

**M. Benson:** En réalité, je ne saurais commenter une décision de la Commission. Même si j'avais été présent à l'époque, je n'aurais pas fait de commentaires car nos décisions s'expliquent d'elles-mêmes. Les raisons sont indiquées dans les décisions et il ne m'appartient pas d'en discuter; elles sont sujettes à l'appel auprès du Cabinet ou des tribunaux.

Toutefois, à propos du sud-ouest de l'Ontario, le ministre a demandé qu'une étude soit faite et c'est la raison pour laquelle la Commission l'a faite. Dans le rapport, si je me souviens bien, dans l'un des deux rapports qui ont déjà été présentés, on mentionne plusieurs autres possibilités pour assurer un service dans le sud-ouest de l'Ontario.

**M. Whicher:** L'une de ces possibilités, bien sûr, est le recours aux autobus, et avec le respect que je lui accorde, cela n'a pas fonctionné. Monsieur Benson, je vous pose cette question, et il ne s'agit pas d'une critique à votre égard ou à celui de la Commission, je vous l'assure. Je voudrais que vous-même ainsi que les fonctionnaires ici présents se mettent à la place des résidents du sud-ouest de l'Ontario; pendant plusieurs années ils se sont adressés à leurs représentants élus des deux côtés de la Chambre, ils ont commencé le travail et ensuite le président du CN déclare qu'il a été le plus surpris de l'interruption de ce service.

Pour moi, il y a quelqu'un et je ne dis pas que c'est vous, mais je me demande si vous voudriez nous dire de qui il s'agit, quelqu'un qui plaisante.

**M. Benson:** Ce n'est certainement pas moi.

**M. Whicher:** Non, je ne le pense pas.

**M. Benson:** La décision est une décision de la Commission canadienne des transports, qui, comme toute décision, est sujette à un appel.

**M. Whicher:** Mais, monsieur Benson, lorsque vous faites un appel contre la CCT, cela revient à demander à une souris de faire un appel contre un éléphant.

**M. Benson:** Non, pas en réalité. Cette question a été évoquée l'autre jour à propos des pouvoirs du gouvernement à l'égard de la CCT et j'aimerais renvoyer les membres du Comité à l'article 64 de la Loi nationale sur les transports, qui définit ses pouvoirs, je pourrais la lire, il n'y a qu'un paragraphe.

**M. Whicher:** Pourriez-vous le paraphraser? Je ne suis pas juriste et je...

[Texte]

**Mr. Benson:** It is very simple. Section 64(1) says.

The Governor in Council may at any time in his discretion either upon petition of any party, person or company interested, or of his own motion and without any petition or application, vary or rescind any order, decision, rule or regulation of the Commission whether such order or decision is made interparties or otherwise and whether such regulation is general or limited in its scope and application and any order that the Governor in Council may make with respect thereto is binding upon the Commission and all parties.

**Mr. Whicher:** What you are saying, then, Mr. Chairman, as I understand it, is that if the government had wished, they could have rescinded this service and put the trains back on the tracks.

**Mr. Benson:** If somebody applied to the Governor in Council, appealed to the Governor in Council, the Governor in Council could make a decision. They have made decisions in the past years, varying decisions of the Canadian Transport Commission. One was the Bell case; another one was with respect to Norontair.

**Mr. Whicher:** I do not know whether this is fair or not. I would just like you, if you could, to give me a yes or no answer on this: if the government had wished to put the trains back on, could they have done it, yes or no, please?

**Mr. Benson:** I am not a lawyer, but I would . . .

**Mr. Whicher:** I am not either. I just know the trains are not running.

**Mr. Benson:** Speaking as one nonlawyer to another, the government could instruct the service to be instituted, I would think.

**Mr. Whicher:** That is fine. I am glad to hear that could happen.

About passenger service in general across Canada, I have seen reports by the President of the CPR and I believe that they, the CPR, have made applications in the last year or so, two years, to do away with all passenger service in Canada. One of the things that obviously have been done in the past has been the downgrading of passenger service. Is it being upgraded now in the few remaining areas of Canada where it is still in force?

**Mr. Benson:** First of all, since I have been President of the Commission, no further passenger services have been discontinued.

**Mr. Whicher:** There are hardly any left.

**Mr. Benson:** None have been discontinued, and one has been ordered reinstated or improved. That is the Barrie decision that came up.

With regard generally to passenger service—and here I am giving an opinion not as an expert but as one like yourself who has used the service—the equipment is getting very old. The only new equipment that has been put into operation is the Turbo train by the CNR, and certainly it would seem to me that in the reasonable future, decisions are going to have to be made by the railways and the government with respect to the future of passenger service, whether new equipment is going to be put in and is it going to be necessary to change the method of financing; indeed, the Minister of Transport has mentioned this publicly. I believe the railways get 80 per cent of their loss

[Interprétation]

**M. Benson:** Il est très simple. L'article 64(1) stipule ce qui suit:

Le gouverneur en conseil peut à toute époque, à sa discrétion, soit à la requête d'une partie, personne ou compagnie intéressée, soit de son propre mouvement et sans aucune requête ni demande à cet égard, modifier ou rescinder toute ordonnance, décision, règle ou règlement de la Commission, que cette ordonnance ou décision ait été rendue *inter partes* ou autrement, et que ce règlement ait une portée et une application générales ou restreintes; et tout décret que le gouverneur en conseil prend à cet égard lie la Commission et toutes les parties.

**M. Whicher:** Ce que vous dites là, monsieur le président, si je comprends bien, est que si le gouvernement l'avait voulu, il aurait pu rescinder ce service et remettre le train sur les rails.

**M. Benson:** Si quelqu'un s'était adressé au gouverneur en conseil, avait fait un appel, celui-ci aurait pris une décision. Des décisions ont été prises dans le passé, modifiant les décisions de la Commission canadienne des transports. L'un concernait le cas de la compagnie Bell, l'autre la compagnie Norontair.

**M. Whicher:** Je ne sais pas si cela est équitable. J'aimerais, si c'est possible, que vous me répondiez par oui ou non: si le gouvernement avait voulu remettre le train sur les rails, aurait-il pu le faire, oui ou non?

**M. Benson:** Je ne suis pas juriste, mais je . . .

**M. Whicher:** Moi non plus. Je sais simplement que les trains ne circulent plus.

**M. Benson:** En tant que non-juriste m'adressant à un autre, le gouvernement pourrait faire en sorte que le service soit rétabli, me semble-t-il.

**M. Whicher:** Excellent. Je suis heureux de l'entendre.

En ce qui concerne le service-voyageurs au Canada, j'ai vu les rapports du président de CPR et je crois que le CPR a fait au cours des deux dernières années des demandes visant à interrompre tout service-voyageurs au Canada. L'une des choses qui se sont produites dans le passé a été le délabrement du service-voyageurs. Va-t-il en s'améliorant à présent dans les quelques régions du Canada où il est toujours en service?

**M. Benson:** Avant tout, depuis que je suis président de la Commission, aucun service-voyageurs supplémentaire n'a été interrompu.

**M. Whicher:** Il en reste à peine.

**M. Benson:** Aucun n'a été interrompu, et un a été remis en service ou amélioré. Cela est dû à la décision Barrie.

En ce qui concerne le service-voyageurs en général, et il s'agit là d'une opinion, je ne suis pas expert, mais uniquement utilisateur de ce service, l'équipement vieillit beaucoup. Le seul nouvel équipement qui ait été mis en service est le Turbo train du CN. Assurément, j'ai l'impression que dans un avenir proche, il faudra que les compagnies ferroviaires et le gouvernement prennent des décisions concernant l'avenir du service-passager, soit par l'introduction d'équipements nouveaux soit en modifiant les méthodes de financement; en fait, le ministre des Transports l'a déclaré publiquement. Je pense que les compagnies ferroviaires connaissant des pertes de 80 p. 100 ne sont pas encouragées

[Text]

which is not really an incentive to put in new equipment and this sort of thing. So, this is a matter that has to be considered, I think, as a policy matter.

• 1000

**Mr. Whicher:** In the original agreements that were made between the governments and particularly the municipalities—I am going back many years now—in the original agreements which I have seen, the railways concerned—and once more certainly in non-legal language—guaranteed service to certain areas for certain sums of money as long as water ran downhill or something to that extent. They have withdrawn this service even though the municipalities put up really large sums of money for the number of people who lived in those municipalities. Would you not say, not as a lawyer but as a fellow who likes to get things done, that the railways of Canada have an obligation to these municipalities who put up this money? When I owe somebody a mortgage and sign for it, I have to pay. If the railways of Canada, particularly the CPR, got huge grants of territories and lands in which they have made billions and they sign certain obligations, these obligations, Mr. Chairman, have not been kept. You know that, I know it and the people of Canada know it. Would you care to make any observations?

**Mr. Benson:** I think I would be going pretty far out to give a layman's opinion on a contract which is purported to exist.

**Mr. Whicher:** Pardon me, Mr. Chairman, surely you would not say 'purported' to exist. Surely you have seen them by the dozen; they are there.

**Mr. Benson:** I have heard of them.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, respectfully, if you ever get any time from your onerous duties, take a look and do not just go on my saying so; they are there, I have heard of them.

**Mr. Benson:** Accepting the fact that there are agreements there, as you say, I am not in a position to interpret legally those agreements offhand. I would not . . .

**Mr. Whicher:** One final question, Mr. Chairman. Presuming those agreements are there, how does a layman get at the railways? Can we sue them or can the municipalities sue them to attempt to make them do what they originally signed for.

**Mr. Benson:** I really would not know. That is a legal matter; I think you would have to get the lawyer's opinion in this regard.

**Mr. Whicher:** Have you any lawyers in your Commission that would care to give an opinion on that? If you have not, could you hire some? I just had to sue one government not long ago.

**The Chairman:** I remember the act quite clearly, Mr. Whicher. The Vice-Chairman of the Canadian Transport Commission must be a lawyer. I think that is in the National Transportation Act. So I think there is a lawyer around all right. But I am sorry, your time has expired, Mr. Whicher and . . .

[Interpretation]

à introduire du matériel nouveau. Ainsi, c'est une question qu'il faudra examiner, une question d'ordre politique.

**M. Whicher:** Dans les premiers accords qui ont été passés entre les gouvernements, et particulièrement les municipalités, et je remonte loin dans le passé, dans ces accords que j'ai vus, les compagnies ferroviaires concernées, et une fois de plus je ne parle pas en tant que juriste, se sont engagées à assurer le service à certaines régions pour certaines sommes d'argent aussi longtemps que l'eau coulerait sous les ponts. Or, elles ont interrompu ces services même lorsque les municipalités y ont investi des sommes importantes par rapport au nombre de leurs résidents. Ne pensez-vous pas, non pas en tant que juriste mais en tant que personne qui aime que les choses soient faites, que les compagnies ferroviaires canadiennes ont une obligation à l'égard des municipalités qui ont tant investi? Lorsque je dois une hypothèque à quelqu'un, il faut que je la rembourse. Si les compagnies ferroviaires canadiennes, en particulier le CPR, se sont vues adjudger de larges parties du territoire à partir desquelles elles ont fait des profits de plusieurs milliards et qu'elles ont signé certaines obligations, ces obligations, monsieur le président, n'ont pas été observées. Vous le savez, je le sais et les Canadiens le savent. Avez-vous des observations à faire?

**M. Benson:** Je pense que j'irais trop loin en donnant l'opinion d'un profane à propos d'un contrat qui est sensé exister.

**M. Whicher:** Je vous prie de m'excuser, monsieur le président, assurément vous ne dites pas: «sensé exister». Vous en avez vu par douzaine; ils existent.

**M. Benson:** J'en ai entendu parler.

**M. Whicher:** Monsieur le président, sauf votre respect, si vous trouvez quelque loisir, veuillez y jeter un coup d'oeil et ne pas vous en remettre à ma parole; ils existent, j'en ai entendu parler.

**M. Benson:** En acceptant le fait que ces accords existent, comme vous dites, il ne m'appartient pas d'interpréter juridiquement ces accords.

**M. Whicher:** Une dernière question, monsieur le président. En supposant que ces accords existent, comment un profane s'adresse-t-il aux compagnies ferroviaires? Pouvons-nous leur intenter un procès, ou bien les municipalités peuvent-elles le faire et s'efforcer de les obliger à remplir leurs obligations?

**M. Benson:** A vrai dire je ne sais pas. C'est là une question juridique; je pense qu'il faudrait obtenir l'avis d'un juriste à cet égard.

**M. Whicher:** Existe-t-il des juristes dans votre Commission qui voudraient se prononcer à ce sujet? Sinon, pourriez-vous louer les services de juristes? Il n'y a pas très longtemps j'ai dû intenter un procès à un gouvernement.

**Le président:** Je m'en souviens très bien, monsieur Whicher. Le vice-président de la Commission canadienne des transports doit être juriste. Je pense que cela se trouve dans la Loi nationale des transports. Ainsi, je pense que la Commission a un juriste. Mais je regrette, votre temps est écoulé, monsieur Whicher et . . .

[Texte]

**Mr. Whicher:** I imagine that is why we are so mixed up; there are so many lawyers in it, quite frankly.

**The Chairman:** I will come back to you. I would not want to comment on that. Mr. Benjamin is the next questioner.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Benson if in the applications by the railroads over the past number of years and the current one that the CNR has on the closure of agencies, does the CTC require both railroads to keep a record of revenue and shipments sent and received, and telegraph messages and so forth? The reason I am asking this is as long as these were open agencies the railways recorded the traffic and the revenue at each station and freight and express, passenger, telegrams and so forth. Are they still required to keep a record of the revenue sent and received and so forth at each of these agencies after they are closed and come under a servocentre, or a customers' service centre as the railroads call them?

**Mr. Benson:** I am informed that when they make their applications to change to a servocentre, the figures are in the information which is supplied, as you know. Afterwards all of the figures go into the servocentre, so the figures for the servo-centre would be available but not for the individual components, as I understand the situation. It might be possible for the railroads to compile them, but we do not have them as a matter of course.

• 1005

**Mr. Benjamin:** I raised this with your predecessor, and it was like trying to nail jelly to a wall. Both railroads have claimed, and still claim, that these servo-centres are in fact providing better service and that their revenue has stayed as good, or better. It is very convenient for them, but if they are not required to provide detailed revenue at these closed agencies after they come under a servo-centre, what criteria does the commission have to verify the railroads' claims of providing better service?

**Mr. Benson:** I am informed that we have not examined specific claims, but that generally there has been an overall improvement in revenue. It seems to me that if you took a particular servo-centre that was serving a particular area and you previously had a certain amount of revenue from that area, if you request it we could certainly look into a specific area to see if they have increased revenue through the servo-centre for the whole area more than they have in the various points at which they had service.

**Mr. Benjamin:** Let us take the customer service centre in Regina as an example. So the revenue totals they show for that area include the revenue totals for the City of Regina?

**Mr. Benson:** They do, yes.

**Mr. Benjamin:** Yes. If you lump the revenue from all of these small places that have been closed in with the City of Regina, it is just lost.

**Mr. Benson:** No, no, but if you had the total before, plus the City of Regina, and then afterwards you have the total, including the City of Regina, one could see whether it goes up or down.

[Interprétation]

**M. Whicher:** J'imagine que c'est la raison de nos difficultés; les juristes y sont beaucoup trop nombreux.

**Le président:** Je reviendrai à vous. Je ne voudrais pas faire de commentaire. M. Benjamin a maintenant la parole.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Benson à propos des demandes faites autrefois par les compagnies ferroviaires, et de la demande actuelle présentée par le CN sur la fermeture d'organismes, si la CCT a demandé aux deux compagnies ferroviaires de conserver les dossiers des recettes et des marchandises envoyées et reçues, ainsi que des messages télégraphiques? Si je pose cette question c'est que lorsque ces organismes étaient ouverts, les compagnies ferroviaires avaient des dossiers sur le trafic, les recettes de chacune des gares, le transport des marchandises, des passagers, les télégrammes et ainsi de suite. Doivent-elles toujours conserver un dossier des recettes pour chacune de ces agences après qu'elles aient été fermées et soient passées sous le contrôle d'un servocentre, ou d'un centre de service à la clientèle, comme les compagnies ferroviaires les appellent?

**M. Benson:** On me dit que lorsque les compagnies demandent à faire un transfert vers un servocentre, les chiffres se trouvent dans les renseignements qui sont fournis, comme vous le savez. Ensuite les chiffres ne sont plus établis que pour le servocentre et on ne connaît plus des composants individuels, si je comprends bien la situation. Il reste possible pour les sociétés ferroviaires de les compiler mais on ne nous les communique plus de façon régulière.

**M. Benjamin:** J'ai soulevé cette question avec votre prédécesseur mais c'était comme d'essayer d'attraper une anguille à la main. Les deux sociétés ferroviaires prétendent que ces servocentres fournissent dans la pratique un meilleur service et que leurs revenus n'ont pas diminué ou ont augmenté. Tout cela est très pratique pour elles, mais si elles n'ont pas besoin de fournir des chiffres détaillés sur les agences qui ont été fermées, quels critères possède la commission pour vérifier les affirmations des sociétés ferroviaires concernant un meilleur service?

**M. Benson:** On m'informe que nous n'avons pas fait enquête sur un cas particulier mais que de façon générale les revenus ont augmenté. Il me semble que si on prend un servocentre donné desservant une région en particulier et que l'on prend les chiffres des diverses agences avant la création du servocentre et qu'on les compare, on devrait pouvoir être en mesure de déterminer s'il y a eu augmentation des revenus.

**M. Benjamin:** Prenons par exemple le centre de services de Regina. Les revenus totaux pour cette région englobent également les revenus pour la ville de Regina.

**M. Benson:** Oui.

**M. Benjamin:** Donc les revenus provenant de toutes ces petites localités auparavant sont perdus.

**M. Benson:** Non, si vous connaissiez le total auparavant, y compris la ville de Regina, et que vous avez le nouveau total, y compris la ville de Regina, on doit pouvoir faire une comparaison.

[Text]

**Mr. Benjamin:** Yes, of course, but you cannot see whether it has gone up or down in these agencies that were closed.

**Mr. Benson:** No, you could not.

**Mr. Benjamin:** It seems to me that the commission should be saying to the railroads, "All right, you can now provide us with the evidence to prove your case. We allowed you to close these agencies and you have not provided this evidence." I would like to ask you, Mr. Benson, if you would consider having the rail transport committee ask the railways to dig out those figures—they have them—and provide the commission with a breakdown of the revenue of these agencies that have been closed, after they have come under a customer servo-centre.

**Mr. Benson:** I would certainly be willing to take a specific one such as Regina, which you mentioned, and request that the railways, by point of origin of shipments in the particular area, provide us with a breakdown which might be compared with what was happening before.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. Benson:** I would be willing to do that.

**Mr. Benjamin:** I think of all the towns between Regina and Weyburn and Estevan.

**Mr. Benson:** Where something has gone into a Regina servo-centre.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. Benson:** Yes, I would be willing to do that, or at least to inquire about how much work it is for the railroads to do it. I would imagine they can do it.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. Benson:** I will certainly inquire on your behalf and we will see what can be done.

**Mr. Benjamin:** Yes. It seems to me that they should be asked to support their claims of providing better service and getting more revenue at these places where all the agencies were closed. Frankly, I doubt it very much. Any businessmen I have talked to in these small communities have just given up on it. I do not believe the railways' contention, and it seems to me this is one of the ways of finding out.

**Mr. Benson:** If people do complain when a servo-centre is created, I wish they would direct their complaints to the commission, because we get very few complains from where servo-centres have been established.

**Mr. Benjamin:** In most of the communities where this has occurred they have just thrown up their hands in despair and given up. I know that several years ago when agencies were being closed people did not complain too much, but in the last two or three years, as you and the Committee knows, there have been briefs and submissions from dozens of municipalities, urban and rural, and provincial governments have objected. I recall the ones that were granted when hearings were held a few years ago in North Battleford, Saskatoon and Wynyard, and the commission came down with its decision within three days, which indicated to those people that those dozens of briefs and submissions, to retain at least some of those agencies as open agencies, received little or no consideration from the commission; that the commission's mind was made up before the hearings were even held. That may be an unfair judgement on the part of those people, but it was a very quick decision.

[Interpretation]

**M. Benjamin:** Oui, bien sûr, mais vous ne savez pas si les revenus ont augmenté ou diminué pour ces agences qui ont été fermées.

**M. Benson:** Non, on ne peut pas.

**M. Benjamin:** Il me semble que la commission devrait pouvoir exiger des sociétés ferroviaires qu'elles prouvent leurs affirmations. J'aimerais, monsieur Benson, que le comité des transports par rail demande aux sociétés ferroviaires de rechercher ces chiffres, car elles les possèdent, et de fournir à la commission le détail des revenus de ces agences qui ont été formées à la suite de leur intégration dans un centre de services.

**M. Benson:** Je serais tout à fait prêt à prendre un centre donné, mettons à Regina, et de demander aux sociétés ferroviaires de nous fournir le détail des recettes par lieu d'origine des marchandises, et de comparer ces chiffres avec les chiffres antérieurs.

**M. Benjamin:** Oui.

**M. Benson:** Je suis prêt à le faire.

**M. Benjamin:** Je pense à toutes les villes situées entre Regina et Weyburn et Estevan.

**M. Benson:** Toutes les localités regroupées dans le servo-centre de Regina.

**M. Benjamin:** Oui.

**M. Benson:** Oui, je suis prêt à le demander, ou du moins à m'enquérir si cela demanderait beaucoup de travail pour réunir ces chiffres. Je pense qu'elles pourraient le faire.

**M. Benjamin:** Oui.

**M. Benson:** Je me renseignerai pour votre compte et je verrai ce que l'on peut faire.

**M. Benjamin:** Oui, il me semble qu'on devrait exiger qu'elles prouvent leurs affirmations concernant un meilleur service et des revenus plus élevés dans toutes ces localités où les agences ont été fermées. Franchement, j'en doute beaucoup. Je ne crois pas aux affirmations des sociétés ferroviaires et c'est là une des façons de découvrir la vérité.

**M. Benson:** Si les gens se plaignent de la création des servo-centres, j'aimerais qu'ils nous adressent leurs doléances car nous recevons très peu de plaintes de ce genre.

**M. Benjamin:** Dans la plupart des localités concernées, les gens lèvent les bras au ciel de désespoir et abandonnent. Je sais qu'au début, il y a plusieurs années, les gens ne se plaignaient pas trop de la fermeture des agences mais depuis deux ou trois années, comme vous le savez certainement, des douzaines de municipalités urbaines et rurales, ainsi que les gouvernements provinciaux, ont élevé des objections. Je me souviens des audiences que la Commission a tenues il y a quelques années à North Battleford, Saskatoon et Wynyard et où la Commission a rendu sa décision en l'espace de trois jours, ce qui montrait bien aux intéressés que tous ces mémoires et interventions n'ont que très peu ou pas du tout retenu l'attention de la Commission, et que celle-ci avait déjà décidé avant même de tenir les audiences publiques. C'est peut-être un peu injuste de penser cela, mais la décision que vous avez prise a été très rapide.



[Texte]

• 1010

The Canadian National, from establishing their service centre out of Saskatoon, in their added submission to the Commission, the additional evidence they have sent out in their proposed agency closings, they are going to put three men on the road as customer service people. One of them, for example, has 37 shipping points to cover, 735 miles of driving. I am presuming they took highway miles and not railway miles. Does the Commission really believe the contention of either railroad that one person can properly service, canvass, call on and solicit business in 37 communities and handle a job that was formerly handled by probably 15 or 20 railway agents?

**Mr. Benson:** What we have done is after examining, for example, an application by the railroads and consultation by commissioned people with the people in the area, if we have found they require additional travelling agents, as you mentioned, we have required the railway to put them on.

**Mr. Benjamin:** I would like to suggest that in such as communities as Ituna, 2,000 population, Watrous with 2,000 population, surely, if nothing else, at least one person could be stationed and live at each of those points and cover neighbouring communities, rather than the guy living in Saskatoon coming out, casually driving through town, and maybe taking some numbers off a boxcar. He really has not gone around to see people, as occurred before.

I also would like to ask you, Mr. Benson, if you would ask the Railway Transport Commission to take another look at this whole area. I have been convinced for years that what has happened here is that we have thrown the baby out with the bathwater. I quite agree that there is no justification for keeping some of those agencies open, and they cannot be justified. On the other hand, you cannot tell me that a community of 1,000 or 2,000 people would not warrant an open agency, with such agency serving two or three surrounding communities. Would the Commission not consider having the railways reinstate some of these agencies, particularly in the larger communities? On the line from Saskatoon to Melville, for example, there are four or five communities with 500, 1,000, 2,000 people. There is no reason a customer service man cannot be there and provide a much closer contact with the public.

**Mr. Benson:** Certainly, if there are complaints from particular areas where service centres are created, we look into these complaints. The strange thing has been that there have been very few complaints after a service centre was established. Certainly we will look at the matter. I would appreciate it if you would detail to us the complaints that people have in the area, because they are not sending them to the Commission.

**Mr. Benjamin:** Their original complaint of trying to protest and persuading the Commission not to allow these agencies to be closed . . .

**Mr. Benson:** We get lots of complaints from people who have not service, whether or not there has been an agency there. However, the thing that I find strange, and I have been so informed, is that where service centres have been established we do not get many complaints.

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Benjamin, your time has expired.

[Interprétation]

Le Canadien National, en décidant d'établir son service centre à Saskatoon, a décidé de nommer trois représentants itinérants auprès de la clientèle. L'un de ceux-ci, par exemple, doit couvrir 37 localités et parcourir un circuit de 735 milles. Je suppose qu'il s'agit là de distance par route et non par rail. Est-ce que la Commission croit réellement qu'une seule personne peut desservir de façon appropriée 37 localités et accomplir tout seul un travail qui était effectué auparavant par 15 ou 20 agents, comme l'affirme la Société ferroviaire?

**M. Benson:** Ce que nous faisons, par exemple, en étudiant une demande des chemins de fer et après consultation de la population intéressée, si nous estimons qu'il faut nommer davantage d'agents itinérants, nous exigeons que les chemins de fer le fassent.

**M. Benjamin:** J'estime que dans des localités telles que Ituna, population, 2,000 habitants, Watrous avec 2,000 habitants également pourraient avoir au moins un agent en place de façon permanente et qui desservirait les localités avoisinantes plutôt que d'avoir un agent itinérant venant de Saskatoon de temps à autre pour crayonner des numéros sur les wagons. Il n'a pas véritablement de contact avec la population, comme c'était le cas auparavant.

Je voudrais également vous demander, monsieur Benson, d'instruire le Comité des transports par rails, de réexaminer toute cette question. Cela fait des années que je suis convaincu que nous avons totalement manqué nos objectifs dans ce domaine. Je conviens que l'existence de certaines de ces agences n'était plus justifiée, mais d'un autre côté, ne venez pas me dire qu'une telle agence ne serait pas justifiée dans une localité de 1,000 et 2,000 habitants et qui desservirait également les localités avoisinantes. Ne pourriez-vous pas envisager de demander aux sociétés ferroviaires de rouvrir certaines de ces agences, principalement dans les localités importantes? Sur la ligne de Saskatoon à Melville, par exemple, il existe 4 ou 5 localités de 500, 1000 ou 2,000 habitants. Il n'y a aucune raison pour que l'on y installe pas un agent permanent qui aurait un contact beaucoup plus étroit avec le public.

**M. Benson:** Certainement, nous recevons des plaintes en provenance des régions où ces centres de service ont été créés, nous les examinerons. Ce qui est étrange, c'est que nous avons reçu très peu de plaintes après la création de ces centres. Nous allons certainement examiner la question. J'aimerais que vous nous donniez les détails des plaintes des populations intéressées, car elles n'en font pas part à la Commission.

**M. Benjamin:** Tous leurs efforts consistent à protester et à chercher à persuader la Commission de ne pas autoriser la fermeture de ces agences.

**M. Benson:** Nous recevons beaucoup de plaintes de la part de gens qui se plaignent de l'inexistence du service, qu'il y ait eu une agence ou non auparavant. Cependant, ce que je trouve étrange, c'est que nous recevons très peu de plaintes dans le cas de la création de centres de service.

**Le président:** Je regrette, monsieur Benjamin, votre temps de parole est écoulé.

[Text]

**Mr. Benjamin:** Could you put me down again, please?

**The Chairman:** All right.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Benson, I was checking the number of employees of the Commission and I note that the Commission had 532 employees at approximately the time you took over the Commission. Looking at the total authorized man-years of employees this year I note 840 employees, or an increase of 308 employees in the space of about two years. This seems to be about a 60 per cent increase in people. You will find these figures on page 27-68 of the estimates. I was wondering how you could explain such an enormous increase in the people working for the Canadian Transport Commission in the space of time you have been the Chairman.

**Mr. Benson:** The fact is that presently there are 628 people employed by the Commission. We are not up to our authorized establishment, and have not been up to our authorized establishment. As I mentioned the other day, we have difficulties in recruiting people to do specific jobs. I mentioned one the other day, the area of rail safety, which we considered vital. We have not been able to recruit the people we require, and are continuously looking for people in those particular areas. One could go through the establishment in detail but I simply wanted to bring to your attention that there has not been a huge jump in staff. The establishment has changed; we have not been able to find persons in many areas. In the Rail Transport Committee, we are also low in research people.

• 1015

**Mr. Blenkarn:** You are getting along then with 628 persons. You have budgeted for 840 which is still an increase of well over 200 persons. Are you short 200? Why do you need so many people to run a commission?

**Mr. Benson:** We are actually asking for an increase in our establishment of 65 persons this year.

**Mr. Blenkarn:** You tell me that you are getting along with 628 and you had 732 when you took over?

**Mr. Benson:** We are authorized at 775, so we are short 150 persons that we have not been able to find. We are establishing additional positions for different functions . . .

**Mr. Blenkarn:** Why are you establishing additional positions for different functions if you have not been able to fill the present functions?

**Mr. Benson:** We can only hire persons for specific function? You cannot just go out and say: I am going to hire so many persons and assign them the way I want.

**Mr. Blenkarn:** Why can you not assign them the way you want?

**Mr. Benson:** You have to get you establishment authorized by Treasury Board for a specific number of persons for specific jobs. These are additional people that, if we can get them, we require for different specific jobs. I can give you the details of them.

[Interpretation]

**M. Benjamin:** Voulez-vous m'inscrire pour un deuxième tour, s'il vous plaît?

**Le président:** Très bien.

**M. Blenkarn:** Monsieur Benson, j'ai vérifié le nombre des employés de la Commission et j'ai remarqué qu'au moment où vous avez occupé la présidence, son personnel atteignait 532 employés. Le nombre total d'années-hommes autorisées cette année est de 840, soit une augmentation de 308 employés en l'espace de 2 ans. Cela représente une augmentation de 60 p. 100 du personnel. Tous ces chiffres figurent à la page 27-68 du budget. Comment pouvez-vous expliquer une augmentation aussi énorme du nombre des employés de la Commission canadienne des transports depuis que vous en êtes le président?

**M. Benson:** Le fait est que la Commission emploie actuellement 628 personnes. Nous n'atteignons pas le nombre d'employés autorisés et nous ne l'avons jamais atteint. Comme je l'ai dit l'autre jour, nous avons du mal à recruter du personnel pour certains postes. J'en ai mentionné un l'autre jour, dans le domaine de la sécurité ferroviaire, que nous considérons comme un domaine vital. Nous n'avons pas réussi à recruter le personnel dont nous avons besoin et continuons à chercher des candidats. On pourrait passer en revue tous les postes nouveaux, mais je tenais simplement à attirer votre attention sur le fait qu'il n'y a pas eu d'augmentation subite de personnel. Le nombre de postes a augmenté mais souvent nous ne réussissons pas à les occuper. Il nous manque également du

personnel de recherche pour le Comité des transports par rail.

**M. Blenkarn:** Vous vous débrouillez donc avec 628 employés. Votre budget est prévu pour 840, soit une augmentation de 200 employés. Vous en manque-t-il 200? Pourquoi avez-vous besoin d'un personnel aussi nombreux pour administrer la Commission?

**M. Benson:** Nous demandons cette année une augmentation de 65 employés.

**M. Blenkarn:** Vous me dites que vous vous débrouillez avec 628 et que vous en aviez 732 quand vous avez occupé vos fonctions?

**M. Benson:** Nous avons une autorisation pour 775 employés, donc il nous en manque 150 que nous ne réussissons pas à recruter. Nous ouvrons des postes supplémentaires pour diverses fonctions . . .

**M. Blenkarn:** Pourquoi ouvrez-vous des postes supplémentaires alors que vous n'êtes déjà pas en mesure de remplir les postes existants?

**M. Benson:** Nous ne pouvons recruter que des personnes pour des fonctions spécifiques. Vous ne pouvez pas simplement aller recruter tant de personnes et les placer où l'on veut.

**M. Blenkarn:** Pourquoi ne pouvez-vous pas le faire?

**M. Benson:** Il faut l'autorisation du Conseil du Trésor pour un nombre donné d'employés occupant les postes donnés. C'est là le personnel supplémentaire dont nous avons besoin pour des fonctions précises. Je peux vous en donner le détail.

[Texte]

**Mr. Blenkarn:** Would you file with this Committee the details of the staff you have and what you have them doing? This is really only a commission, a supervisory authority. All of a sudden your suggested authorized man-years are to go to 840. You had a continuing employee strength on September 30, 1972, of 532; you are asking for authorization for an additional 308 persons over what you had in September, 1972. What further functions has the Commission taken on that require this huge increase in staff?

**Mr. Benson:** I can give you one very quickly: the function that has arisen out of the WEOC Conference where we have had to do a tremendous amount of analysis and digging up of information on railway costing. We are doing this for the WEOC Conference. It has been a great deal of work and has required a huge number of man-hours. That is one function.

The Atlantic Region trucking subsidies have been put in since the period of which you are talking. We have to administer this also and it involves a huge number of truckers.

**Mr. Blenkarn:** How many people do you need to look after the Atlantic Region trucking subsidy?

**Mr. Benson:** There are over 4,000 truckers; we require 75 people I am informed. With the new subsidies that are being installed, we will require an additional 20 persons.

**Mr. Blenkarn:** You have 75 people to supervise trucking in the Atlantic Region?

**Mr. Benson:** It is not supervising; it is dealing with all the applications for the subsidy. You have to look at every particular application and invoice.

**Mr. Blenkarn:** How many do you think you are going to require, on a continuing basis, after this is established?

**Mr. Benson:** We require 75 persons; it has been established on a continuing basis since . . .

**Mr. Blenkarn:** You need 75 people for these 4,000 truckers?

**Mr. Benson:** We will need 20 more persons for a total of 95.

**Mr. Blenkarn:** You will need 95 persons to police 4,000 truckers?

**Mr. Benson:** Right. I should indicate that it is not policing the truckers; it is policing the public's money that is paid to the truckers. We have to examine their shipments and decide whether or not we are going to pay the amount of money requested.

**Mr. Blenkarn:** Have you made any recommendations to the government to lessen the amount of administrative tasks imposed on you? It strikes me as an enormous number of people . . .

**Mr. Benson:** Just a moment.

**Mr. Blenkarn:** . . . just to look after the subsidies to the trucking industry in the Maritime provinces.

[Interprétation]

**M. Blenkarn:** J'aimerais que vous remettiez au Comité le détail du personnel que vous employez ainsi que les fonctions qu'il exerce. La Commission n'est qu'en fait un organisme de supervision et tout à coup vous dites que vous avez besoin de 840 employés. Au 30 septembre 1972, vous en aviez 532 c'est-à-dire que vous demandez 308 employés supplémentaires par rapport à 1972. Quelles sont les fonctions supplémentaires que la Commission doit assumer et qui justifient une augmentation aussi importante du personnel?

**M. Benson:** Je peux vous en citer une très rapidement. La fonction qui découle de la Conférence OWEA qui nous a donné un énorme travail d'analyse et de recherche d'informations sur le coût des transports par rail. Cela représente beaucoup de travail et nécessite énormément d'heures de travail. Voilà une des fonctions.

Les subventions au camionnage dans la région atlantique sont également intervenues depuis l'époque dont vous parlez. Nous devons administrer ce programme qui s'étend sur un grand nombre de camionneurs.

**M. Blenkarn:** Combien d'employés s'occupent de cette subvention au camionnage dans la région atlantique?

**M. Benson:** Il y a plus de 4,000 camionneurs, et nous avons 75 employés affectés à cette tâche. Avec les nouvelles subventions qui viennent d'être adoptées, il nous en faudra 20 de plus.

**M. Blenkarn:** Vous avez 75 personnes pour superviser le camionnage dans la région de l'Atlantique?

**M. Benson:** Il ne s'agit pas de supervision mais d'étudier les demandes de subventions. Nous devons examiner chaque demande individuelle et les factures correspondantes.

**M. Blenkarn:** Combien d'employés aurez-vous besoin une fois que le programme sera mise en œuvre de façon permanente?

**M. Benson:** Nous avons besoin de 75 personnes; ce programme fonctionne sur une base continue depuis . . .

**M. Blenkarn:** Soixante-quinze employés pour ces 4,000 camionneurs?

**M. Benson:** Il nous en faudra 20 de plus, soit un total de 95.

**M. Blenkarn:** Il vous faudra 95 personnes pour s'occuper de 4,000 camionneurs?

**M. Benson:** Exact. Il faut dire qu'il ne s'agit pas de surveiller les camionneurs mais d'administrer les deniers publics qui sont versés à ceux-ci. Il nous faut examiner leurs expéditions et décider si oui ou non nous allons payer la somme demandée.

**M. Blenkarn:** Avez-vous fait des recommandations au gouvernement en vue de réduire le travail administratif qui vous est ainsi imposé? Cela me semble être un nombre énorme d'employés qui . . .

**M. Benson:** Un instant.

**M. Blenkarn:** . . . s'occupent uniquement des subventions à l'industrie du camionnage dans les provinces maritimes.

[Text]

**Mr. Benson:** Perhaps I could have Mr. Hanley, who is here with me and who is in charge of this particular program, indicate in more detail, Mr. Blenkarn, what is involved.

**Mr. J. Hanley (Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Canadian Transport Commission):** First, the manner of administration is constrained by the policy that the government puts into effect. Whether we agree with that policy or not we have to administer it. For example, from the point of view of administration the new subsidy coming into effect is extremely complex. I would not have recommended that type of subsidy. It demands more manpower per dollar expended, and I have spoken against it; nevertheless, that is what the government has decided. So the administration is constrained by the particular subsidy policy that the government wishes to put into effect.

We have, however, received a couple of concessions which have moderated our requests for additional manpower. The government has agreed that when the new subsidy goes into effect, the additional 20 percentage points on April 15, that no subsidy whatever will be paid on shipments moving westbound out of the territory which are less than \$50 in freight charges, and within the territory shipments which are less than \$10 in freight charges. As the truckers have quite a sizeable number of small shipments of this kind, this has enabled us to get by with only an additional 20 man-years.

**Mr. Blenkarn:** You are only subsidizing the trucking industry, the Atlantic Region Freight Assistance Act program to \$15,400,000 and you are proposing to use 95 people to look after payments out of \$15 million. Now could you give this Committee your recommendations on how the government should operate the subsidy program to reduce the actual cost of payment out. I suspect you have 95 people employed, they are all being paid, and they have offices, typewriters, equipment and all the rest of the things that are required. What is the total cost of administering this \$15 million subsidy?

**Mr. Hanley:** I am sorry, I do not think I should be in a position of telling the government that I do not agree with the subsidy program that Cabinet decided, after consultation with officials like me, that they will put into effect.

**Mr. Blenkarn:** The total wages anticipated for employees, the cost of other utilities, I suppose, and the cost of keeping employees together—you are going to have roughly one-eighth of your employed staff supervising the Atlantic trucking region—indicates to me that it will cost about \$2 million to look after administering a \$15 million program. What economies can we have for this kind of program expense?

**Mr. Hanley:** The total expense of administering the subsidies is roughly \$1 million and this includes not simply the truckers but the railway MFRA subsidies. So if I recall rightly roughly \$30 million is being administered for a cost of about \$1 million. Again, I think I should point out that administration of public funds is not the same as a business operation. The government, through its Auditor General, rightly demands that everything be accounted for in a way that businesses are not always called upon to do, account in such detail.

[Interpretation]

**M. Benson:** M. Hanley, qui se trouve ici avec moi et qui s'occupe de ce programme, pourra vous répondre de façon plus détaillée, monsieur Blenkarn.

**M. J. Hanley (directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs):** Tout d'abord, la procédure administrative est dictée par la politique que le gouvernement adopte. Que nous approuvions cette politique ou non, il nous faut l'administrer. Par exemple, du point de vue administratif, la nouvelle subvention qui entre actuellement en vigueur est extrêmement complexe. Pour ma part, je n'aurais pas recommandé une telle subvention. Elle exige davantage de personnel par dollar dépensé, et je me suis prononcé contre cette politique; néanmoins, c'est le gouvernement qui décide. Donc, l'administration est déterminée par cette politique de subvention que le gouvernement souhaite appliquer.

Toutefois, on nous a fait quelques concessions qui tempèrent nos besoins en main-d'œuvre supplémentaire. Le gouvernement a accepté que lorsque la nouvelle subvention rentrera en vigueur, c'est-à-dire les 20 p. 100 supplémentaires à partir du 15 avril, qu'aucune subvention ne sera payée sur les expéditions vers l'Ouest pour un montant de moins de \$50 et de moins de \$10 pour les expéditions à l'intérieur du territoire. Étant donné que les camionneurs font beaucoup de petites expéditions de ce genre, cela nous permet de nous débrouiller avec seulement 20 employés de plus.

**M. Blenkarn:** Vous subventionnez le camionnage dans la région Atlantique pour un montant de \$15,400,000, et vous proposez d'accepter 95 personnes pour administrer ces 15 millions. Pouvez-vous dire à ce Comité quelle recommandation vous feriez au gouvernement pour administrer ce programme de subventions à moindre frais. Ces 95 personnes que vous employez doivent toutes être payées, disposer d'un bureau, de machines à écrire et toutes sortes d'équipement. Combien en coûte-t-il au total pour administrer cette subvention de 15 millions de dollars?

**M. Hanley:** Je regrette, mais je ne pense pas être en mesure de pouvoir dire au gouvernement que je n'approuve pas le programme de subventions que le Cabinet a décidé après consultation avec les fonctionnaires tels que moi.

**M. Blenkarn:** Vous allez avoir environ  $\frac{1}{8}$  de votre personnel affecté à l'administration de ce programme, et le total des salaires que vous leur versez ainsi que le coût de l'équipement doit se monter à peu près à 2 millions de dollars, et cela pour administrer un programme de 15 millions. Quelle économie pourrait-on réaliser dans ce genre de dépenses?

**M. Hanley:** Le coût total de l'administration des subventions est d'environ un million de dollars, et cela inclut non seulement les subventions aux camionneurs, mais également aux chemins de fer. Donc, si je me souviens bien, il en coûte un million de dollars pour administrer un programme de subventions de 30 millions. Encore une fois, il faut souligner que l'administration des fonds publics est entièrement différente du fonctionnement d'une entreprise privée. Le gouvernement, par l'intermédiaire de l'Auditeur général, exige à juste titre que toutes les dépenses soient justifiées, ce que les entreprises privées n'ont pas toujours besoin de faire de façon aussi détaillée.

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Blenkarn, I am sorry, but your time has expired. I have Messrs. Schellenberger, McRae and Hollands on my list in the first round, Mr. Schellenberger.

**Mr. Schellenberger:** Thank you, Mr. Chairman. After having considered the reports coming out of the Committee about the new hopper cars and the new diesel locomotives that are being put on this track, my concern is with the trackage and the safety of the trackage. The hopper cars when loaded are 263,000 pounds. I do not know the weight of the new diesel trains, but the Chairman of the Committee last night stated that through the mountains these trains are capable of travelling at only 18 miles an hour.

• 1025

When I look at the safety reports I find that the number of derailments is up substantially in the last three or four years. My concern is that if we are purported to be buying another 4,000 boxcars, as the Minister responsible for the Canadian Wheat Board has stated, and that the CPR and CNR are ordering new diesel locomotives—I understand some 200 or 300 need to be replaced. They are 20 years old or older, and they are all being replaced by higher horsepower, heavier cars.

What does this mean about the transcontinental rail track? Is it no longer capable of handling these cars? Is it all going to be required to increase its capacity?

**Mr. Benson:** As you know, we recently issued a report on railway safety in which the railways are to report to us very soon now, after 90 days, as to what action they were going to take and in which we were requiring much more frequent examination of the track than what is taking place. It is true that the number of derailments has increased over the past several years. In the report we indicated that we felt that the track inspection was not up to scratch.

We do examine every derailment. We have our own engineers go and determine the cause and keep a record. If improvements are required generally, we require the railways to make these improvements.

I am not, in any way, defending the railroads in this regard. We are interested in the public safety and certainly a derailment of a passenger train could be a catastrophe in Canada. On freight trains, the engineers and the firemen on the trains may get killed. So we are worried about this.

One of the ways we have been trying to improve, and there was some mention of the number of people we require, is to get more people so we can do a better safety inspection than we have been doing in the past. They are very hard people to obtain.

**Mr. Schellenberger:** Your officials have been working on this in the past. Do you feel that the transcontinental tracks are capable of handling these trains, or do we have to move in all speed to have these rail tracks improved? Can these rails handle this?

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur Blenkarn, excusez-moi, mais votre temps de parole est écoulé. J'ai sur ma liste les noms de M. Schellenberger, McRae et Hollands pour le premier tour. Monsieur Schellenberger.

**M. Schellenberger:** Je vous remercie, monsieur le président. Ayant lu les rapports du Comité sur les nouveaux wagons-trémies et les nouvelles locomotives diesel qui sont mises en service sur cette voie, je m'inquiète de la sécurité de celle-ci. Les wagons-trémies chargés pèsent 163,000 livres. Je ne sais pas quel est le poids de ces nouveaux trains diesel, mais le président du Comité a dit l'autre soir que ces trains ne pouvaient se déplacer qu'à 18 milles à l'heure dans les montagnes.

D'après les rapports de sécurité, il semble que le nombre de déraillements ait augmenté de façon sensible au cours des trois ou quatre dernières années. Si nous devons acheter 4,000 nouveaux wagons couverts, comme l'a dit le Ministre responsable de la Commission canadienne du blé, et que le CPR et le CNR commandent de nouvelles locomotives diesel, je crois qu'il y en aura 200 ou 300 qui doivent être remplacées car les anciennes sont âgées de vingt ans ou plus et elles doivent être remplacées par des machines plus puissantes.

Que cela signifie-t-il pour la voie transcontinentale? N'est-elle plus en mesure de recevoir ces wagons? Que faudra-t-il faire pour augmenter sa capacité?

**M. Benson:** Comme vous le savez, nous avons publié récemment un rapport sur la sécurité ferroviaire auquel les sociétés ferroviaires doivent donner suite dans un délai de 90 jours dans lequel nous demandons une inspection plus fréquente de la voie que ce n'est le cas actuellement. Il est vrai que le nombre des déraillements a augmenté au cours des dernières années. Nous disons dans le rapport que nous ne pensons pas que l'inspection des voies soit adéquate.

Nous y passons en revue chaque déraillement. Nous envoyons nos ingénieurs sur le lieu de chaque accident pour en déterminer la cause et si des améliorations sont nécessaires, nous exigeons que la société ferroviaire les apporte.

Je ne veux pas du tout défendre les sociétés ferroviaires à cet égard. Nous nous préoccupons uniquement de la sécurité publique et le déraillement d'un train de passagers pourrait certainement être catastrophique. Sur les trains de marchandises, les conducteurs et les préposés risquent leur vie. Donc, nous nous préoccupons de tout cela.

Une des améliorations que nous avons essayé d'apporter est de recruter du personnel supplémentaire de façon à pouvoir effectuer des inspections plus serrées que par le passé. Mais nous avons beaucoup de mal à recruter le personnel nécessaire.

**M. Schellenberger:** Vous travaillez déjà là-dessus par le passé. Pensez-vous que la voie transcontinentale est en état de recevoir ces trains ou bien va-t-on devoir y faire des travaux de toute urgence? Est-ce que les voies sont à la hauteur?

[Text]

**Mr. Benson:** I would not like to give an offhand opinion in this regard. I think there is no doubt that the more pressure you put on tracks, that is by increased volume, the shorter the life of the track is going to be. Both railways have a program for replacing the track.

**Mr. Schellenberger:** Are they replacing it with a new type of track?

**Mr. Benson:** Yes. Longer track, welded track. They both have programs, but it takes a long time when you look at all the trackage there is in Canada.

**Mr. Schellenberger:** If the CTC is responsible to see that the produce of the Canadian people is moved to its market, is it not making any further demands on the railways? We see a 15 per cent increase, and next year we are going to see another 10 per cent increase. As I see it, the railways are not capable of handling these increases, and I assume that soon, in the next few years, we will not be able to move the grain in Western Canada, the vegetables in B.C., and the lumber in B.C. and in the Maritimes. What is the CTC's recommendations to the railways? Are you making any?

**Mr. Benson:** We in Canada have had over the past half century an excess of rail capacity in the country. There is no doubt that the railway capacity is being more fully utilized at the present time than in the past. To say that it is fully utilized at the present I do not think is the case, if you compare it with railways...

**Mr. Schellenberger:** How long do you feel it will be before it is fully utilized?

• 1030

**Mr. Benson:** I really think that is very difficult to forecast. There is no doubt that the railways have to look to better utilization of their equipment, and they have to make provision for safety. Incidentally, we have a safety committee consisting of the representative of the railway employees, the two major railroads and the CTC. This committee has been meeting continuously; it is meeting today, as a matter of fact. To get back to your question, it is very difficult to say when you have reached full capacity on a rail system because you can shorten the heads or headway time for trains which are much longer in Canada than they are in Britain and Germany, for example, and you can increase your capacity quite substantially by various ways.

**Mr. Schellenberger:** How many miles of track is your Commission restricted as to weight, speed or height of cars? Has it increased over the last number of years?

**Mr. Benson:** I am told that the restrictions we have been placed on with regard to speed and so on are at railway crossings and places such as that. The railways themselves, with discussions in the safety committee which consists of the employees and the railroads and ourselves, have decided in certain areas that their speed should be lowered; so that is done by the railroads.

**Mr. Schellenberger:** The railways then restrict themselves the speed that they travel due to what they feel the track can handle. Is that their responsibility?

[Interpretation]

**M. Benson:** Il est difficile de m'exprimer à ce sujet comme cela. Je pense que plus on charge les voies, et plus courte sera leur durée de vie. Les deux sociétés ont un programme de remplacement des voies.

**M. Schellenberger:** Va-t-on installer un nouveau type de rail?

**M. Benson:** Oui. Des rails plus longs, soudés ensemble. Les deux sociétés ont des programmes à cet effet, mais cela prend beaucoup de temps si l'on songe à la longueur des voies existant au Canada.

**M. Schellenberger:** La CCT est responsable du transport des produits canadiens vers les marchés, mais ce faisant n'impose-t-elle pas des exigences aux chemins de fer? Nous avons cette année une augmentation de 15 p. 100, et l'année prochaine nous en aurons une de 10 p. 100. La façon dont je vois les choses, les chemins de fer ne sont pas en mesure de transporter ces tonnages accrus et je suppose qu'au cours des prochaines années nous ne serons plus en mesure de transporter comme il convient les céréales de l'Ouest du Canada, les légumes et le bois de Colombie-Britannique et des Maritimes. Quelles recommandations la CCT fait-elle aux chemins de fer? En faites-vous?

**M. Benson:** Au Canada, cela fait plus d'un demi-siècle que nous avons une capacité excédentaire en matière ferroviaire. Il n'y a aucun doute que cette capacité est davantage utilisée aujourd'hui que par le passé. Je ne pense pas qu'elle soit pleinement utilisée si on la compare avec...

**M. Schellenberger:** Quand pensez-vous qu'elle sera pleinement utilisée?

**M. Benson:** C'est très difficile à prévoir. Il n'y a pas de doute que les chemins de fer vont devoir s'efforcer de faire une meilleure utilisation de leur équipement et d'améliorer également la sécurité. D'ailleurs, nous avons un comité de sécurité composé de représentants des employés des chemins de fer, des deux grandes compagnies et de la CCT. Ce comité se réunit tout le temps; d'ailleurs, il se réunit aujourd'hui. Pour en revenir à votre question, il est très difficile de dire le moment où un réseau ferroviaire est saturé, parce qu'on peut raccourcir les délais pour des trains qui sont beaucoup plus longs au Canada qu'en Grande-Bretagne et en Allemagne, par exemple, et, par divers moyens, en augmenter la capacité de façon importante.

**M. Schellenberger:** Sur combien de milles de voie la Commission doit-elle observer des restrictions de poids, de vitesse ou de hauteur des wagons? Cela a-t-il augmenté au cours des dernières années?

**M. Benson:** On me dit que c'est aux passages à niveau et à des endroits du même genre qu'on nous a imposé des restrictions en matière de vitesse, et ainsi de suite. Au cours d'entretiens au sein du Comité de la sécurité, composé d'employés, des chemins de fer et de nous-mêmes, les compagnies ferroviaires ont elles-mêmes décidé que dans certains endroits, la vitesse doit être réduite; c'est donc les compagnies qui le font.

**M. Schellenberger:** Les compagnies de chemins de fer limitent donc elles-mêmes la vitesse des trains en raison des possibilités des voies. En sont-elles responsables?

[Texte]

**Mr. Benson:** No, we could force them to but they have done this themselves. We could force them to for safety reasons but they have done this themselves in many cases in particular situations. I know, for example, there may be spring situations in certain pieces of track. Take the one from here to Brockville, for example; they go much slower in the spring than they do in the summer or mid-winter.

**Mr. Schellenberger:** I think they go too slow all the time. When I look at the situation, I think it is a desperate situation. I think the CTC should go ahead at all speed to get the required manpower to look into this situation. As I see it, if we are to move the products of Western Canada into the port situations with the heavier cars that are needed, we are going to need track that requires a train to move faster than 18 miles an hour around a curve and can handle not 70 per cent of a load but 100 per cent of a load. Is it true that about 10,000 miles of track in Canada are capable of handling these heavier cars?

**Mr. Benson:** I am informed that all the main lines can handle the heavier cars.

**Mr. Schellenberger:** Do you feel that with the addition of these new cars more track will have to be upgraded?

**Mr. Benson:** There is no doubt that if we are going to use the heavier cars on additional lines, then they have to upgrade the lines.

**Mr. Schellenberger:** If it costs \$100,000 to upgrade a mile of track, who is responsible for the payment of that?

**Mr. Benson:** The railways.

**Mr. Schellenberger:** The railways would be responsible.

**Mr. Benson:** The railways pay it themselves it is part of their operating costs.

**Mr. Schellenberger:** In your past monitoring of the railway situation, I am very concerned about the grain situation. In the last year, I think 1972, the railway ordered about 3,000 cars and the President of CNR said that really none of them were capable of handling grain; in the same year 1,500 cars that were capable of handling grain were taken out of service. When we look at reports, we see that the railways will probably not meet the required number for bushels that we could export this year. Is the CTC concerned about this? Is it their duty to see that the railways keep sufficient cars on hand to move grain or who is responsible for this?

**Mr. Benson:** We had a discussion at the last meeting of the responsibility of the CTC in this regard. Largely, it is a matter of capital within the railroads and how they are going to spend their capital. We can require them to provide service within their powers. There was a case on this which I mentioned the other day; in 1920 a decision was made that the railways could be required to provide service but not beyond what was within their powers to do. The new equipment matter, and I mentioned passenger equipment earlier, is a matter of capital and how much capital the railroads are going to be able to have available to put into buying new equipment.

[Interprétation]

**M. Benson:** Non, nous pourrions les y forcer, mais elles l'ont fait elles-mêmes. Nous pourrions les y forcer pour des raisons de sécurité, mais dans plusieurs cas particuliers, elles l'ont fait elles-mêmes. Je sais par exemple que le printemps peut rendre certaines voies dangereuses. Prenons celle d'ici à Brockville, par exemple; on y roule beaucoup plus lentement au printemps que pendant l'été ou l'hiver.

**M. Schellenberger:** J'estime qu'on y roule trop lentement tout le temps. Lorsque j'envisage la situation, elle me semble désespérée. Je pense que la Commission devrait au plus vite rassembler le personnel nécessaire pour étudier la situation. Tel que je l'envisage, si nous voulons transporter les produits de l'Ouest du Canada et les amener dans les ports dans les wagons plus lourds qui sont nécessaires, nous aurons besoin de voies permettant aux trains de se déplacer plus vite que 18 milles à l'heure dans les tournants, et susceptibles de supporter non pas 70 p. 100 des charges, mais 100 p. 100. Est-il vrai qu'au Canada, environ 10,000 milles de voies peuvent supporter des wagons lourds?

**M. Benson:** On m'indique que toutes les voies principales peuvent le supporter.

**M. Schellenberger:** Pensez-vous qu'avec la mise en service de ces nouveaux wagons, il faudra améliorer d'autres voies?

**M. Benson:** Il ne fait pas de doute que si nous voulons nous servir des wagons lourds sur d'autres voies, il faudra les améliorer.

**M. Schellenberger:** Si l'amélioration d'un mille de voie coûte \$100,000, qui doit payer?

**M. Benson:** Les chemins de fer.

**M. Schellenberger:** Ce sont les chemins de fer qui en sont responsables.

**M. Benson:** Ce sont eux qui paient; cela fait partie de leurs frais d'exploitation.

**M. Schellenberger:** Dans votre étude de la situation des chemins de fer, je m'inquiète fort de la partie sur le transport des céréales. L'année dernière, en 1972, je pense, les chemins de fer ont commandé environ 3,000 wagons, et le président du CN a déclaré qu'aucun de ceux-ci ne pouvaient vraiment transporter des céréales; la même année, 1,500 wagons pouvant transporter des céréales ont été mis hors service. Lorsqu'on étudie les rapports, on s'aperçoit que les chemins de fer ne pourront sans doute transporter le tonnage de céréales qui pourrait être exporté cette année. La Commission s'occupe-t-elle de la question? Est-il de son devoir de veiller à ce que les chemins de fer disposent d'assez de wagons pour transporter les céréales, ou qui est responsable de la question?

**M. Benson:** Lors de la dernière réunion, nous avons eu un entretien sur la responsabilité de la Commission à cet égard. Il s'agit surtout d'une question de capitaux à l'intérieur des compagnies de chemins de fer, et de la manière de les affecter. Nous pouvons exiger qu'elles assurent le service dont elles sont chargées. Une telle situation s'est déjà présentée, comme je l'ai dit l'autre jour: en 1920, on a décidé que les chemins de fer pouvaient être tenus d'assurer un service, mais pas au-delà de leur compétence. La question de nouvel équipement, et j'ai parlé tout à l'heure de l'équipement destiné aux passagers, est une question de capitaux, et dépend de la quantité de ces capitaux que les chemins de fer peuvent affecter à l'achat du nouvel équipement.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Schellenberger, your time has expired. I wonder if I might ask a supplementary following on the questions Mr. Schellenberger has asked Mr. Benson.

• 1035

Are there any experiments going on and research going on in the development of a lighter type of car? The hopper cars are great cars but they are pretty heavy.

The trucking industry long ago realized that it had to have more payload capacity and less total weight. Are there any experiments or research being done on the same aspect by the railroads?

**Mr. Benson:** To my knowledge, the railroads and industry generally and the Ministry of Transport and ourselves have looked at such things as aluminum cars, which are quite a lot lighter. They have advantages, they also have disadvantages. I do not want to argue one person's product versus the other one. But the railways, I do know, are interested in having lighter cars which can be produced economically and do the equivalent job.

**The Chairman:** Fine. Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman. Just a brief word about safety.

I have observed over the last few years and particularly this year, and on this recent trip I mentioned, that one of the problems seems to be that track maintenance has been centralized. I have had two or three people say to me, you used to have a foreman who had ten miles of track or whatever it was and he would come to you and say, "How is the track?" He would say, "It is good except for a certain point" and the next day that would be fixed.

Now they do not function this way. They have much larger areas to cover. The impression I get is that nobody really is responsible; nobody has pride in that kind of thing. One case was mentioned where it was two months before they got shims under a certain area of the track.

It seems to me that this is one of the great faults of both the railways, the point of centralization. You mention it when you are talking about the whole freight handling, the whole business of putting somebody in Regina to handle the whole of Saskatchewan, instead of having the people where they can function. I think this is a great mistake that the railways have made. Do you have any comments?

**Mr. Benson:** In line with our report which recently came out on safety, we have asked the railroads to come back to us with a better method of looking after maintenance. We expect a report within the next week or two.

**Mr. McRae:** I would hope that you would have a look at that, because I think it is the question of pride in saying: that is my track; that is my ten miles and damn it all it is going to be in good shape. I think that is lacking.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Schellenberger, votre temps de parole est expiré. J'aimerais poser une question supplémentaire à la suite de celle que M. Schellenberger a posé à M. Benson.

Fait-on des recherches en vue de construire un type de wagon plus léger? Les wagons-trémies sont excellents mais assez lourds.

Il y a longtemps, le secteur des transports routiers a constaté qu'il lui faudrait beaucoup plus de chargements rentables et moins de poids total. Les chemins de fer ont-ils entrepris des recherches à cet égard?

**M. Benson:** A ma connaissance, les chemins de fer et l'industrie en général en collaboration avec le ministère des Transports et nous-mêmes avons étudié la possibilité d'utiliser des wagons en aluminium qui soient beaucoup plus légers. Cela comporte à la fois des avantages et des inconvénients. Je ne tiens pas à promouvoir un produit plutôt que d'autres. Mais je sais que les chemins de fer sont intéressés à obtenir des wagons plus légers qui peuvent être produits plus économiquement et faire un travail équivalent.

**Le président:** Très bien. Monsieur McRae.

**M. McRae:** Merci, monsieur le président. Je voudrais brièvement parler de la sécurité.

Au cours des quelques dernières années et particulièrement durant l'année courante j'ai observé lors de mon récent voyage dont j'ai parlé plus haut que l'on devrait à l'avenir s'assurer que l'entretien des voies ferroviaires soit centralisé. Deux ou trois personnes m'ont dit qu'un contremaître seul devait s'occuper d'à peu près 10 milles de voie ferrée et, vous demandiez dans quel état étaient les rails. Il répondait que ces rails étaient en bon état sauf jusqu'à un point donné; le jour suivant cette voie ferrée était réparée.

A l'heure actuelle les choses ne se passent plus de la même façon. Les contremaîtres ont des régions beaucoup plus vastes à couvrir. L'impression que j'en retire c'est que personne n'est réellement responsable; et personne n'en retire de fierté. On rapporte un cas où il a fallu deux mois avant que l'on pose une cale de support à un point donné des rails.

Il me semble que c'est là l'une des fautes les plus graves des deux services ferroviaires c'est-à-dire le manque de centralisation. Vous l'aviez mentionné en parlant de la manutention des marchandises dans l'ensemble, ainsi que du fait de nommer à Regina une seule personne pour diriger l'ensemble de la Saskatchewan au lieu de nommer à des endroits précis des personnes qui pourraient faire du bon travail. C'est à mon avis une grave erreur commise par les sociétés ferroviaires. Avez-vous quelques commentaires à ce sujet?

**M. Benson:** Conformément à notre rapport qui a paru récemment sur la sécurité nous avons demandé aux réseaux de chemins de fer de nous faire part d'une meilleure méthode pour l'entretien des voies ferrées. Nous espérons que ce rapport nous parviendra d'ici les deux prochaines semaines.

**M. McRae:** J'espère que vous avez étudié cette question car c'est une question de fierté de la part d'un contremaître que de pouvoir dire: «Voilà les voies ferrées qu'on m'a confiées; ces 10 milles me sont confiés et envers et contre tout, elles seront en bon état. Je pense que ce sentiment de fierté n'existe plus.



[Texte]

Getting on to another matter quickly, loadings in Thunder Bay. I notice we had more loadings this winter than the last two winters. But I think this is a facetious figure because it seems to me that we started with a lot less.

What is the situation? Do we have about 60 million bushels in Thunder Bay at the present time? Is that the figure that we have in grain elevators, Mr. Minister?

**Mr. Benson:** Page 8 of the report that you have deals with Thunder Bay. I have Mr. Menzies here who is . . .

**Mr. McRae:** Who is just fresh out of Thunder Bay.

**Mr. Menzies:** It is 66 million bushels and going up.

**Mr. McRae:** Is there any evidence to believe that we will be up to 90 million bushels by the time the—well, we cannot be.

**Mr. Menzies:** With all due respect, sir, I do not think you can get 90 million bushels into Thunder Bay even if you filled up all the space they had available.

**Mr. McRae:** What would you estimate would be the capacity? This is always the figure that has been used.

**Mr. Menzies:** The best we have ever had, in my four years' experience, was 84. Since that time, as you know, they have taken some terminal elevators out of service, some large ones like Westland D, for example. I would say that the best you could possibly get into Thunder Bay now, I think if you are being optimistic, is 75.

**Mr. McRae:** So we are only nine or ten million bushels short of capacity, in your opinion.

**Mr. Menzies:** We are not too far off it right now, Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Thank you very much, Mr. Menzies.

I want to go to another line of reasoning. I had some figures from the CTC about revenue—this has to do with passenger train service—passenger miles to available seat-berth miles. I contend that this is a very facetious set of figures. This is what bothers me: The CPR can put six or seven coaches—coming into Ottawa the other night, it had only four coaches. I know they split at Sudbury—however, six or seven coaches, and have a peak load of 40 per cent, the CNR on the other hand can operate at 15 coaches with 50 per cent. You cannot tell me that the CN is not doing a hell of a lot better job carrying people. This method of calculating is something that bothers me.

**Mr. Benson:** Perhaps I could ask Mr. Tosh to reply.

[Interprétation]

Permettez-moi de passer à un autre sujet brièvement, notamment les chargements à Thunder Bay. Je constate que nous avons plus de chargements cet hiver qu'au cours des deux précédents. Mais ce chiffre n'est sûrement pas exact car il me semble que nous avons commencé avec beaucoup moins de chargements.

Quelle est la situation? Y a-t-il environ 60 millions de boisseaux à Thunder Bay à l'heure actuelle? Ces chiffres correspondent-ils au montant dans nos élévateurs à grain, monsieur le ministre?

**M. Benson:** La page 8 du rapport que vous avez en main traite de la situation à Thunder Bay. Il y a ici présent M. Menzies qui . . .

**M. McRae:** Qui vient tout juste de revenir de Thunder Bay.

**M. Menzies:** Il s'agit de 66 millions de boisseaux, chiffre qui est appelé à augmenter.

**M. McRae:** Y a-t-il lieu de croire que nous en arriverons à un total de 90 millions de boisseaux au moment où . . . eh bien, il ne peut en être ainsi.

**M. Menzies:** Sauf le respect que je vous dois, monsieur, je ne crois pas que nous puissions atteindre 90 millions de boisseaux à Thunder Bay même si l'on pouvait remplir tout l'espace disponible.

**M. McRae:** Quelle serait, à votre avis, la capacité totale? Il s'agit d'un chiffre qui a toujours été utilisé.

**M. Menzies:** Le chiffre le plus élevé que nous ayons eu depuis mes quatre ans d'expérience est de 84 millions de boisseaux. Depuis ce temps, comme vous le savez, certains élévateurs terminaux ont été mis hors de service comme celui de Westland, par exemple. A mon avis le chiffre le meilleur que vous puissiez obtenir à Thunder Bay à l'heure actuelle, si l'on est optimiste, est de 75 millions de boisseaux.

**M. McRae:** Par conséquent, à votre avis, nous ne sommes qu'à 9 ou 10 millions de boisseaux de la capacité totale.

**M. Menzies:** Nous ne sommes pas très loin de ce chiffre justement à l'heure actuelle, monsieur McRae.

**M. McRae:** Merci beaucoup, monsieur Menzies.

J'aimerais passer à autre chose. J'ai en main certains chiffres qui proviennent de la CCT au sujet du revenu—et cela a trait au service ferroviaire des passagers—tirés du nombre de milles parcourus par passager par rapport au nombre de milles parcourus par les passagers qui réclament des couchettes. A mon avis c'est un jeu de chiffres assez facetieux. Voilà ce qui me préoccupe: les chemins de fer du Canadien Pacifique peuvent mettre sur la voie six ou sept wagons—lorsque je suis revenu à Ottawa l'autre nuit il n'y avait que quatre wagons. Je sais que les convois sont séparés à Sudbury, cependant il reste six ou sept wagons remplis à 40 p. 100 pendant les périodes de pointe, alors que le CN d'autre part peut mettre sur rail 15 wagons fonctionnant à 50 p. 100 de leur capacité. Vous n'allez quand même pas me dire que le CN ne donne pas un service voyageur foutument meilleur. Cette méthode de calcul me chiffonne.

**M. Benson:** Je pourrais peut-être demander à M. Tosh de répondre à cette question.

[Text]

• 1040

**Mr. McRae:** Yes. I have the figures, Mr. Tosh, and I appreciate the figures.

**Mr. M. C. Tosh (Director, Rail Services Analysis Branch (railway costs and payments)):** Of course it depends on the type of car, if you have a coach you will have more seats than sleepers. I am not clear on your question.

**Mr. McRae:** Well, you use a loading factor and say they are functioning at peak loads, they are functioning at 50 per cent peak load, but all that refers to is the number of coaches on the train. It seems to me it is a lot cheaper to pull 15 coaches and have an optimum loading on that than it would be to pull four or five or six. I really do not think we are getting the performance of the railways with this kind of system. If you were to tell me the number of passengers per tender, or two tenders or whatever you use, then I would be inclined to think that we are getting a figure that is closer to being valid in saying which railway is carrying the load.

**Mr. Tosh:** You said tender?

**Mr. McRae:** The tender that is pulling it, the engine.

**An hon. Member:** The locomotive.

**Mr. McRae:** It strikes me that is a much more valid figure, because you can keep adding coaches or you can take them off. What they are actually doing is taking them off, so one of these days all we will have is the engine pulling out. It has come down to that point.

I think we used the figure the other day of 200 people leaving Vancouver on the CN as opposed to something like 60 or 70, on the CP. To me, that is a much more significant factor than taking the loading factor and saying that each coach had so many people on it. I would appreciate if you could, perhaps you need to do some of this loading factor, put it together in such a way that I know how many people are travelling as against the cost of operating the thing. Maybe the best way to do it would be per train, the number of people per train or something like this. I do not think it costs very much to put an extra coach on, does it?

**Mr. Tosh:** Well it is certainly cheaper...

**Mr. McRae:** Proportionately, an extra coach?

**Mr. Tosh:** Yes.

**Mr. McRae:** If you have 10 coaches and you put an eleventh one on, it is not going to cost you 10 per cent more, it is going to cost you perhaps 2 per cent or 3 per cent more.

**Mr. Tosh:** Perhaps, Mr. McRae, you would like to see a table which shows the cost per mile for different trains.

[Interpretation]

**M. McRae:** En effet. J'ai les chiffres sous les yeux, monsieur Tosh, et je comprends ce qu'ils signifient.

**M. M. C. Tosh (directeur, direction de l'analyse des services ferroviaires (coûts et versements aux chemins de fer)):** Cela dépend bien sûr du type de wagons utilisé. Dans le cas d'un wagon coach, il y a davantage de sièges que de couchettes. Je ne comprends pas bien votre question.

**M. McRae:** En fait, vous avez recours à un coefficient de remplissage et vous dites que les wagons sont remplis à raison de 50 p. 100 du coefficient de remplissage en période de pointe, mais tout cela en revient à la question du nombre de wagons coach que compte le train. Il me semble qu'il est meilleur marché de remplir 15 wagons coach pour en arriver à un coefficient de remplissage optimal, que de se limiter à 4, 5 ou 6 wagons. Je ne pense pas qu'un système de ce genre nous permette de tirer le meilleur parti possible des chemins de fer. Si vous me dites quel est le nombre de voyageurs transportés par tender, ou au moyen de deux tenders, je ne sais pas comment vous procédez, je serais à ce moment-là disposé à penser que le chiffre correspond davantage à la réalité dans la mesure où nous savons qui transporte quoi.

**M. Tosh:** Vous avez parlé de tender?

**M. McRae:** C'est le tender qui tire le train, la machine.

**Une voix:** La locomotive.

**M. McRae:** Pour moi, ce chiffre serait davantage valable car on peut ajouter des wagons et en enlever. Ce qu'on fait actuellement, c'est d'en enlever, ce qui fait qu'un de ces jours il ne restera plus que la locomotive. C'est à cela que nous en arrivons.

Nous avons dit je crois l'autre jour que 200 personnes quittaient Vancouver par le train du CN par rapport à quelque 60 ou 70 sur le train du CP. Pour moi, ce chiffre est beaucoup plus éloquent que le coefficient de remplissage, et il est donc préférable de dire combien de personnes voyagent dans chaque train. Il est évident que le coefficient de remplissage est peut-être un facteur qui vous est indispensable, mais j'aimerais que vous puissiez nous présenter les choses de manière à ce que nous sachions en fait combien de personnes voyagent par rapport au coût de fonctionnement du système. Il serait peut-être préférable d'obtenir les chiffres pour chaque train, c'est-à-dire le nombre de voyageurs par train ou un chiffre de ce genre. Je ne pense pas que cela coûte très cher de rajouter un wagon à un train, n'est-ce-pas?

**M. Tosh:** Il est évidemment bien meilleur marché...

**M. McRae:** De rajouter un wagon supplémentaire, toutes proportions gardées?

**M. Tosh:** En effet.

**M. McRae:** Si vous avez un train de 10 wagons et que vous en rajoutez un onzième, cela ne va pas vous coûter 10 p. 100 de plus, mais peut-être 2 ou 3 p. 100 de plus.

**M. Tosh:** Vous aimeriez peut-être, monsieur McRae, étudier un tableau qui montre que les différents trains quel est le coût par mille.

[Texte]

**Mr. McRae:** Yes, I would like that, I do not think I have that.

**Mr. Tosh:** Yes, we have that and I can certainly provide it.

**Mr. McRae:** I would appreciate that kind of information very much.

**Mr. Tosh:** Fine.

**Mr. McRae:** I must say that the evidence all winter seems to be that the CPR is falling far behind the CNR in providing this kind of service. Also I am very concerned about the morale on the CNR, the CPR I mean. The morale on the CNR is so-so; I find the employees bitch a bit but basically it is a healthy sort of operation. The morale on the CPR at this particular point is so low that people are just disgusted, they are treated badly and they do not want to return to them. A statement was made in the press yesterday that the railways were on strike and that the CPR is still on strike. Virtually I think that is the case, the employees have such a poor attitude about railroading at this particular stage, that they really are not functioning well at all. I think something basic has to be done about it. I would be inclined to support Mr. Blenkarn in his motion to get the CNR out of hotels if I could get the CPR out of the railway business.

Thank you.

**The Chairman:** To follow up what Mr. McRae said, Mr. Benson, have you ever had complaints from engineers on both railroads for that matter, particularly through the mountains, section men driving on the road and then going in and checking a spot on the track and then either repairing it or otherwise and then getting back into their buggy or their car on the road? In the old days the section men used to travel the track . . .

**An hon. Member:** That is right.

• 1045

**The Chairman:** . . . and they knew the track. Today, even in the mountains they are travelling on the road and then hoofing it across to the track and looking at the track. The engineers tell me they used to be able to have a feel of the track, today they have lost confidence in the track, particularly in the mountains where they have difficulty moving grain.

**Mr. Benson:** Mr. Chairman, to answer your specific question, we have not had a specific complaint in this regard, but as you know, in our report we were very unhappy about the maintenance of way that was being done and how the track was being checked and we told the railways to come up with a better system or we will have to see where we go from there.

**Mr. McRae:** I would just like to say exactly the same thing. The engineers do not bother whistling anymore because these fellows are never on the track. They are off in a truck somewhere, and it is exactly the same story.

[Interprétation]

**M. McRae:** Oui, certainement, c'est le genre de renseignement que je ne crois pas avoir pour l'instant.

**M. Tosh:** Nous avons des renseignements de ce genre et je pourrais vous les fournir.

**M. McRae:** Je vous en serais très reconnaissant.

**M. Tosh:** Parfait.

**M. McRae:** Je dois dire qu'au cours de l'hiver, tous les éléments semblent nous avoir montré que le CP est à la traîne par rapport au CN pour ce qui est du service-voyageurs. Le moral du personnel du CN, ou plutôt du CP, excusez-moi, me tracasse aussi énormément. Au CN, le moral va couci-couça; les employés sont un petit peu ronchonners mais les opérations sont en général assez saines. Au CP, pour l'instant, le moral est à ce point bas que les employés sont tout simplement dégoûtés, on les traite mal et ils ne veulent plus travailler pour la compagnie. On a pu lire hier dans les journaux que les chemins de fer étaient en grève et que le CP était toujours en grève d'ailleurs. Je pense que c'est bel et bien le cas car l'attitude des employés est à ce point négative pour l'instant que les opérations sont presque inexistantes. Je crois qu'à ce sujet il convient d'agir à la source. Je serais tenté d'appuyer la motion de M. Blenkarn afin de faire se retirer le CN du secteur hôtelier. J'aimerais également que le CP se retire du secteur ferroviaire.

Merci.

**Le président:** Dans la même voie que celle qui a été amorcée par M. McRae, monsieur Benson, avez-vous enregistré des plaintes des mécaniciens des deux compagnies à ce sujet, et tout particulièrement pour les voies qui traversent des montagnes et qui sont inspectées par route par les ouvriers de l'entretien qui se rendent sur place, vérifient un tronçon, le réparent, le cas échéant, et puis s'en retournent par la route? Auparavant, les ouvriers de l'entretien faisaient l'inspection des voies en draine . . .

**Une voix:** C'est exact.

**Le président:** . . . et ils connaissaient bien les voies. A l'heure actuelle, même dans les montagnes, les ouvriers de la section d'entretien se déplacent en voiture et se contentent de faire quelques pas de part et d'autre de la voie. Les mécaniciens m'ont dit qu'auparavant ils pouvaient «sentir» les voies; aujourd'hui, ils n'ont plus confiance, et notamment dans les montagnes où le transport du grain se révèle difficile.

**M. Benson:** Monsieur le président, pour répondre exactement à votre question, nous n'avons jamais eu de plainte expresse à ce sujet mais, comme vous le savez, nous avons dit dans notre rapport que l'entretien et la vérification des voies ne satisfaisaient pas et nous avons enjoint aux compagnies ferroviaires de mettre au point un meilleur système à défaut de quoi nous envisagerions la situation.

**M. McRae:** J'aimerais dire la même chose. Les mécaniciens ne prennent plus la peine d'activer le sifflet parce que les préposés à l'entretien ne sont jamais sur les voies. Ils se déplacent en camions et c'est exactement la même chanson.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Hollands.

**Mr. Hollands:** Thank you, Mr. Chairman. My first question is in regard to the smaller airline carriers in Alberta, the third-line carriers. I understand that their landing rights, etc., come under the jurisdiction of . . .

**Mr. Benson:** You are thinking of third-line carriers.

**Mr. Hollands:** Yes.

**Mr. Benson:** Third-level carriers.

**Mr. Hollands:** Yes. Would it not be just as well if these third-level carriers were to make their application to a provincial body rather than a federal body when all their business is done particularly within one province?

**Mr. Benson:** The jurisdiction is, as you know, a matter of federal-provincial determination. It has been determined that the federal government has the jurisdiction over aircraft flying and, therefore, we are given a job to do, and we do the job. We have been trying to operate as co-operatively as we can with the provinces involved. For example, the Minister has asked us to examine the possibility of a third-level carrier policy for Canada. We had a report which we sent out to the provinces, to all the provinces, asking for their comments. Comments have come back. We have not made our recommendations to the Minister at this point because we felt we had to go back to the provinces again and ask particular questions, so we are doing this. Just this week, for example, we had the Province of Ontario come in to see us, indicating what they would like to do in Northern Ontario from a provincial point of view with regard to tying in their third-level carriers to a main line carrier. They gave us a presentation of this which we will keep in our mind when we are processing applications from people who want to operate as third-level carriers. Under the existing law, if the jurisdiction is federal, which it apparently is, and we have to administer it, well, I think that we have to co-operate as much as we can with the provinces. Also, I have suggested that we have people in each of the provinces with respect to air services in the province, and we are setting up a program where we will start with one person in one province and see how it works, to be there, to co-operate and listen to the people, the carriers, and know what is going on within a particular province and be right on the spot all the time, and we are moving in that area.

**Mr. Hollands:** Have you anyone in that position in the Province of Alberta today?

**Mr. Benson:** The stage it is at is that it has been put to the committee with the recommendation and they have not decided on the recommendation. It will be decided imminently, that is, before we start. We want to start somewhere and see how it works.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Hollands.

**M. Hollands:** Merci, monsieur le président. Ma première question porte sur les petits transporteurs aériens de l'Alberta, les transporteurs de la troisième catégorie. Je sais que leurs droits d'atterrissage, etc., relèvent de la compétence de . . .

**M. Benson:** Vous parlez des transporteurs de la troisième catégorie?

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

**M. Benson:** Des transporteurs de la troisième catégorie.

**M. Hollands:** C'est exact. Ne serait-il pas aussi facile de faire en sorte que ces transporteurs présentent leur demande à un organisme provincial plutôt qu'à un organisme fédéral puisque toutes leurs opérations s'effectuent à l'échelle d'une province seulement?

**M. Benson:** Comme vous le savez, le secteur de compétence est ici fixé à l'échelon fédéral-provincial. On a défini que le gouvernement fédéral était compétent en matière de navigation aérienne et nous avons donc une mission à remplir, mission que nous acquittons d'ailleurs. Nous avons essayé de faire preuve d'en tant de coopération qu'il est possible avec les provinces en cause. Le Ministre nous a par exemple demandé d'étudier la possibilité d'une politique des transporteurs de troisième catégorie pour le Canada. Nous avons rédigé un rapport et nous l'avons envoyé à toutes les provinces en leur demandant de nous envoyer leurs commentaires. Nous avons obtenu ces derniers. Nous n'avons pas formulé de recommandations au ministre pour l'instant parce que, à notre avis, il nous fallait absolument reconsulter les provinces et leur poser des questions particulières, et c'est ce que nous faisons d'ailleurs. Cette semaine, par exemple, les représentants de la province de l'Ontario sont venus nous voir pour nous dire ce qu'ils aimeraient faire du point de vue provincial dans le nord de l'Ontario pour englober les opérations des transporteurs de troisième catégorie à celles des transporteurs principaux. Ils nous ont présenté un mémoire dont nous allons tenir compte lorsque nous étudierons les demandes envoyées par les futures transporteurs de troisième catégorie. En vertu des lois existantes, si le secteur est de la compétence du gouvernement fédéral, ce qui est apparemment le cas, et si nous devons régir sur ce secteur, nous devons à ce moment-là, à mon avis, coopérer autant que possible avec les provinces. J'ai également dit que nous avions dans chacune des provinces des représentants s'occupant des services aériens et nous sommes en train d'établir un programme en vertu duquel nous commencerons par un représentant, puis nous verrons comment cela fonctionne mais, quoi qu'il en soit, nous serons sur place, nous coopérerons, nous écouterons ce que les gens ont à dire, ce que les transporteurs ont à dire, nous saurons ce qui se passe dans chacune des provinces et nous serons sur place en permanence.

**M. Hollands:** Avez-vous déjà un représentant de ce genre en Alberta?

**M. Benson:** Pour l'instant, le programme et les recommandations ont été soumis au Comité, qui n'a pas encore décidé de la recommandation à formuler. La décision sera prise sous peu et avant que nous commençons. Nous voulons partir d'un point de départ et voir comment les choses se passent.

[Texte]

I should clarify this to some degree. We do have inspectors who are assigned to areas who are there all the time.

**Mr. Hollands:** Yes, but if a small town in the north part of the province, like Peace River or Grande Prairie, wants additional air service or if one of the third-level carriers wants to fly in there, do you consult with provincial officials or provincial people or any branches of the provincial government?

**Mr. Benson:** On every application for every service, we publish in the *Canada Gazette* the application that has been made and this information gets to the provincial government, of course, so if they have comments they are quite at liberty to come back to us and indeed they do often come back and comment on a particular application.

**Mr. Hollands:** I would like to change the subject and come back to what Mr. Whicher was talking about a few minutes ago. We have recently been watching the show on television on Sunday night, *The Canadian Dream*. I think it brings to mind the CPR going across Canada and it has been intimated, whether it is right or not, that they received tremendous subsidies and some very long-term commitments to do certain things in the way of transportation in Canada. Now, who would we want to have before this Committee to tell us whether the CPR has, in fact, lived up to its commitments to the Canadian people and the Canadian government in regard to transportation?

**An hon. Member:** Pierre Berton.

• 1050

**Mr. Benson:** That is a very good question. I would think that a starting point would be with the Minister of Transport.

**The Chairman:** I think he will be before the Committee Thursday afternoon.

**Mr. Benson:** And the second point would be with the President of the CPR.

**The Chairman:** Have you any further questions, Mr. Hollands?

**Mr. Hollands:** No.

**The Chairman:** Gentlemen, I have Mr. Guay on my list as the next questioner and he is the last on the first round; then I have Mr. Stewart, Mr. Benjamin and Mr. McRae. I would hope that we could go on past 11 o'clock and deal with the four questioners that I have; then perhaps let Mr. Benson and his staff return to their safer quarter and, perhaps, more onerous duties.

**Mr. Guay.**

**Mr. Guay (St. Boniface):** Thank you, Mr. Chairman.

One of the things that caused me concern was the meeting where we had the President of the CNR with us and where we had an opportunity to question him last fall pertaining to grain movements; and among other things that I asked of him at that time was whether he at any time had received from anyone a request to put in additional cars to help the grain movement. His answer was—and it is on the record—“No.” I then asked him who had the authority to do so. Was it the Minister, or who was it? He came out to tell us, more or less, and I can probably say it briefly, that the only one who had the authority to do so was the CTC, your commission.

[Interprétation]

Je pourrais préciser davantage. Nous avons pour l'instant des inspecteurs qui sont affectés dans un secteur et qui sont en permanence.

**M. Hollands:** Oui, mais si une petite ville du nord de la province, Peace River ou Grande Prairie, par exemple, veut étendre les services aériens, ou si l'un des transporteurs de la troisième catégorie désire y atterrir ou en décoller, avez-vous des consultations avec les fonctionnaires provinciaux ou les représentants de la province ou avec une direction quelconque du gouvernement provincial?

**M. Benson:** Pour chaque demande de service, nous publions la demande dans la *Gazette du Canada*, laquelle est transmise au gouvernement provincial et, bien sûr, si ce dernier a des observations à nous faire, il est tout à fait libre de venir nous voir, ce qui est d'ailleurs très souvent le cas, pour nous formuler ses commentaires.

**M. Hollands:** J'aimerais changer de sujet et en revenir à ce dont M. Whicher parlait il y a quelques instants. J'ai regardé dimanche soir à la télévision le feuilleton *The Canadian Dream*. Ce feuilleton rappelle que le CP traverse le Canada et, à tort ou à raison, on laisse entendre qu'il a reçu d'énormes subventions et des engagements à très longue échéance dans le domaine des transports au Canada. Il nous faut maintenant savoir qui nous désirons faire comparaître devant notre Comité pour nous dire si le CP a respecté les engagements qu'il a contractés envers le Canada et le gouvernement canadien en matière de transports.

**Une voix:** Pierre Berton.

**M. Benson:** La question est opportune. Je pense qu'il faudrait commencer par le ministre des Transports.

**Le président:** Il comparaitra, je crois, devant notre Comité jeudi après-midi.

**M. Benson:** Nous pourrions ensuite poser la question au président du CP.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions, monsieur Hollands?

**M. Hollands:** Non.

**Le président:** Messieurs, j'ai sur ma liste M. Guay, qui sera le dernier interlocuteur du premier tour; j'ai ensuite MM. Stewart, Benjamin et McRae. J'espère que nous pourrions poursuivre au delà de 11 h 00 pour permettre à ces quatre membres de poser leurs questions, après quoi, nous pourrions peut-être laisser M. Benson et ses collègues sur un sol plus ferme et à des tâches peut-être plus ardues.

**Monsieur Guay.**

**M. Guay (Saint-Boniface):** Merci, monsieur le président.

Pour moi, l'un des facteurs de préoccupation est la réunion que nous avons eue l'automne dernier avec le président du CN au cours de laquelle nous avions eu la possibilité de lui poser des questions à propos du transport des céréales. Entre autres choses, je lui ai demandé à ce moment-là si on lui avait déjà demandé d'ajouter à son matériel roulant davantage de wagons pour accélérer le transport des céréales. A cette question, il avait répondu «Non.» et sa réponse figure au procès-verbal. Je lui ai ensuite demandé qui avait le pouvoir de le faire. Était-ce le ministre ou qui était-ce? Il nous a plus ou moins dit, et je peux résumer, que la seule personne qui avait le pouvoir de le faire était votre Commission, la CCT.

[Text]

My next question to him was: Had they, at any time, received request for such a movement? And again he said, "No". I was surprised at this because I had assumed you were working relatively close together.

Why did the CTC not only authorize but tell the railway companies to place cars in certain areas? If you have the authority, why is this authority not being used? I do not want to put you on the spot by saying that but I think that we need clarification here.

**Mr. Benson:** Perhaps Mr. Menzies could comment on the system and the co-operation that does exist with regard to the block system, and on the Canadian Wheat Board and the railroads with regard to the allocation and use of railway cars.

**Mr. Menzies:** As you know, both railways have a number of cars assigned to their grain fleets. These cars, of course, are used primarily in western Canada and are distributed throughout western Canada in the country elevator system to collect the grain. The system of distribution and allocation is controlled and co-ordinated by the block shifting system which comes under the Canadian Wheat Board, because, after all, it is their responsibility to transport all the grain in the country.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I will change my question, then, Mr. Chairman. I understand that only the commission has the authority, has the power—the Minister has not got it but the commission has—to tell the railroad really what to do, to put a request in which is binding in this regard. I would like to clarify that further, though I think you know what I am trying to say here.

**Mr. Benson:** There was a discussion on this particular matter during the last meeting, Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I was not here, unfortunately: I was out representing the Minister.

• 1055

**Mr. Benson:** The CTC could theoretically order the railroads to take cars off hauling lumber in British Columbia—if they were the same kind of car, which they are not; so that is perhaps a bad example—and put them on to hauling grain. Or, if the CTC saw, in any way, that the CNR were not utilizing their cars, it could give them instructions to utilize their cars better. But if they are operating, basically, to capacity in all areas and shipments are not moving too fast—and there are complaints in other areas besides grain—then the question arises: do you stop them from shipping one product to have them ship another product at a particular time.

One example is given in the paper I presented to you this morning. Potash cars are very useful and can be ideally used for hauling grain. Traditionally in the winter we take them off hauling potash because there is not the great requirement, and put them on to hauling grain. However, this particular year they have been required the whole year round to haul potash. So they have not been available for grain.

[Interpretation]

Je lui ai ensuite demandé si on lui avait déjà demandé de le faire. Ici encore, il m'a dit non. Cela m'a surpris car j'avais supposé que vous travaillez plus ou moins en étroite collaboration.

Pourquoi la CCT n'a-t-elle non seulement pas autorisé mais même pas dit aux compagnies ferroviaires de disposer leurs wagons dans certaines régions? Si vous avez le pouvoir de le faire, pourquoi n'y avez-vous pas recours? Je ne tiens pas à vous mettre sur la sellette en disant cela, mais je pense que des précisions s'imposent.

**M. Benson:** M. Menzies pourrait peut-être vous dire quelques mots au sujet du système de coopération qui existe dans le cadre de notre système de groupes et à propos de la Commission canadienne du blé et des chemins de fer pour ce qui a trait à la répartition et à l'utilisation des wagons de chemins de fer.

**M. Menzies:** Comme vous le savez, les deux compagnies affectent un nombre donné de wagons aux convois céréaliers. Ces wagons sont bien sûr utilisés principalement dans l'Ouest et sont répartis dans l'ensemble de l'Ouest parallèlement au réseau de silos afin de charger et de transporter les céréales. Le régime de répartition et d'affectation est contrôlé et coordonné par le réseau de déplacement des groupes qui relèvent de la Commission canadienne du blé car, après tout, c'est de la Commission que relève le transport des céréales dans l'ensemble du pays.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je vais modifier ma question, monsieur le président. Je sais que seule la Commission a le pouvoir—le ministre ne l'a pas, mais la Commission, elle, l'a—de dire aux compagnies ce qu'elles doivent faire et de leur présenter une requête exécutoire à ce sujet. J'aimerais davantage de détails à ce sujet bien, qu'à mon avis, vous savez très bien ce que j'essaie de dire ici.

**M. Benson:** Nous avons discuté de cette question au cours de la dernière réunion, monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je n'y étais pas, malheureusement: je représentais le ministre à l'extérieur.

**M. Benson:** En théorie, la CCT pourrait ordonner aux compagnies d'affecter un certain nombre de wagons qui sont utilisés pour le transport du bois de construction en Colombie-Britannique—si du moins, il s'agissait du même type de wagon, mais ce n'est pas le cas; donc l'exemple n'est peut-être pas très bien choisi—au transport du grain. Ou, si la CCT constatait que, d'une manière ou d'une autre, le CN n'utilisait pas ces wagons, elle pourrait lui donner pour directive de mieux utiliser ces derniers, mais si le matériel est utilisé à pleine capacité dans toutes les régions et si les expéditions ne se font pas très vite—il y a des plaintes dans d'autres secteurs que celui des céréales—à ce moment-là, la question qui se pose est la suivante: Faut-il empêcher la compagnie de transporter un produit donné pour pouvoir en transporter un autre à un moment donné?

Le document que je vous ai présenté ce matin vous donne un exemple. Les wagons affectés au transport de la potasse sont extrêmement utiles et pourraient facilement être utilisés pour le transport du blé. Traditionnellement, au cours des mois d'hiver, nous les affectons en effet au transport du blé vu que les besoins ne sont pas très élevés dans le domaine de la potasse. Cette année toutefois, les wagons ont été nécessaires toute l'année pour le transport de la potasse, et donc, ils n'ont pu être affectés au transport du blé.

[Texte]

**Mr. Guay (St. Boniface):** I will change my question once again. I wish I had the report, but I think we all know the problems we have been facing in regards to certain movement of trains, in particular for grain delivery. My question will then be in a different way. Why then did the CTC not communicate somehow with the railroad and put pressure on them, or at least request additional effort to move grain?

My point is not whether or not they were short of cars. That is not the point. My question is, why did the CTC not put pressure on the railroad to move grain, and let them go on the record to say, the CTC is after our hide but we cannot move? This was not done. The President of the CNR says no official request came from the CTC as such.

**Mr. Benson:** We have grain co-ordinators at Thunder Bay and at Vancouver. Mr. Menzies was at Thunder Bay. We were there all the time, watching the situation and urging the railways, or giving guidance to the railways, as to what should be done and what can be handled. The particular problems this winter—I think the railways have indicated and some of the members indicated the other day what some of the particular problems were, which were unusual because of the huge amount of snowfall in the Western Provinces. This not only meant that some cars were off on a line and could not be hauled out, but main-line equipment, which was hauling grain, went in to free these cars and thus was off the main line. They agreed to close down some . . .

**Mr. Guay (St. Boniface):** I was thinking about last year, not last winter, really. I am not talking about the snowstorms we had last winter; I am talking about the last year.

Because I have a few more questions to ask, I cannot possibly push this point any further. However, I will ask this—I am going to repeat it once again—why did your Commission not at some time or other, even though you are watching the situation very closely, and even though there is close communication, go on record to push the railroads to do that grain movement, and put it on the record, as such, that you were doing that?

**Mr. Benson:** If you go on the record as doing that, you are then going on the record, if the cars are fully utilized, to say to the railroads, you cannot haul something else. There is a shortage of cars. If you wanted us to do this, if the government wanted us to do this, that is fine. But we felt there was a full utilization of cars.

**The Chairman:** Following out of the questions Mr. Guay has raised, Mr. Benson, have there been any complaints brought to the Commission's attention with regards to the CPR moving American grain up through Moose Jaw and through the mountains, moving American grain at, of course, American grain rates over Canadian track using Canadian equipment, and even some of our Canadian

[Interprétation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je vais encore une fois reformuler ma question. J'aurais voulu avoir le rapport, mais je crois que nous connaissons tous les problèmes que nous avons à résoudre pour ce qui est de certains convois, et notamment ceux affectés au transport du blé. Je vais donc poser ma question d'une manière différente. Pourquoi la CCT n'a-t-elle pas pris contact avec un représentant de l'industrie ferroviaire pour exercer des pressions auprès de cette industrie ou au moins, pour lui demander que les sociétés fassent davantage d'efforts pour faciliter le transport du blé?

La pénurie de wagons n'a rien à voir avec ma question. Ce n'est pas cela du tout. J'aimerais savoir pourquoi la CCT n'a pas exercé des pressions sur l'industrie ferroviaire afin d'améliorer le transport du blé et j'aimerais qu'on me dise, et que cela figure au procès-verbal, que la CCT est sur le dos des compagnies ferroviaires mais que celles-ci ne peuvent bouger? On n'en a rien fait. Le président du CN nous dit qu'aucune demande officielle ne lui est parvenue de la CCT.

**M. Benson:** Nous avons à Thunder Bay et à Vancouver des coordonnateurs pour le transport des céréales. M. Menzies était lui-même à Thunder Bay. Nous sommes là en permanence, nous étudions la situation et nous demandons instamment aux compagnies de chemins de fer, du moins nous leur donnons des directives à ce sujet, de faire ce qu'il faut faire et de transporter ce qu'il faut transporter. Le problème ici c'est qu'au cours de cet hiver—je pense que les représentants des chemins de fer et certains membres du Comité ont précisé l'autre jour quels étaient les problèmes particuliers et inhabituels causés par les abondantes chutes de neige dans les provinces de l'Ouest. Ceci ne veut pas seulement dire que certains wagons ont été bloqués et n'ont pas pu être dégagés, mais également qu'une partie des locomotives affectées au transport du blé ont dû débloquent ces wagons et ont donc dû être retirées du service actif. Les sociétés sont convenues de fermer quelques . . .

**M. Guay (St-Boniface):** En fait, je parlais de l'an dernier et non pas de l'hiver dernier. Je ne pensais pas aux tempêtes de neige que nous avons eues au cours de l'hiver dernier, mais plutôt à la situation de l'an dernier.

Puisqu'il me reste quelques questions à poser, je ne puis aller plus loin à ce sujet. Je tiens toutefois à poser la question suivante—et je vais la répéter—pourquoi votre Commission n'a-t-elle pas à un moment donné, même si vous étudiez la situation de près et même si vous êtes en étroite collaboration avec les Sociétés de chemins de fer, demandé officiellement à ces mêmes compagnies de procéder au transport du blé et préciser officiellement que vous l'aviez fait?

**M. Benson:** Si vous dites officiellement aux chemins de fer qu'il faut transporter exclusivement du blé, c'est ce que vous faites lorsque les wagons sont utilisés à pleine capacité. Il y a pénurie de wagons. Si c'est cela que vous voulez que nous fassions, si le gouvernement veut que nous le fassions, parfait, mais à notre avis, les wagons ont été utilisés à leur pleine capacité.

**Le président:** Suite aux questions posées par M. Guay, j'aimerais vous demander, monsieur Benson, si la Commission a été saisie de plaintes pour ce qui est du fait que le CP transporte du blé américain vers le Nord par Moose Jaw et les montagnes en utilisant le matériel canadien et les voies canadiennes ou en facturant le taux américain, et du fait que certains des wagons céréaliers de la Commis-

[Text]

Wheat Board grain cars being used to haul American grain? Have there been any complaints of that actually taking place?

**Mr. Benson:** There are no complaints on record.

**The Chairman:** Fine. Thank you.

**Mr. Menzies:** I might add to that, Mr. Chairman, that we received complaints at Thunder Bay—Mr. McRae might have been familiar with them—with regard to Canadian Wheat Board cars, or Canadian government cars, I should say, being used into the Port of Duluth. We actually went down and checked and could not find one single car. We checked with the railways and they claimed there is no way that those cars can get across that border. They are protected. To my knowledge, there have been no Canadian government cars across the American border.

**The Chairman:** Fine. Mr. Guay.

**Mr. Guay (St. Boniface):** You can add two minutes to my time, Mr. Chairman.

**The Chairman:** All right, I will, Mr. Guay. I thought it followed out of what you were saying.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I will probably take the priority first here. It is with regard to Easter travelling by the general public. Many people want to travel with their families at Easter time. I am told by people in my area—I am speaking now more of Manitoba—that they have been trying to make reservations on the railroads, particularly the CNR, and they cannot get reservations for Easter travelling because they claim they are filled up already. This has been going on for a couple of weeks or more.

Is there any way the CTC could authorize or request the CNR to add additional cars?

• 1100

I know they have a policy whereby they will put on additional passenger cars at Christmas and Easter, but apparently this has already been taken into consideration and they are refusing reservations. Has this matter been brought to your attention as yet?

**Mr. Benson:** I am informed we have looked at the particular problem at Easter and the railroads do not have the equipment to go beyond the reservations they are presently taking.

**Mr. Guay (St. Boniface):** So if that is the case, there is no use really our looking at the travelling public as figures. I would like to suggest that there is a demand for travelling by rail, but the railroad is unable, as you said, to give them the service. Am I right in saying so?

**Mr. Benson:** This is exactly the question I mentioned earlier. The railway passenger equipment is getting very old, it is coming toward the end of its useful life, and at some time in the reasonable future there has to be a decision by the railways and by governments as to what the future of the passenger service is. I can give you my personal opinion, I think passenger service is going to grow substantially in the future, and I believe a lot of inter-city travel for relatively short distances, up to 400 miles, will be by rail because it is probably the most efficient way of moving people. That is a personal opinion.

[Interpretation]

sion canadienne du blé ont également servi à transporter du blé américain? Y a-t-il eu des plaintes à ce sujet?

**M. Benson:** Aucune plainte officielle n'a été enregistrée.

**Le président:** Parfait. Merci.

**M. Menzies:** Je pourrais ajouter, monsieur le président, que nous avons reçu des plaintes à Thunder Bay—M. McRae pourrait d'ailleurs en avoir connaissance—pour ce qui est de l'utilisation des wagons de la Commission canadienne du blé, ou plutôt des wagons du gouvernement du Canada, dans le port de Duluth. Nous nous sommes en fait rendus sur place pour vérifier et nous n'avons pas trouvé un seul wagon. Nous avons vérifié auprès des compagnies de chemins de fer, qui nous ont dit qu'il était impossible que ces wagons traversent la frontière. Ils sont protégés. A ma connaissance, aucun wagon du gouvernement canadien n'a passé la frontière des États-Unis.

**Le président:** Parfait. Monsieur Guay.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Pouvez-vous me rajouter deux minutes, monsieur le président?

**Le président:** Parfait, je crois que mon intervention entrainait dans le cadre de la vôtre.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je vais probablement aborder ici en premier lieu la priorité. Il s'agit des Canadiens en général qui voyagent à Pâques. Nombreux sont ceux qui veulent partir en voyage à Pâques avec leur famille. Dans ma région,—et je parle ici davantage du Manitoba—on me dit souvent qu'il est impossible d'obtenir des réservations pour Pâques, et cela vise particulièrement le CN, parce qu'apparemment tout est déjà complet. C'est le cas depuis au moins deux semaines.

La CCT pourrait-elle d'une manière ou d'une autre autoriser le CN à ajouter des voitures supplémentaires à ses convois ou exiger qu'ils le fassent?

Je sais qu'il existe une politique administrative selon laquelle on ajoute des wagons-passagers aux convois, à Noël et à Pâques, mais apparemment, on en a déjà tenu compte et les compagnies refusent des réservations. Cette question a-t-elle déjà été portée à votre attention?

**M. Benson:** On me dit que le problème de Pâques a déjà été étudié chez nous et que les chemins de fer n'ont pas suffisamment de matériel pour avoir accepté davantage de réservations qu'ils ont déjà acceptées.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Dans ce cas, il ne sert à rien que nous étudions les chiffres du transport des passagers. J'aimerais dire qu'une certaine demande se fait sentir dans le domaine du transport-passagers par chemin de fer, mais que les chemins de fer sont incapables, comme vous l'avez dit, d'assurer les services voulus. Ai-je raison?

**M. Benson:** C'est exactement ce dont j'ai déjà parlé. Le matériel passagers des chemins de fer se fait vieux, les temps passent d'être retirés du service actif et il faudra dans un avenir raisonnable, que les chemins de fer et les gouvernements prennent une décision quant à l'évolution future du service passagers. Je pourrais vous donner mon opinion personnelle à ce sujet. A mon avis, le service passagers va connaître, dans l'avenir, une croissance considérable et je crois qu'une bonne partie des déplacements inter-villes, sur des distances relativement courtes—jusqu'à 400 miles—s'effectueront par chemins de fer car c'est probablement le moyen de transport pour passagers le plus efficace. Mais il s'agit ici de mon opinion personnelle.



[Texte]

**Mr. Guay (St. Boniface):** Mr. Benson, you are quite right and I agree with you on that particular point, but you did use the word "old", the equipment is old, and with regard to some passenger service that we were talking about, it brings to mind immediately the word "safety". While the equipment is getting old I am sure you are looking into the safety aspect of it. However, with regard to derailment and accidents, would you have any axe to grind with regard to having a public inquiry into these accidents, instead of the manner in which these investigations are being made at the present time?

**Mr. Benson:** We have both types of inquiries, and where there is a major one, such as the one in British Columbia, we have a public inquiry. During the past year we had, I would say, eight or ten public inquiries into railway accidents. That may be a little high. We always have a private inquiry.

**Mr. Guay (St. Boniface):** Yes.

**Mr. Benson:** We had somebody on his way to the derailment this morning in British Columbia at the time I came to this meeting. At the derailment in Quebec, the passenger train that was derailed, we had somebody in there by helicopter the same morning. We get people in there as fast as we can.

**The Chairman:** Mr. Guay, are you through?

**Mr. Guay (St. Boniface):** No, I am not.

**The Chairman:** I would like to move on to Mr. Turner.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I see the time, Mr. Chairman. I will pass for the time being.

**Mr. Turner (London East):** Mr. Benson, you stated you had a shortage of experienced staff for CTC jobs. How many railway officials applied for jobs in 1973 and how many employees of the railways applied for CTC jobs in 1973?

**Mr. Benson:** I could not say this without digging out the facts. I would be glad to dig them out for you.

**Mr. Turner (London East):** I would like to know how many railway officials were hired and how many railway employees were hired.

**Mr. Benson:** I am told that our operating—I will have to get the year's statistics.

**Mr. Turner (London East):** Is it not true that many railway employees have far more experience than the officials of both railways, so why do you not hire these men?

**Mr. Benson:** We are hiring them if we can get them.

**Mr. Turner (London East):** Why do you not hire more?

**Mr. Benson:** If we can get them, we hire people from the railroads.

[Interprétation]

**M. Guay (Saint-Boniface):** Monsieur Benson, vous avez tout à fait raison et je suis d'accord avec vous à ce sujet, mais vous avez dit que le matériel se faisait «vieux» et, pour ce qui est de certains services passagers dont nous parlons, ce mot évoque immédiatement le mot «sécurité». Puisque l'équipement se fait vieux, je ne doute pas que vous étudiez son aspect sécuritaire. Pour ce qui est toutefois des déraillements et des accidents, auriez-vous quelque chose à reprocher à l'utilisation d'un mécanisme d'enquête publique, dans les cas d'accidents, pour remplacer les enquêtes et les recherches telles qu'elles sont effectuées à l'heure actuelle?

**M. Benson:** Les deux existent et, lorsqu'il s'agit d'un cas important, comme par exemple en Colombie-Britannique, nous avons toujours une enquête publique. Au cours de l'an dernier nous avons eu je crois 8 ou 10 enquêtes publiques pour des accidents de chemins de fer. C'est peut-être un peu élevé, mais nous menons toujours nos enquêtes sur le plan privé.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Oui.

**M. Benson:** Au moment où j'étais en chemin pour venir à la réunion ce matin, nous avons déjà envoyé quelqu'un pour faire une enquête sur le déraillement qui s'est produit en Colombie-Britannique. Pour ce qui est du déraillement qui s'est produit au Québec, il s'agissait d'un train de passagers, nous avons envoyé quelqu'un par hélicoptère ce matin même. Nous essayons d'envoyer quelqu'un sur place aussi rapidement que possible.

**Le président:** Monsieur Guay, avez-vous fini?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Non.

**Le président:** J'aimerais donner la parole à M. Turner.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je vois l'horloge, monsieur le président. Je me retire pour l'instant.

**M. Turner (London-Est):** Monsieur Benson, vous avez dit que la société ne parvenait pas à combler les postes vacants faute de personnel qualifié. Combien de fonctionnaires des chemins de fer ont-ils fait une demande d'emploi en 1973 et combien d'employés des chemins de fer ont-ils fait, en 1973, une demande d'emploi à la CTC?

**M. Benson:** Je ne pourrais vous répondre sans faire de recherches. Mais je serais toutefois très heureux de les faire pour vous.

**M. Turner (London-Est):** J'aimerais savoir combien de fonctionnaires et d'employés des chemins de fer ont été recrutés.

**M. Benson:** On me dit que nous—je vais devoir rechercher les statistiques de l'année.

**M. Turner (London-Est):** N'est-il pas vrai que de nombreux employés des chemins de fer ont davantage d'expérience que les fonctionnaires qui travaillent pour les deux compagnies ferroviaires et, à ce moment-là, pourquoi ne les engagez-vous pas?

**M. Benson:** Nous les engageons lorsque nous le pouvons.

**M. Turner (London-Est):** Pourquoi n'en engagez-vous pas plus?

**M. Benson:** Si nous pouvons en recruter, nous en recrutons.

[Text]

**Mr. Turner (London East):** I disagree with you, sir, because I know all kinds of people in southwestern Ontario who applied for CTC jobs, were interviewed and turned down. Why?

**Mr. Benson:** Mr. Turner, you would have to give me specific examples and the specific jobs they applied for. We have found, in dealing with the railroads, that when we get somebody we are going to hire, the railway turns around and gives them a counter offer at a higher salary than we can pay.

**Mr. Turner (London East):** Then let us take a look at the salaries you are offering these people, because when you figure a CNR or CPR railway employee can make more money working for a living than he can in an official's job, why not upgrade your wage scale so you can get these employees, because they have the experience.

**Mr. Benson:** We are given the salaries, Mr. Turner. They are negotiated by the Treasury Board as the government's bargaining agent and then we are given the salaries. We take a look at classifications and we try to get—we are having difficulty getting people—positions up-classified.

**Mr. Turner (London East):** I know employees of the CNR were willing to take the jobs at the salaries offered and were still turned down. Why?

• 1105

**Mr. Benson:** I really do not know, without a specific instance. It is possible that they were not qualified for the job that was offered.

**Mr. Turner (London East):** What do you mean, "qualified"? I say that a CNR or CPR railway employee is as qualified as any railway official.

**Mr. Benson:** That is an opinion.

**Mr. Turner (London East):** He writes the same examinations; the only thing he may not be qualified in is the office work, which he learns when he becomes an official in any event.

**Mr. Benson:** We do hire people from the railroads, and I will give you figures that you asked for.

**Mr. Turner (London East):** This has been a new policy in the last two or three years, correct? For how many years did you not hire anybody unless he had had five years experience as an official of both railways?

**Mr. Benson:** I cannot indicate what happened five years ago.

**Mr. Turner (London East):** Why the change in the policy?

**Mr. Benson:** I have indicated that we will hire people from the railroads if we can get qualified people for the jobs that are offered.

[Interpretation]

**M. Turner (London-Est):** Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur, parce que je sais que nombreux sont ceux qui, dans le Sud-Ouest de l'Ontario, ont fait une demande d'emploi auprès de la CTC, ont passé l'entrevue, et ont été refusés. Pourquoi?

**M. Benson:** Monsieur Turner, vous devrez me donner des exemples précis et des emplois précis pour lesquels des demandes ont été présentées. Dans nos contacts avec les chemins de fer, nous avons découvert que lorsque nous avions quelqu'un en vue, la compagnie de chemin de fer a vent de la chose et fait une contre-offre en proposant un salaire supérieur à celui que nous pouvons payer.

**M. Turner (London-Est):** A ce moment-là, étudions les salaires que vous offrez à ces employés, car si un employé du CN ou du CP peut gagner davantage auprès des compagnies ferroviaires que chez vous, pourquoi ne pas relever votre échelle de salaires de manière à pouvoir recruter ces employés, puisqu'ils ont l'expérience voulue.

**M. Benson:** Ces salaires sont imposés, monsieur Turner. Ils sont négociés par le Conseil du Trésor qui est l'agent négociateur du Gouvernement et ils nous sont communiqués ensuite. Nous étudions la classification des employés et nous essayons—nous avons du mal à recruter des gens—nous essayons de faire reclassifier des postes à un niveau supérieur.

**M. Turner (London-Est):** Je sais qu'il y a des employés du CN qui étaient disposés à accepter un emploi chez vous au salaire qui était offert et dont la demande a été refusée. Pourquoi?

**M. Benson:** Je ne peux vous répondre sans avoir un cas précis. Il est possible qu'ils n'étaient pas assez compétents pour l'emploi qu'on leur a offert.

**M. Turner (London-Est):** Que voulez-vous dire par "compétents"? A mon avis, tout employé des chemins de fer du CN ou du CP est tout aussi compétent que quelque autre autorité ferroviaire.

**M. Benson:** C'est là une façon de voir les choses.

**M. Turner (London-Est):** Ils doivent subir tous deux les mêmes examens; la seule chose où il ne puisse pas être aussi compétent c'est dans le travail de bureau qu'il apprend d'ailleurs lorsqu'il devient un agent des chemins de fer.

**M. Benson:** De fait, nous embauchons des gens qui ont travaillé dans le domaine des chemins de fer et je pourrais vous donner des chiffres que vous demandez.

**M. Turner (London-Est):** Ne s'agit-il là d'une nouvelle politique qui a été mise en vigueur au cours des 2 ou 3 dernières années? Pendant combien d'années n'avez-vous pas embauché quiconque à moins qu'il n'ait 5 ans d'expérience comme agent de l'une ou de l'autre société de chemins de fer?

**M. Benson:** Je ne peux vous dire ce qui s'est passé il y a 5 ans.

**M. Turner (London-Est):** Pourquoi avez-vous changé de politique?

**M. Benson:** J'ai déclaré que nous avions l'intention d'embaucher des personnes qui étaient de l'emploi des chemins de fer si nous pouvions obtenir des gens assez compétents pour les emplois offerts.

[Texte]

**Mr. Turner (London East):** What do you mean by qualified personnel?

**Mr. Benson:** Qualified for the particular job. There is a job description.

**Mr. Turner (London East):** I disagree with you. You are turning these people down. You have turned them down. They are far more qualified than some of the people you have already hired.

**Mr. Benson:** Mr. Turner, with due respect, I think that is a subjective opinion. If you would like to state specific instances to me, I would be pleased to look into them.

**Mr. Turner (London East):** I suggest that you check your records of the people from the southwestern Ontario area west of Toronto who have applied for jobs. You will find that many people have applied for jobs and were turned down.

**Mr. Benson:** I would be glad to look at details if they were provided to me.

**Mr. Turner (London East):** I would like to get on to our bridge; it says, "CNR overpass at Dixie Road, mileage 10.19, Oakville subdivision."

**Mr. Benson:** This case is in the Supreme Court of Canada and it is not proper for me to comment on it.

**Mr. Turner (London East):** Is it not true that a decision on this case was already handed down by the Supreme Court of Canada?

**Mr. Benson:** I am informed that it has not been heard by the Supreme Court of Canada.

**Mr. Turner (London East):** I think you are wrong.

**Mr. Benson:** I am informed that it has not.

**The Chairman:** Gentlemen, I am sorry, you are going to have to take a microphone.

**Mr. Benson:** I will check, but I am informed by someone on my Commission, who claims to have personal knowledge with respect to this particular case, that it has not been determined by the Supreme Court.

**Mr. Turner (London East):** A decision was handed down by the Supreme Court of Canada, and the decision was against Mr. Frank Powell and the Midland Structural Steel Company. It is my understanding that you cannot appeal a decision of the Supreme Court of Canada. Is this correct?

**Mr. Benson:** I am told that there is a case before the Supreme Court which involves an employee of the Commission and an employee of the Department of Public Works.

**Mr. Turner (London East):** Is this Mr. Shier?

**Mr. Benson:** Mr. Shier; and this case has not been heard.

[Interprétation]

**M. Turner (London-Est):** Que voulez-vous dire par du personnel compétent?

**M. Benson:** Assez compétent pour occuper cet emploi en particulier. Il y a à cet égard une description des tâches à remplir.

**M. Turner (London-Est):** Je ne suis pas encore avec vous. Vous rejetez de fait les demandes qui vous sont faites. Vous l'avez fait du moins par le passé. Les personnes dont je parle sont beaucoup plus qualifiées que certaines des personnes que vous avez déjà embauchées.

**M. Benson:** Monsieur Turner, sauf le respect que je vous dois, c'est là à mon avis une opinion subjective. Si vous vouliez me parler de certains cas précis, je serais heureux de m'y intéresser.

**M. Turner (London-Est):** A mon avis, vous devriez vérifier les dossiers de certaines personnes qui habitent dans le sud-est de l'Ontario à l'ouest de Toronto, et qui ont fait des demandes pour ce genre d'emploi. Vous constaterez alors que plusieurs personnes ont vu leurs demandes rejetées.

**M. Benson:** Je serais heureux d'étudier davantage les détails de cette affaire si vous pouviez me les fournir.

**M. Turner (London-Est):** J'aimerais en venir au panneau indicateur sur notre pont; on y lit: «Passerelle du CNR à la route Dixie, millage 10.19, sous-division d'Oakville.»

**M. Benson:** Cette cause est devant la Cour suprême du Canada et il ne serait pas approprié pour moi de la commenter.

**M. Turner (London-Est):** N'est-il pas juste de dire qu'une décision dans ce procès a déjà été prise par la Cour suprême du Canada?

**M. Benson:** L'on m'informe qu'elle n'a pas été encore entendue par les juges de la Cour suprême du Canada.

**M. Turner (London-Est):** Je crois que vous faites erreur.

**M. Benson:** On m'avise qu'aucune décision n'a été prise jusqu'à présent.

**Le président:** Messieurs, je regrette, il vous faudra vous approcher d'un micro.

**M. Benson:** Je vérifierai mais quelqu'un faisant partie de ma Commission prétend connaître personnellement ce cas particulier qui n'a pas encore été décidé par la Cour suprême.

**M. Turner (London-Est):** Une décision a été prise par la Cour suprême du Canada et cette décision a été rendue à l'encontre de M. Frank Powell et la société *Midland Structural Steel*. Si je ne m'abuse, on ne peut interjeter appel d'une décision qui a été rendue par la Cour suprême du Canada, n'est-ce pas?

**M. Benson:** On me dit qu'il y a une cause devant la Cour suprême impliquant un employé de la Commission et un employé du ministère des Travaux publics.

**M. Turner (London-Est):** S'agit-il de M. Shier?

**M. Benson:** En effet et cette cause n'a pas encore été entendue.

[Text]

**Mr. Turner (London East):** I will ask you one short question on this bridge. In the opinion of the CTC, is this bridge safe?

**Mr. Benson:** I cannot comment on it because I am informed that that is part of the case.

**Mr. Turner (London East):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Sorry Mr. Turner.

**Mr. McCain.**

**Mr. McCain:** Why is the CTC involved in the payment of subsidies? Why is this not under the Department of Transport?

**Mr. Benson:** Because of the legislation under which the subsidies are established. They are established by the Parliament of Canada, with the administration of them by the Canadian Transport Commission . . .

**Mr. McCain:** I was afraid of that.

**Mr. Benson:** . . . under the strict confines of the legislation laid down.

**Mr. McCain:** Do you have any knowledge of the method of operation of other railroads in any other parts of the world, and have you compared the Canadian operation with these to see if there are efficiencies which should be introduced into the Canadian system?

**Mr. Benson:** Yes. People from our Commission have visited other railways in other countries for specific matters and also with respect to general matters. I, personally, have looked at passenger transportation in Britain and in France. Some of our people have looked in other countries with regard to the methods of handling passengers and freight in these railroads.

• 1110

**Mr. McCain:** Have you looked into it in sufficient depth that you can delineate the difference between the operation of certain privately-owned railroads in the world which are making money and the publicly-owned corporation in Canada which is losing money? Could you make recommendations along these lines from the knowledge you at present have at hand?

**Mr. Benson:** The railroads are not privately-owned, if you are taking European railways. They are owned by the government and they do not operate at a profit.

**Mr. McCain:** Then you have not examined some of the railroads in the United States that are operating at a profit. There are some pretty sad cases down there too, I will agree.

**Mr. Benson:** I personally have not.

**Mr. McCain:** Has the commission?

**Mr. Benson:** The commission as a commission has not. Whether employees of the commission have in research or for other purposes, I would have to inquire.

[Interpretation]

**M. Turner (London-Est):** Je vais vous poser une brève question au sujet de ce pont. La CCT est-elle d'avis que ce pont n'est pas dangereux?

**M. Benson:** Je ne peux faire de commentaire là-dessus parce que l'on vient de m'informer que cela fait partie de la cause en question.

**M. Turner (London-Est):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je regrette, monsieur Turner.

**Monsieur McCain.**

**M. McCain:** Pourquoi la CCT est-elle concernée dans le paiement des subsides? Pourquoi cela ne relève-t-il pas du ministère des Transports?

**M. Benson:** A cause de la loi qui permet d'accorder ces subsides. C'est le Parlement du Canada qui décide du montant de ces subsides et l'administration de ces sommes en revient à la Commission canadienne des transports . . .

**M. McCain:** J'avais justement peur qu'il en soit ainsi.

**M. Benson:** En vertu des dispositions rigoureuses de cette loi.

**M. McCain:** Connaissez-vous le mode d'exploitation d'autres chemins de fer quelque part ailleurs dans le monde et avez-vous établi des comparaisons entre le service ferroviaire de l'étranger et le service canadien pour voir si l'on pourrait rendre plus efficace le mode d'opération des réseaux canadiens?

**M. Benson:** Oui. Certains membres de notre Commission ont visité d'autres chemins de fer à l'étranger afin d'y étudier des questions spécifiques ainsi que d'autres questions d'ordre plus général. Personnellement, j'ai étudié le transport des passagers en Angleterre et en France. Certains de mes fonctionnaires ont étudié la même question dans d'autres pays pour connaître la façon dont on exploitait le service ferroviaire aux passagers et ainsi que des livraisons de marchandises.

**M. McCain:** Avez-vous étudié la question assez en profondeur de sorte que vous soyez en mesure d'établir les distinctions qui existent entre le mode d'opération de certains chemins de fer dans le monde qui appartiennent à des particuliers et qui sont rentables et d'autre part entre les chemins de fer publics qui perdent de l'argent? Pourriez-vous nous faire certaines recommandations à cet égard, d'après les connaissances que vous avez présentement en mains?

**M. Benson:** Les chemins de fer européens, ne sont pas entre les mains d'intérêts privés. C'est le gouvernement qui les possède et leur opération n'est pas rentable.

**M. McCain:** Alors, vous n'avez certainement pas étudié le mode d'opération de certains chemins de fer aux Etats-Unis qui sont rentables. J'admets qu'il y a des cas assez malheureux à cet endroit également.

**M. Benson:** Je ne m'en suis pas occupé personnellement.

**M. McCain:** La Commission l'a-t-elle fait?

**M. Benson:** La Commission en tant que telle ne l'a pas fait. Il faudrait que je fasse enquête pour savoir si des employés de la Commission se sont intéressés à cette question sous forme de travaux de recherche ou à d'autres fins.

[Texte]

**Mr. McCain:** Would this not be a very vital part of your operation as the controller of the Canadian railroad system to have knowledge of other systems and their efficiencies and their effectiveness to guide you in directing . . .

**Mr. Benson:** It certainly is.

**Mr. McCain:** Where do you expect to get this information?

**Mr. Benson:** Exactly which railroads have been looked at, I cannot inform you. I can get the information for you but I just do not have it. I can indicate what we recently have done to my knowledge.

**Mr. McCain:** Now, take a look at this report that you placed in front of us: how long has it taken on an average to unload a car of grain in Thunder Bay?

I will ask you for the figure, because I think I know what it is but you do not specifically say. Let us take a look at page eight. You have a total of 1,022 cars according to this on hand in Thunder Bay, presumably awaiting unloading. Is that the proper interpretation?

**Mr. Menzies:** That is right.

**Mr. McCain:** You are unloading some 300 cars a day at the moment.

**Mr. Menzies:** Which is extremely low. As a matter of fact, it is at a low ebb in the movement through Thunder Bay because of the terminal elevator space now becoming restricted with the volume of grain in store. As some of these large terminals they are dumping at a very slow rate of speed.

They have to be selective because of their space problems. As I mentioned to Mr. McRae you hear figures being bandied about 80 and 90 million bushels being in store in Thunder Bay and again I repeat, I doubt very much, in fact I am certain that you cannot put 90 million bushels of grain into the elevators at Thunder Bay, if you had practical sense.

**Mr. McCain:** All right. You had coal moving through Roberts Bank: do you get 1,000 cars backed up there?

**Mr. Menzies:** Coal-moving through Roberts Bank? You are out of my domain a bit, sir. I am not too familiar with Roberts Bank although if you are making comparisons with the efficiency of Roberts Bank with their ability to unload trains while they are in motion, we have nothing like that in Canada to unload grain although last week I examined such a system in Houston, Texas.

**Mr. McCain:** If we can do it with coal, why can we not do it with grain? If we can do it with coal, why can we not add the same efficiencies to other aspect of transportation? Why is the Transportation Commission not putting the gears right to these guys get this stuff out of these cars and keep them moving?

[Interprétation]

**M. McCain:** Ne devriez-vous pas comme faisant partie essentielle de vos fonctions en tant que contrôleur des systèmes ferroviaires canadiens avoir connaissance d'autres systèmes ferroviaires de leur efficacité, pour que cela vous serve de guide dans la direction . . .

**M. Benson:** J'en ai certainement connaissance.

**M. McCain:** De qui comptez-vous obtenir ces renseignements?

**M. Benson:** Je ne puis vous dire exactement quels réseaux de chemins de fer ont fait l'objet d'une étude. Je pourrai vous obtenir ces renseignements mais présentement si je ne l'ai pas en mains. Je puis vous dire ce que nous avons fait récemment, à ma connaissance.

**M. McCain:** Eh bien, veuillez jeter un coup d'oeil sur le rapport que vous nous avez fait parvenir; en moyenne combien de temps faut-il pour décharger un wagon de céréales à Thunder Bay.

Je vais vous demander ces chiffres parce que moi-même je les connais, mais que par compte, vous n'en parlez pas précisément. Jetez un coup d'oeil à la page 8. Vous nous donnez un total de 1,022 wagons qui sont disponibles à Thunder Bay, et qui présument attendent d'être chargés. Est-ce exact?

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

**M. McCain:** Vous déchargez quelques 300 wagons par jour en ce moment.

**M. Menzies:** Ce qui est un chiffre extrêmement peu élevé de fait, ce chiffre de chargement à Thunder Bay est si peu élevé, à cause de l'espace actuel des élévateurs terminaux qui est beaucoup plus restreint compte tenu du volume des céréales enmagasinées. Dans certains de ces élévateurs les plus importants, le chargement se fait très lentement.

Ils doivent faire un choix à cause du manque d'espace. Comme je l'ai mentionné à M. McRae, on a entendu parler de 80 ou 90 millions de boisseaux enmagasinés à Thunder Bay, et je le répète encore une fois, je me demande vraiment, de fait, je suis certain qu'on ne peut enmagasiner 90 millions de boisseaux de céréales dans l'élévateur à Thunder Bay à moins de manquer de sens pratique.

**M. McCain:** Très bien. Pour ce qui est de la livraison de charbon par Roberts Bank, pouvez-vous entreposer à cet endroit 1,000 wagons?

**M. Menzies:** Je ne peux vous donner beaucoup de renseignements, monsieur, au sujet du charbon qui passe par Roberts Bank. Je ne connais pas très bien ce qui se passe à cet endroit, bien que si l'on doit faire des comparaisons entre l'efficacité de Roberts Bank qui peuvent décharger des trains tout en étant en mouvement, il n'y a rien de semblable au Canada pour le déchargement des céréales, bien que la semaine dernière, j'ai justement étudié un tel système à Houston, au Texas.

**M. McCain:** Si nous ne pouvons pas délivrer ainsi le charbon, pourquoi ne pouvons-nous pas se servir de ce moyen pour la livraison des céréales? Il est impossible de le faire dans le cas du charbon, pourquoi pas accorder le même genre d'efficacité à d'autres modes de transport? Pourquoi la Commission des transports ne peut-elle commander aux employés de décharger des céréales de ces wagons et de les maintenir en mouvement?

[Text]

Grain has been the symbolic item which has been discussed. It is typical to see cars lay for days without being unloaded and these are cars that cannot be utilized. Now what efficiencies can be injected into the system so that you do not have cars lying there for three days in Thunder Bay which should be moving grain?

**Mr. Menzies:** Concerning cars laying in Thunder Bay, sir, we have a co-ordinator in Thunder Bay who checks this every morning and for any car being held in Thunder Bay there is a reason for it being held. They are many and varied. If you want me to go into all the details of each car being held, it would take some considerable time.

**Mr. McCain:** I want to talk generalities, because in general very obviously you have a lot of cars tied up that ought to be rolling. We have developed a system for moving the coal and the cars are moving. What is the difference between the handling of grain and the handling of coal? You could not get 1,000 cars into Roberts Bank to sit there and wait.

**Mr. Menzies:** Sir, you are answering your own question. It is a matter of facilities being available. Roberts Bank is a very new and modern facility designed for automatic and unit train movement as opposed to elevators that were built in Thunder Bay at the turn of the century where men are still shovelling grain out of them. This is something that we have no control over. You would have to go to your pools and grain companies and ask them why they have not modernized their plants.

**Mr. McCain:** I want to make this very clear: I am using grain as a typical example where you have a 17-day turnaround, by CNR statistics, for the movement of cars on a 400-mile one-way journey or an 800-mile return journey. It has taken them 17 days to turn those cars around for reloading in the potato industry.

Is there no way that the CTC can be the instrument to inspire efficiency in the railroad in grain handling, in vegetable handling, in freight handling in this country?

• 1115

**Mr. Benson:** Some.

**Mr. McCain:** We may have plenty of cars. Maybe we do not need those 4,000 cars if we had them moving.

**Mr. Benson:** To make a general comment—and I think it applies to grain, it applies to other products—often the facilities at the end which are not owned by the railroads are not modern facilities and we have no power to tell people to change their facilities.

**Mr. McCain:** Why do you not make a speech at the Canadian Club to tell them that so Canada will know where the hell we are at? Why do you not tell us in this Committee that the transportation system cannot function

[Interpretation]

Les céréales représentent le produit symbolique dont on a discuté beaucoup et cela est typique du réseau de transport canadien. Il est habituel de constater que des wagons qui sont mis à l'écart sans être chargés, ainsi que d'autres wagons qui ne sont même pas utilisés. Par ailleurs, comment pourrait-on rendre plus efficace le système ferroviaire de sorte qu'il n'y ait pas de wagon qui reste à rien faire pour trois jours à Thunder Bay, et qui devrait au lieu transporter des céréales?

**M. Menzies:** Au sujet des wagons qui restent à rien faire à Thunder Bay, monsieur, je dirais que nous avons un coordonnateur à Thunder Bay qui vérifie ce genre de chose chaque matin et que pour tout wagon qui est relégué à Thunder Bay, il y a une raison pour se faire. Ces raisons sont multiples et variées. Si vous voulez que j'entre dans tous les détails de chaque wagon mis au rencart, cela pourrait prendre beaucoup de temps.

**M. McCain:** J'aimerais parler de généralités car en général, il est évident que vous avez un grand nombre de wagons qui sont mis de côté et qui, au contraire, devraient rouler. Nous avons mis sur pied un système pour le déplacement du charbon, et de fait, les wagons, sont en mouvement. Quelle est la différence entre la manutention des céréales et la manutention du charbon? Vous ne pourriez obtenir 1,000 wagons à Roberts Bank qui s'arrêteraient là en attendant de rouler à nouveau.

**M. Menzies:** Vous répondez là, monsieur, à votre propre question. Il s'agit ici des installations disponibles. Roberts Bank est une installation très neuve et très moderne destinée au mouvement automatique par opposition aux élévateurs qui ont été construits à Thunder Bay au début du siècle, où des proposés déchargent toujours les céréales à la pelle. Le genre de chose sur laquelle nous pouvons exercer aucun contrôle. Il faudrait vous adresser aux sociétés céréaliers, et leur demander pourquoi ils n'ont pas modernisé leurs usines.

**M. McCain:** J'aimerais que les choses soient claires. Je me suis servi des céréales comme exemple typique où d'après certaines statistiques des chemins de fer du CN, il y a un roulement de 17 jours dans le déplacement des wagons sur une distance de 400 milles à l'aller et de 800 milles aller-retour. Il leur en fallu 17 jours pour remettre ces wagons en mouvement afin de faire le déchargement de pommes de terre.

N'y a-t-il aucun moyen pour que la Société puisse inspirer et rendre plus efficace le chargement des céréales par wagon ferroviaire ainsi que celui des légumes et des marchandises en général dans notre pays?

**M. Benson:** Dans certain cas oui.

**M. McCain:** Il se peut que nous ayons une abondance de wagons. Peut-être n'avons-nous pas besoin de ces 4,000 wagons si nous pouvions faire en sorte qu'ils roulent.

**M. Benson:** A titre de commentaire général—et cela s'applique tant aux céréales qu'à d'autres produits—assez souvent les installations qui ne sont pas la propriété des chemins de fer sont très peu modernes et nous n'avons aucun pouvoir de commander à ces personnes d'y apporter des modernisations.

**M. McCain:** Pourquoi ne faites-vous pas un discours au Club canadien pour leur dire ce genre de choses de sorte que les Canadiens puissent connaître quelle est la situation réelle? Pourquoi ne dites-vous pas aux membres de notre

[Texte]

on grain because facility A is incompetent? It is a bottleneck.

**Mr. Benson:** Well, you know the...

**Mr. McCain:** We are not kids here, we are willing to learn.

**Mr. Benson:** Mr. Menzies has indicated that you could handle more grain if you had more modern equipment at the end of the line, the terminals.

**Mr. Menzies:** That is precisely why they put the coordinators in those two major ports in the first instance, to reduce the car delays in those terminals. I can assure you, sir, the figures speak for themselves. There were instances of cars lying around three months in Thunder Bay and I doubt very much if you will find any such instances today. The average has been dropped from 10- and 12-day turnaround to 5- and 6-day turnaround.

**Mr. McCain:** You have three days in Thunder Bay now and you are getting a little bit more than half, you are getting 70 per cent of the unloading that you require in Vancouver today. And compared to Robert's Bank you are getting about 10 per cent efficiency at Thunder Bay.

**Mr. Menzies:** I do not think there is any delay in unloading cars at Vancouver as such.

**Mr. McCain:** Average car unloading rate for the past five weeks: 500 cars; must go to 700.

**Mr. Menzies:** That is right. This is bringing grain in from the country elevator system, which is also explained with regard to the snow conditions now being faced in the collecting system, which is delaying the input of cars into Vancouver. In the operation in the Port of Vancouver there is no delay in moving grain through once the car arrives at that point.

**The Chairman:** Just on that point, Mr. Menzies, in the document tabled this morning. You have 880 cars at Vancouver on hand loading.

**Mr. Menzies:** The cars arriving at Coquitlam and Port Mann through the Port of Vancouver have to move through the terminal yard, be placed at the terminal elevators where they are then unloaded and move out. Incidentally, I would say the ratio used to be three to one; we have been successful in reducing that to about two to one. In other words, you have to have some cars moving in the flow, being switched and handled. So this accounts, Mr. Chairman, for...

**The Chairman:** You have 880 loads there now.

**Mr. Menzies:** That is right.

**The Chairman:** You have 880 loads there now, you are only unloading 500 and you need 700 unloaded. I am just reading your figures.

**Mr. Menzies:** That is right. You cannot unload every car that is in a large complex like Vancouver.

[Interprétation]

Comité que le réseau de transport ne peut fonctionner dans le domaine des céréales à cause du manque de compétence d'une installation donnée? Il s'agit là d'un engorgement.

**M. Benson:** Eh bien vous savez que...

**M. McCain:** Nous ne sommes pas des enfants ici et nous désirons savoir ce qui en est.

**M. Benson:** M. Menzies a expliqué justement qu'on pourrait manutentionner plus de céréales si l'équipement au bout de la ligne, c'est-à-dire dans les terminaux était plus moderne.

**M. Menzies:** Voilà précisément pourquoi ils ont nommé des coordinateurs dans ces deux ports importants afin de diminuer le retard des wagons dans ces terminaux. Je puis vous assurer, monsieur, que les chiffres parlent par eux-mêmes. Il y a des cas où des wagons sont laissés là durant trois mois à Thunder Bay et je me demande si vous aurez à l'heure actuelle d'autres cas du même genre. La moyenne a diminué d'un aller-retour de 10 à 12 jours à un aller-retour de 5 à 6 jours.

**M. McCain:** La période d'attente à Thunder Bay à l'heure actuelle est de 3 jours il en obtient ainsi un peu plus de la moitié c'est-à-dire 70 p. 100 du déchargement qui se fait à l'heure actuelle à Vancouver. Comparer à Robert's Bank il s'agit d'une efficacité de 10 p. 100 à Thunder Bay.

**M. Menzies:** Je ne crois pas qu'il y a quelque délai dans le déchargement des wagons à Vancouver comme tel.

**M. McCain:** Durant les 5 dernières semaines le taux moyen de déchargement d'un wagon s'élevait à 500; il faudrait parvenir à en décharger 700.

**M. Menzies:** C'est exact. Il s'agit alors de déplacer les céréales en nous servant du système d'élévateurs établit ici au pays ce qui s'explique par ailleurs à la situation de l'enneigement qui existe à l'heure actuelle et qui retarde la livraison des wagons jusque vers Vancouver. Lorsque ces céréales arrivent au port de Vancouver il n'y a aucun délai dans le déchargement de céréales.

**Le président:** Justement à ce sujet, monsieur Menzies, dans le document que vous avez déposé ce matin on constate qu'il y a 800 wagons à Vancouver dont le déchargement se fait manuellement.

**M. Menzies:** Les wagons qui arrivent à Coquitlam et à Port Mann en passant par le port de Vancouver doivent arriver aux élévateurs terminaux où ils sont déchargés pour ensuite reprendre la route à l'extérieur. Incidemment à mon avis le rapport qui déjà était de 3 pour 1 est maintenant réduit à 2 pour 1. En d'autres mots, il faut que certains wagons puissent rouler être accrochés à d'autres pour ensuite être manutentionnés. Par conséquent cela représente monsieur le président...

**Le président:** A l'heure actuelle vous avez à cet endroit 880 chargements.

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

**Le président:** Vous avez donc à l'heure actuelle 880 chargements, vous ne déchargez que 500 d'entre eux et il vous faut 700 wagons qui soient déchargés je m'en tiens justement aux chiffres que vous nous avez donnés.

**M. Menzies:** C'est exact. On ne peut décharger tous les wagons qui fassent partis d'un complexe aussi important que celui de Vancouver.

[Text]

**Mr. Benson:** What he is saying is you need more input.

**Mr. McCain:** I am not asking you to pass the buck. I think the facts as they are should be related to the people of Canada to know where we are at and where these bottlenecks are. I still submit you may not need 4,000 cars if you can unload those you have. Building 4,000 additional cars may by no means be the answer if we can improve the efficiency of the use of the cars we now have. We may just have a bigger bottleneck than we have now with more parked vehicles.

I would like to get into another little aspect of the railroad structure.

**The chairman:** Make it brief.

**Mr. McCain:** There is a conflict, as far as I am concerned, between the Canadian railroads as truckers and the Canadian railroads as freight carriers on the rails. It is a very, very serious conflict.

If I were to ask the railroad to move a piggyback for me they would give me one rate, and it would be plenty high. If, on the other hand, I asked them to supply a piggyback for a particular service from Smith Transport, it might be only half of what they would charge to move my thing. Why? Why have you allowed the railroads to discriminate against private piggyback owners in the rate structure?

**Mr. Benson:** Perhaps I could ask Mr. Hanley who is an expert on rates to comment on this particular aspect for you.

• 1120

**Mr. Hanley:** I think in this problem you have to distinguish between the trucking operation of a railway company that is within the railway company and a subsidiary like Smith Transport being a subsidiary of CPR.

The Railway Act requires that the charges to Smith Transport by CP Rail be precisely the same as the charges to any non-railway owned trucker.

**Mr. McCain:** Have you investigated this to see that they are doing that?

**Mr. Hanley:** It is in the tariffs.

**Mr. McCain:** It is not working.

**Mr. Hanley:** We have not received any complaints about it. Are you saying that the railways are violating the filed tariffs and are charging something different to Smith Transport than they are charging to some independent trucker?

**Mr. McCain:** Oh, God forbid the angelic group doing such a thing as that, but by some hook or crook it seems to cost you more to move yours than it would cost you to move one of theirs.

**Mr. Hanley:** Could you give us some specific example? I would be glad to look into it.

[Interpretation]

**M. Benson:** Ce que vient de dire mon collègue c'est que nous avons besoin de plus de wagons.

**M. McCain:** Je ne vous demande pas qui est en faute. A mon avis les faits tels qu'ils sont devraient être donnés au peuple canadien pour que l'on sache où nous en sommes à l'heure actuelle et où ce font ces engorgements. A mon avis on n'aurait pas besoin de 4,000 wagons si l'on pouvait décharger à temps ceux qui sont là déjà. Le fait de construire 4,000 wagons de plus ne pourrait être la réponse si par ailleurs nous pouvons améliorer l'efficacité de l'usage que l'on fait de ces wagons à l'heure actuelle. Il se peut qu'il y ait un engorgement plus grave que celui que l'on connaît maintenant si l'on décide de stationner certains véhicules.

J'aimerais en venir à un autre aspect de la structure des chemins de fer.

**Le président:** Soyez bref.

**M. McCain:** En autant que je sache il y a un conflit entre les chemins de fer canadiens qui font du camionnage et les chemins de fer canadiens qui se servent des voies ferroviaires pour le déplacement des marchandises. C'est là un conflit qui est très très grave.

Si je devais demander aux chemins de fer de faire rouler pour moi un wagon rail-route on me donnerait un taux qui serait très élevé. Si d'autre part je leur demandais de me fournir un wagon rail-route pour un service particulier par l'entremise de la société *Smith Transport* il m'en coûterait peut-être seulement la moitié. Pourquoi? Pourquoi avez-vous permis aux chemins de fer de discriminer les propriétaires de wagons rail-route compte tenu de la structure des taux?

**M. Benson:** Je pourrais peut-être demander à M. Hanley, qui est un expert dans le domaine des taux de vous faire ses commentaires sur cet aspect particulier.

**M. Hanley:** Je pense que là, il faut distinguer entre les opérations routières d'une compagnie de chemins de fer, à l'intérieur même de la compagnie, et une société comme *Smith Transport*, affiliée à CP.

La Loi sur les chemins de fer exige que les charges imposées par CP à *Smith Transport* soient exactement les mêmes que celles imposées à un transporteur ne dépendant pas des chemins de fer.

**M. McCain:** Avez-vous vérifié si on s'y conforme?

**M. Hanley:** Cela se trouve dans les tarifs.

**M. McCain:** Ça ne marche pas.

**M. Hanley:** Nous n'avons reçu aucune plainte à ce sujet. Prétendez-vous que les chemins de fer ne se conforment pas aux tarifs affichés et chargent à *Smith Transport* un prix différent de celui pratiqué pour des camionneurs indépendants?

**M. McCain:** Mon Dieu, une société aussi honnête ne ferait pas cela, mais il semble que les transports confiés à cette compagnie reviennent plus chers que les autres.

**M. Hanley:** Pouvez-vous donner un exemple précis? Nous nous ferions un plaisir de le vérifier.



[Texte]

**Mr. McCain:** I think we can.

**Mr. Benson:** If there is a specific complaint of this kind, that the railways are violating a tariff, we will be glad to look into it. That is our job.

**The Chairman:** Mr. McCain, I think you have made your point. Your time has expired. I would like to wrap up the Committee, but I have four questioners for the second round. If the Committee is agreeable, I will allow each one of them to ask one question and then perhaps we would be through with the CTC. Mr. Stewart, Mr. Benjamin, Mr. McRae and Mr. Hollands. If the Committee is agreed, one good question from each of you.

**Mr. Blenkarn:** No, Mr. Chairman. We may not need Mr. Benson back but perhaps we do but I think we certainly should hear from the CPR because there is an indication in the figures filed that the CPR is not fulfilling its requirement to move grain to Thunder Bay.

**The Chairman:** Mr. Blenkarn, I do not disagree with you. What I wanted to do was get into a position where we may well be able to wrap up with the CTC today. I just have four questioners for the second round. I think if they analysed their questions and picked one good one, their best one, and got it over with, we could then deal with the CPR. I am not suggesting that Vote 70 carry yet, Mr. Blenkarn.

Mr. Stewart.

**Mr. Stewart (Marquette):** I would like to direct a question to Mr. Benson. Just last week the Minister responsible for the Canadian Wheat Board, the Honourable Otto Lang, was speaking in Estevan, Saskatchewan, and he stated that because of snow conditions and the shortage of grain at the terminals, 1,000 grain delivery points were going to be taken temporarily out of service in Western Canada. At this point, would you not know what compensation farmers will receive to truck this grain longer distances?

**Mr. Benson:** We really have no control over this. With the block system, the Canadian Wheat Board and the railroads have agreed to close down certain areas until circulations are better. I indicated into the record the other day the number of these lines that were closed down. We have nothing to do with compensation to people for hauling wheat.

**Mr. Stewart (Marquette):** You did not let me finish my question before you started to answer.

**Mr. Benson:** Oh, I am sorry,

**Mr. Stewart (Marquette):** As I said, they were closed down because of snow conditions and there are two points to my question that I want explained. Number one, does the CTC feel that the railways make a sincere effort on snow removal? We hear this argument every year, because of snow conditions they are going to have to close certain lines, and I think the railways are just doing a snow job on the Canadian public on this. Does the CTC feel they make a sincere effort! Also, what guarantee have Western farmers that this policy is just temporary, the closure of these 1,000 delivery points?

[Interprétation]

**M. McCain:** Je pense que oui.

**M. Benson:** Si l'on se plaint, précisément, que les chemins de fer ne se conforment pas à un tarif, nous étudierons immédiatement la situation. C'est notre travail.

**Le président:** Monsieur McCain, vous avez dit ce qui vous importait. Votre temps de parole est expiré. J'aimerais lever la séance, mais j'ai quatre noms sur la liste de la deuxième série de questions. Si le Comité est d'accord, je vais autoriser chacun à poser une question, puis nous en aurons sans doute fini de la CCT. M. Stewart, M. Benjamin, M. McRae et M. Hollands. Si le Comité est d'accord, chacun va poser une question.

**M. Blenkarn:** Non, monsieur le président. Il se peut que M. Benson n'ait pas besoin de revenir, mais je pense que nous devrions entendre les témoins du CP, parce que les chiffres qu'on nous a donnés semblent indiquer que cette compagnie ne tient pas son engagement de transporter des céréales à Thunder Bay.

**Le président:** Monsieur Blenkarn, je suis d'accord avec vous. Tout ce que je veux, c'est d'essayer d'en terminer aujourd'hui avec le témoignage de la Commission des Transports. Je n'ai que quatre noms pour la deuxième série de questions. Si chacun étudiait ses questions et n'en choisissait qu'une la meilleure, et la posait, nous pourrions passer au CP. Je ne propose pas que le crédit 70 soit adopté, monsieur Blenkarn.

Monsieur Stewart.

**M. Stewart (Marquette):** J'aimerais poser une question à M. Benson. La semaine dernière, lors d'un discours qu'il a prononcé à Estevan en Saskatchewan, le ministre responsable de la Commission canadienne du blé, l'honorable Otto Lang, a déclaré qu'en raison de la neige et de la pénurie de céréales en bout de ligne, 1,000 stations de livraison de céréales vont être mises temporairement hors service dans l'Ouest du Canada. Pourriez-vous dire dans quelle mesure les agriculteurs vont être compensés pour le transport de leurs céréales sur une longue distance?

**M. Benson:** Nous n'avons pas vraiment de moyens d'intervention. Étant donné le sectionnement des voies, la Commission canadienne du blé et les compagnies de chemins de fer ont décidé de fermer certains postes jusqu'à ce que la circulation soit plus fluide. J'ai indiqué l'autre jour plusieurs des lignes qui sont fermées. Nous ne sommes pas responsables de la compensation accordée aux agriculteurs pour le transport de leur blé.

**M. Stewart (Marquette):** Vous ne m'avez pas laissé finir ma question avant de commencer à répondre.

**M. Benson:** Je suis désolé.

**M. Stewart (Marquette):** Comme je l'ai dit, ces stations ont été fermées en raison de la neige, et ma question se décompose en deux parties. D'abord, la CCT pense-t-elle que les chemins de fer font tout ce qu'il faut pour enlever la neige? On nous présente cet argument chaque année, qu'en raison de la neige, certaines lignes vont devoir être fermées, et j'ai l'impression que les compagnies trompent le public à cet égard. La Commission pense-t-elle qu'elles font un effort sincère? Aussi, quelle garantie les agriculteurs de l'Ouest ont-ils que la fermeture de ces 1,000 points de livraison est temporaire?

[Text]

**Mr. Benson:** First of all, with respect to snow removal, I am not watching every place that they are clearing snow. Particular instances were brought to my attention where they might have been slowing down the haulage of grain generally because they were taking main line equipment trying to get through to a few cars but, generally speaking, I can get a report as to what our opinion was with regard to the adequacy of snow removal from our engineering people. I would be glad to get that for you.

• 1125

The second one—the guarantee is an agreement between the Wheat Board and railroads for a temporary closedown of these points. I assume they will be reopened as soon as the snow conditions allow them to be reopened. The grain is there; it has to be hauled out. If there are any disputes as to when a particular line should be opened, they are to come to the CTC to resolve the particular business.

**Mr. Stewart (Marquette):** Mr. Chairman, just on a point of clarification.

On page 8, in the report tabled this morning, it says on the first line:

The current stock level in the terminal elevators at Thunder Bay is 66 million bushels of all grains.

How much of this is screenings? If this includes screenings, these figures here are just pie-in-the-sky.

**Mr. Menzies:** I am not sure of the actual number of tons of screenings that would be there. I could get that for you, sir.

**Mr. Benson:** Supposing we undertake to get the information...

**Mr. Menzies:** I do not have it with me.

**Mr. Stewart (Marquette):** You will get it for the Committee, then?

**Mr. Benson:** Yes. I will write you a letter and indicate it to you.

**Mr. Stewart (Marquette):** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, one question.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I refer to what Mr. Stewart raised about these branch lines and shipping points that have been closed down? This is going to be the damndest debacle we have had. It is going to increase the problem because road bans are going on, starting probably this week, and some of these branch lines have been abandoned as far back as Christmas.

The Commission should take a look at some of these branch lines to see how they have grown up with weeds. Snow fences have been removed or not kept repaired. There are no maintenance-of-way crews on these branch lines; you do not see a maintenance-of-way crew for weeks on end. All they do is drive up and down the highway and open the railway crossing on a municipal road. I know, from my own experience, that when you hit heavy snow conditions, a given rail line can be closed for "x" number of days, or a week or two but, they have, in effect, been abandoned.

[Interpretation]

**M. Benson:** D'abord, pour ce qui est de l'enlèvement de la neige, je ne surveille pas tous les endroits où la neige est enlevée. On a porté à mon attention quelques exemples où le transport des céréales a pu être ralenti parce qu'on s'est servi de l'équipement destiné aux lignes principales pour dégager quelques wagons, mais, de façon générale, je peux obtenir de nos spécialistes une évaluation de l'efficacité de l'enlèvement de la neige. Je me ferai un plaisir de m'en fournir un...

Deuxième question: cette garantie consiste en un accord conclu entre la Commission du blé et les compagnies de chemins de fer pour la fermeture temporaire de ces postes. J'imagine qu'ils vont être ouverts à nouveau dès que les conditions d'enneigement le permettront. Les céréales sont là et doivent être transportées. S'il y a des discussions sur le moment où une ligne donnée doit être ouverte, il faut s'adresser à la Commission pour résoudre le problème.

**M. Stewart (Marquette):** Monsieur le président une simple précision.

A la page 8 du rapport déposé ce matin, on peut lire à la première ligne:

Actuellement, dans les silos de tête de ligne de Thunder Bay, il y a, pour toutes les céréales, des réserves de 66 millions de boisseaux.

Quelle proportion de ces céréales est triée? Si ces chiffres incluent le triage, ils n'ont pas de sens.

**M. Menzies:** Je ne suis pas sûr du nombre exact de tonnes triées, mais je peux vous l'obtenir.

**M. Benson:** Si vous cherchiez ce renseignement...

**M. Menzies:** Je ne l'ai pas avec moi.

**M. Stewart (Marquette):** Dans ce cas, pouvez-vous nous l'obtenir?

**M. Benson:** Oui. Je vous écrirai une lettre pour vous l'indiquer.

**M. Stewart (Marquette):** Merci.

**Le président:** Monsieur Benjamin, une question.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je parlerai de la question qu'a soulevée M. Stewart sur les lignes secondaires et les postes d'expédition qui ont été fermés. Il va s'agir de la plus grosse débâcle que nous ayons connue. Cela va grossir le problème, parce que des restrictions routières vont être imposées, sans doute à partir de cette semaine, et que certaines de ces lignes secondaires sont abandonnées depuis Noël.

La Commission devrait vérifier que certaines de ces lignes secondaires ont été laissées à l'abandon. Les para-neiges ont été enlevés ou n'ont pas été réparés. Il n'y a pas d'équipe d'entretien sur ces lignes; on n'en voit pas pendant des semaines. Tout ce qu'elles font, c'est parcourir la route et ouvrir les passages à niveau situés sur les routes municipales. Je sais d'après ma propre expérience qu'en cas d'enneigement sévère, une voie de chemins de fer donnée peut être fermée pendant tant de jours, une semaine ou deux, mais en fait, celles-ci sont abandonnées.

[Texte]

Did the railways notify the Commission that there were going to be some branch lines on which they would not be running trains for the next number of weeks? Did the CTC give them that permission? Is the CTC taking any responsibility to require the railways to do more maintenance so that when we do have heavy snow conditions, lines will not close as quickly because of the snow and will be more easily cleared.

**Mr. Benson:** Regarding the first part of the question, the agreement was between the Wheat Board and the railroads, that in the interest of moving more wheat faster, they would close down these particular lines until the snow conditions were somewhat better.

Regarding the second question, we have raised in a general way in our report the question of rail maintenance. I will look specifically into the question you raised about branch lines.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, could the Commission provide this Committee with a list of the number of trains that have gone over the subdivisions on the three prairie provinces from Christmas until now?

**Mr. Benson:** We can try to get that information from the railroads. We just do not have it right now.

**Mr. Benjamin:** I realize it will take a week or two to get it, but we are not going to go through this another winter. Surely to goodness we should know the lines on which they have stopped running trains, and how long ago. We should also know why some lines are not going to be reopened until the middle of June. The breakup will have long since passed. I suspect, because of the deplorable condition of the track and the roadbed, they will not even be able to work on them on a five-mile-an-hour slow order.

**Mr. Benson:** All right. I will try to get that information for you.

**The Chairman:** Fine. Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, I will take a very different line of reasoning dealing with intermodal costs, both in terms of dollars and in terms of energy use. This latter part is something that has been introduced. We could always talk about intermodal costs in terms of dollars per years but now we have to consider it in terms of energy use—which also can be translated in dollars.

I am having difficulty in finding good information. There is some from Purdy and Lessard, and so on, but what is the user cost for rail, in dollars, as opposed to a subsidy?

• 1130

**Mr. Benson:** If you take railways—and I am trying to recall some figures—we have had a study on this particular matter of over-all costs and I think the railways paid something like 80 per cent of their total cost. I may be wrong on these figures as I am recalling them from a study we did, but Mr. Cooper might be better able to answer specifically: he is from our research department.

[Interprétation]

Les compagnies de chemins de fer ont-elles averti la Commission que, pendant quelques semaines, elles n'allaient pas exploiter certaines lignes secondaires? La Commission leur en a-t-elle donné la permission? Est-elle tenue d'exiger des compagnies de chemins de fer qu'elle améliore leur entretien afin que, en cas de fort enneigement, ces lignes ne ferment pas aussi rapidement et soient dégagées plus facilement.

**M. Benson:** En ce qui concerne la première partie de la question, il a été convenu entre la Commission du blé et la compagnie de chemins de fer que, pour qu'une plus grande quantité de blé soit transportée plus rapidement, ces voies particulières seraient fermées jusqu'à ce que les conditions s'améliorent.

Pour ce qui est de la deuxième question, nous avons soulevé de manière générale dans notre rapport la question de l'entretien des voies. Je vais étudier en particulier la question que vous avez soulevée pour les lignes secondaires.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, la Commission pourrait-elle fournir au Comité une liste indiquant le nombre de trains ayant emprunté les subdivisions des trois provinces des Prairies, de Noël à maintenant?

**M. Benson:** Nous pouvons demander ces renseignements aux compagnies de chemins de fer. Nous ne les avons pas nous-mêmes.

**M. Benjamin:** Je sais qu'il faudra une semaine ou deux pour les obtenir, mais nous n'allons pas tolérer ça un autre hiver. Nous devrions quand même être en mesure de connaître les voies qui ont été désaffectées, et pendant combien de temps. Nous devrions également savoir pourquoi certaines voies ne seront pas remises en service avant la mi-juin. L'interruption de service sera terminée depuis longtemps. J'imagine qu'en raison des conditions déplorables des voies et du ballast, on ne pourra même pas y rouler à 5 milles à l'heure.

**M. Benson:** Très bien, je vais essayer de vous obtenir ces renseignements.

**Le président:** Très bien. Monsieur McRae.

**M. McRae:** Monsieur le président, je vais changer de sujet pour parler des frais en fonction des facteurs, en termes de dollars et d'utilisation de l'énergie. Cette dernière partie a déjà été discutée. Nous pourrions toujours parler de ces frais en termes de dollars par année, mais nous devons maintenant les considérer en termes d'utilisation de l'énergie, ce qui peut également se traduire en dollars.

J'ai du mal à trouver de bons renseignements. On peut en chercher chez *Purdy and Lessard*, mais à combien revient le transport par chemins de fer en dollars par opposition aux subventions?

**M. Benson:** Si l'on prend les chemins de fer—j'essaie de me souvenir de certains chiffres— nous avons réalisé une étude sur les frais globaux et je pense que les chemins de fer ont payé aux alentours de 80 p. 100 du total de leurs frais. Les chiffres ne sont peut-être pas exact, puisque je tente de m'en souvenir d'après une étude que nous avons faite, mais M. Cooper pourra vous répondre d'une manière plus précise: il fait partie de notre service de recherche.

[Text]

I remember seeing a report: it was around 80 per cent, Mr. Cooper, was it not?

**Mr. Cooper:** I am sorry, Mr. Benson, but I am not sure of the question.

**Mr. McRae:** The question is: what percentage of the over-all cost of operating railways in Canada is borne by the user as opposed to the state: as opposed to subsidies and so on?

**Mr. Cooper:** You are talking about the user charges?

**Mr. McRae:** Yes. Perhaps we can deal with the dollar cost at this particular point. If the Chairman gives me a minute, then I will try to do the energy thing, too, as I want to get both. Just as a percentage of the total cost; have you a figure for this?

**Mr. K. W. Studnicki-Gizbert (Executive Director, Economics and Social Analysis Branch):** Yes. Roughly speaking, it is 80 per cent. But, you see, we have this report released to the public and I would be extremely happy to write to you . . .

**Mr. Benson:** It compares rail and air and road and water; but there are certain assumptions in all of the conclusions reached. So if you say rail is 80 per cent, it has to be based on certain assumptions that are in the report; if you say road is about 80 per cent, it is also based on assumptions; if you say air is 20 per cent, it is based on the assumptions.

**Mr. McRae:** Is the report available?

**Mr. Benson:** Oh, yes. It is published and we will send you a copy.

**Mr. McRae:** I would appreciate that. But there is one point that I am worried about.

I have seen some cost figures along this line and the trucking ones bother me because all of them that I know of are based on an assumption of ton-miles which I think is an inadequate assumption. When I put 30 cars at two tons each on the road, that will not do nearly as much damage as one 60-ton truck, for which you have to build your road in a much different way. The costs are much greater for that 60-ton truck and it cannot be put on a ton-mile.

Have you done this kind of study where you actually take the extra cost of building a road because you put a 60-ton truck on it, which would not be there if you only put a two-ton or a three-ton car on it?

**Mr. Studnicki-Gizbert:** The answer is, the rail-user cost study has taken this into consideration. They are called incremental costs. But we still have some problems of interpretation.

Let me put it this way. In order to prevent frost damage, you have to build a big sub-base. Once you put a big sub-base in, it can take a heavier truck. So there is the problem of how much you need to keep a road from breaking up, and how much you need to carry heavy traffic. However, this study is available and I would be extremely happy to . . .

[Interpretation]

Je me souviens d'un rapport il indiquait environ 80 p. 100, n'est-ce pas, monsieur Cooper?

**M. Cooper:** Je suis désolé, monsieur Benson, mais je n'ai pas bien compris la question.

**M. McRae:** La question est la suivante: quel pourcentage du coût global d'exploitation des chemins de fer au Canada est payé par l'utilisateur par opposition à l'État, aux subventions, et ainsi de suite?

**M. Cooper:** Parlez-vous des frais des utilisateurs?

**M. McRae:** Oui. Nous pourrions peut-être donner le chiffre en dollars. Si le président peut m'accorder quelques instants; je parlerai également de l'aspect énergétique; je veux traiter les deux aspects. Pourriez-vous donner ce chiffre en pourcentage du total des frais?

**M. K. W. Studnicki-Gizbert (directeur de l'économie et de l'analyse sociale):** Oui, c'est à peu près 80 p. 100. Mais nous avons ce rapport qui a été rendu public et je me ferai un plaisir de vous écrire.

**M. Benson:** On y compare le transport par rail, par air, par route et par eau, mais les conclusions qu'on y tire sont fondées sur certaines hypothèses. Donc, si on dit qu'il s'agit de 80 p. 100 pour les chemins de fer, il faut fonder ce chiffre sur certaines hypothèses qui se trouvent dans le rapport; si l'on dit 80 p. 100 pour la route, c'est la même chose, si l'on dit 20 p. 100 pour la voie aérienne, encore la même chose.

**M. McRae:** Ce rapport est-il disponible?

**M. Benson:** Bien sûr. Il est publié et nous vous en enverrons un exemplaire.

**M. McRae:** Cela m'arrangerait mais il y a une question qui m'intéresse.

J'ai vu certains chiffres à cet égard et celui qui concerne le camionnage ne me plaît pas, parce que je sais qu'ils sont tous fondés sur le nombre de tonnes par mille, ce qui est un mauvais point de départ. Si on fait rouler 30 wagons de 2 tonnes chacun, ils ne feront pas autant de dommage qu'un camion de 60 tonnes, pour lequel il faut construire une route tout à fait différente. Les frais sont beaucoup plus importants pour les camions de 60 tonnes et ne peuvent être calculés en tonnes par mille.

Avez-vous réalisé des études en tenant compte des frais supplémentaires que représente la construction d'une route parce qu'on y fait passer des camions de 60 tonnes, qui n'existeraient pas si on y faisait rouler des wagons de 2 ou 3 tonnes?

**M. Studnicki-Gizbert:** L'étude des frais pour les utilisateurs des chemins de fer a tenu compte de ces facteurs, qui sont les frais d'accroissement. Mais nous avons encore des problèmes d'interprétation.

Je vais m'exprimer autrement. Pour éviter les dommages causés par le gel, il faut faire des fondations importantes. Une fois les fondations en place, elles peuvent supporter des camions plus lourds. Il faut donc connaître d'une part les conditions pour qu'une route ne défonce pas, et de l'autre les conditions de transport d'un matériel lourd. Cependant, cette étude est disponible et nous nous ferons un plaisir de . . .

[Texte]

**Mr. Benson:** We should make sure that every member of the Committee has a copy of it.

**Mr. McRae:** Yes. I think it is an important study of this particular thing because it seems to me, as you mentioned earlier, that we have to move to consider other modes more intelligently than we have. It also seems to me that there are hidden subsidies here and there that people are not aware of.

Going on to the energy side of the thing, I take it that, on a per ton-mile, rail is about 10 times as efficient as any other mode. Is that correct? Or what would be the relationship?

**Mr. Benson:** I will turn this over to our research people.

**Mr. McRae:** Not a passenger mile but a transport ton-mile—a road ton-mile.

• 1140

**Mr. Studnicki-Gizbert:** Mr. McRae, here again, things are slightly more complicated. In terms of fuel efficiency, there have been some studies made recently and I will try to provide them to you and to other members of this Committee.

What I would like to stress is the problem of assumptions. A ton-mile is just an approximation and if you need something in a hurry, it has a different value to you. You can save storage space here. It is much more complicated than it sounds, but we will try to get the information.

**Mr. McRae:** I would appreciate the information, and I am sure the whole Committee would, on both those aspects, the user cost and the energy use. Thank you.

**Mr. Hollands:** Mr. Benson, the fertilizer people in my constituency tell me their production this last year has been curtailed because of lack of cars to bring in phosphorus rock from British Columbia as well as cars to export the products out of the plants. They also say the hopper cars are not satisfactory to bring in phosphorus rock because they create quite a problem with unloading, it costs more money, and so forth. I was wondering whether you had made any recommendation to the government concerning the new hopper cars that they are ordering, so that possibly they could be designed to haul phosphorus rock as well as grain?

**Mr. Benson:** We have not been asked for recommendations. I would be pleased to pass on to the Minister of Transport what you have just indicated. As I recall, to the best of my knowledge at least, they have not come to us asking about the design of the cars.

**Mr. Hollands:** When we are talking about shortages and insufficient cars we should be looking at better utilization of cars.

**Mr. Benson:** Yes. This points up the point I was raising earlier, that it is not only in grain movement that there has been a shortage of cars in the past year.

[Interprétation]

**M. Benson:** Nous allons faire en sorte que chaque membre du Comité en obtienne un exemplaire.

**M. McRae:** Oui, je pense que cette étude est importante, parce que, comme vous l'avez dit tout à l'heure, nous devons envisager d'autres moyens de transport de façon plus intelligente que jusqu'ici. Il me semble également qu'il y a ici et là des subventions secrètes dont les gens n'ont pas conscience.

Pour parler de l'aspect énergétique de la question, je pense qu'en tonnes-mille les chemins de fer sont environ 10 fois plus efficaces que tout autre moyen de transport, n'est-ce pas? Ou mon chiffre est-il faux?

**M. Benson:** Je vais m'adresser à nos chercheurs.

**M. McRae:** Pas les passagers par mille, mais les tonnes de marchandise par mille.

**M. Studnicki-Gizbert:** Monsieur McRae, encore une fois, les choses sont plus compliquées que cela. On a réalisé récemment quelques études sur l'efficacité en terme de carburant employé, et je vais essayer de vous les procurer ainsi qu'aux autres membres du Comité.

Je me permets d'insister sur le problème des hypothèses. Les tonnes-mille ne représentent qu'une approximation, et si l'on a besoin de quelque chose rapidement, elles prennent une valeur différente. On peut économiser de l'espace de rangement. C'est beaucoup plus compliqué que ça en a l'air, mais nous essaierons de vous obtenir ces renseignements.

**M. McRae:** J'aimerais beaucoup les avoir et je suis sûr que le Comité en serait aussi très heureux tant pour ce qui est du coût pour l'utilisateur que pour ce qui est de l'utilisation de l'énergie. Merci.

**M. Hollands:** Monsieur Benson, les fabricants d'engrais de ma circonscription disent que leur production a été diminuée l'année dernière du fait du manque des wagons pour transporter la roche contenant du phosphore de Colombie-Britannique ainsi que pour exporter les produits de l'usine. Ils disent aussi que les wagons trémies ne conviennent pas pour le transport de la roche contenant du phosphore, car cela pose un problème pour le déchargement, coûte plus cher etc. Je me demande si vous avez fait des recommandations au gouvernement pour les nouveaux wagons trémies que l'on commande afin qu'ils soient prévus également pour le transport de la roche contenant du phosphore aussi bien que pour les céréales?

**M. Benson:** On ne nous a pas demandé de faire des recommandations. Je serais très heureux de transmettre au ministre des Transports ce que vous venez de me dire. Si j'ai bonne mémoire, et pour autant que je sois au courant du moins, on n'est pas venu me faire des propositions pour la conception de ces wagons.

**M. Hollands:** Lorsqu'on parle du manque de wagons, on devrait envisager une meilleure utilisation de ces wagons.

**M. Benson:** Oui. Ça revient à ce que j'ai dit plus tôt, à savoir que ce n'est pas seulement pour le transport des céréales qu'il y a eu un manque de wagons l'année dernière.

[Text]

**Mr. Hollands:** Thank you very much.

**Mr. Blenkarn:** I have a supplementary, Mr. Chairman. Back of this whole question here there has been a suggestion in Parliament that we need a grain car co-ordinator. Your information here is that we have an ample number of cars on hand at Thunder Bay but in fact we cannot unload them fast enough because we have not facilities. Is it the position of the Commission that it does not need a grain car co-ordinator at all and that the Commission is doing a good job, or is the position that we have more cars available than we can unload the true situation? What is the situation?

**Mr. Benson:** Well, what is here is the true situation as of April 1, because we had it compiled yesterday for the Committee today.

**Mr. Blenkarn:** So you are saying we do not need a grain car co-ordinator, that we could not handle any more cars at Thunder Bay if we had them there; indeed you have 1,022 and you can only unload 300 a day and you have no room in elevators?

**Mr. Menzies:** That is today, sir, with the lake still being closed. When the lakers start moving in there this week that situation and picture is going to change quite rapidly. Of course the rate of car unloading is certainly dependent on what space there is in the terminal elevators. As the space improves in the terminal elevators, with grain flowing out on the vessels, the rate of car unloads will certainly increase. They have dumped as high as 1,800 cars a day in Thunder Bay.

**Mr. Benson:** In general, I do not think it is my duty before the Committee to second guess what the Minister of Transport says as government policy.

**Mr. Blenkarn:** Well, do you make any suggestions to the Minister of Transport concerning government policy?

**Mr. Benson:** If we are asked for suggestions.

**Mr. Blenkarn:** You make no suggestions unless you are asked. There has been a suggestion of a grain car co-ordinator, have you made any comment on that?

**Mr. Benson:** I was not asked, and we have not been consulted beyond the statement. You know as much about it as I do.

**The Chairman:** Gentlemen, there seems to be some consensus that we adjourn. I shall not ask if Vote 70 carries today because I seem to sense some consensus that we want to leave it open until the CPR officials are here.

I think we can assure Mr. Benson, unless there are some unusual circumstances, that we are through with the examination of his estimates. Is there some kind of agreement on that?

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, if we could have the CPR I think we would be very happy.

[Interpretation]

**M. Hollands:** Merci beaucoup.

**M. Blenkarn:** J'ai une question supplémentaire à poser, monsieur le président. Pour en revenir à toute cette question, on a suggéré au Parlement qu'il fallait un coordonnateur pour les wagons destinés aux céréales. D'après les renseignements que vous avez, il y a un grand nombre de wagons disponibles à Thunder Bay, mais il ne nous est pas possible de les décharger assez vite du fait du manque d'installation. La Commission estime-t-elle que l'on a pas besoin de coordonnateur pour les wagons destinés aux céréales et que la Commission fait un bon travail ou bien estime-t-elle que nous disposons de trop de wagons par rapport à nos possibilités de déchargement? Quelle est la situation?

**M. Benson:** Eh bien, voici quelle est la vraie situation au premier avril; nous avons étudié cette question hier en vue du Comité d'aujourd'hui.

**M. Blenkarn:** Vous dites donc que nous n'avons pas besoin de coordonnateur pour les wagons destinés aux céréales, que nous ne pourrions nous occuper davantage de wagons à Thunder Bay si nous les avions; vous en avez effectivement 22 et vous ne pouvez en décharger que 300 par jour; par ailleurs il n'y a plus de place dans les silos?

**M. Menzies:** Cela vaut pour aujourd'hui, monsieur, parce que le lac est encore fermé. Lorsque les transporteurs du lac pourront venir au courant de la semaine la situation va changer très rapidement. Bien sûr le rythme de déchargement des wagons dépend de l'espace dont nous disposons dans les silos qui se trouvent au terminus. Au fur et à mesure que nous disposerons davantage de place dans les silos de terminus, lorsque les céréales seront chargées sur les bateaux, le rythme de déchargement des wagons augmentera certainement. On a réussi à vider jusqu'à 1,800 wagons par jour à Thunder Bay.

**M. Benson:** En général, je ne pense pas que l'on croit ici qu'il soit de mon devoir de deviner ce que le ministre des Transports décide comme politique gouvernementale.

**M. Blenkarn:** Eh bien, présentez-vous des suggestions au ministre des Transports pour ce qui est de la politique gouvernementale?

**M. Benson:** Si on nous demande de faire des suggestions.

**M. Blenkarn:** Vous n'en faites donc pas tant qu'on ne vous le demande pas. On a proposé de créer un poste de coordonnateur pour les wagons destinés aux céréales; avez-vous dit ce que vous en pensiez?

**M. Benson:** On ne me l'a pas demandé, et on n'a pas été consulté après la déclaration. Vous en savez autant que moi à ce sujet.

**Le président:** Messieurs, il semble que nous soyons d'accord pour ajourner. Je ne vous demande pas d'adopter le crédit 70 aujourd'hui; je crois comprendre que l'on est d'accord pour le réserver jusqu'à ce que l'on ait entendu les représentants du Canadien Pacifique.

Je pense que nous pouvons donner à M. Benson l'assurance, qu'à moins de circonstances exceptionnelles, nous en avons terminé avec l'étude de son budget. Est-on d'accord là-dessus?

**M. Blenkarn:** Monsieur le président, nous serions très heureux de pouvoir entendre les représentants des chemins de fer du CP.

[Texte]

**The Chairman:** We now stand adjourned until Thursday, April 4 at 3:30, when we hope to have the Minister before the Committee.

[Interprétation]

**Le président:** Nous ajournons donc jusqu'au jeudi 4 avril à 15 h 30, date à laquelle nous espérons que le ministre se présentera devant le Comité.













HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, April 4, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

RESPECTING:

Estimates 1974-75—  
Department of Transport

APPEARING:

The Honourable Jean Marchand,  
Minister of Transport

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

Second Session

Twenty-ninth Parliament, 1974

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le jeudi 4 avril 1974

Président: M. Jack Horner

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1974-1975—  
Ministère des Transports

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Marchand,  
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Deuxième session de la

vingt-neuvième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Les Benjamin

Messrs.

Blouin	Hollands
Campbell	Loiselle
Godin	MacKay
Guay ( <i>St. Boniface</i> )	Mackasey

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Les Benjamin

Messieurs

Mazankowski	Schellenberger
McKenzie	Stewart ( <i>Cochrane</i> )
McRae	Stevens
Reynolds	Turner
Rose	( <i>London East</i> )—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Nino Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, April 2, 1974:

Mr. Mazankowski replaced Mr. McCain  
Mr. Ellis replaced Mr. Hollands  
Mr. Reynolds replaced Mr. Stewart (*Marquette*)

On Thursday April 4, 1974:

Mr. Stevens replaced Mr. Ellis  
Mr. Hollands replaced Mr. Blenkarn

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

Le mardi 2 avril 1974:

M. Mazankowski remplace M. McCain  
M. Ellis remplace M. Hollands  
M. Reynolds remplace M. Stewart (*Marquette*)

Le jeudi 4 avril 1974:

M. Stevens remplace M. Ellis  
M. Hollands remplace M. Blenkarn

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 4, 1974

(4)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3.37 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blouin, Campbell, Guay (*St. Boniface*), Hollands, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Reynolds, Rose, Schellenberger, Stevens Stewart (*Cochrane*), and Turner (*London East*).

Other Member present: Mr. McCain.

Appearing: The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 1, 1974, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 (*See Minutes of Proceedings for Thursday, March 28, 1974, Issue No. 1*).

The Chairman called *Vote 1—Headquarters Program—Program Expenditures*.

The Committee viewed a slide presentation dealing with various programs being undertaken by the Department of Transport.

Agreed.—That documents entitled "Statement by Transport Minister Jean Marchand on Ministry of Transport 1974-75 Estimates to the Parliamentary Committee on Transport and Communications, Thursday, April 4, 1974" and the other entitled "Ministry of Transport, Capital Expenditures by Province, 1974-75 Estimates", be printed as Appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendices "A" and "B" respectively*).

Mr. McKenzie proposed to move,—That this Committee, pursuant to section 196 of the *Canada Labour Code*, hereby applies to the Minister of Labour forthwith to inquire into all matters that may affect industrial relations between Air Canada and its employees by referring such matters, pursuant to section 198 of the *Code*, to an Industrial Inquiry Commission for investigation and report.

After debate thereon, the Chairman expressed procedural reservations about the proposed motion stating that it appeared to go beyond the Committee's Order of Reference.

The Minister answered questions.

At 4.45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 4 AVRIL 1974

(4)

[Traduction]

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

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blouin, Campbell, Guay (*Saint-Boniface*), Hollands, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Reynolds, Rose, Schellenberger, Stevens, Stewart (*Cochrane*), et Turner (*London-Est*).

Autre député présent: M. McCain.

Comparaît: L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 1<sup>er</sup> mars 1974 portant sur les prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975 (*Voir le Procès-verbal du jeudi 28 mars 1974, fascicule n° 1*).

Le président met en délibération le crédit 1<sup>er</sup>—Programme de l'administration centrale—Dépenses du programme.

Le Comité assiste à une projection de diapositives sur les divers programmes du ministère des Transports.

Il est convenu,—Que les documents intitulés «Exposé du ministre des Transports, M. Jean Marchand, sur le budget des dépenses 1974-1975 de son ministère au Comité parlementaire des transports et des communications, le jeudi 4 avril 1974» et «Ministère des Transports, Dépenses en capital par province, prévisions 1974-1975» soient imprimés en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendices «A» et «B» respectivement*).

M. McKenzie propose,—Que le Comité, conformément à l'article 196 du *Code canadien du travail*, demande, par les présentes, au ministre du Travail de faire immédiatement enquête sur toutes les questions qui peuvent entraver les relations industrielles entre Air Canada et ses employés, en référant de telles questions, conformément à l'article 198 du *Code*, à une Commission d'enquête industrielle qui devra faire rapport.

Après débat, le président exprime quelques réserves de procédure relatives à cette proposition et déclare qu'elle semble déborder le cadre du mandat du Comité.

Le Ministre répond aux questions.

A 16 h 45, le Comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 4, 1974.

• 1535

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum, and we have the Minister with departmental officials before us. We are studying Vote 1 in the estimates, and perhaps Mr. Minister has a few words to say at the opening.

Department of Transport  
Headquarters Program

Vote 1—Headquarters—Program expenditures including reimbursement of the Ministry of Transport Revolving Fund—\$16,861,000

**Hon. Jean Marchand (Minister of Transport):** I do not intend to read any statement unless the Committee, of course, thinks otherwise. I believe it would be preferable to have a formal presentation by the officials because whatever you think about transportation in Canada or whatever I think, there is something which is sure: it is a very complicated matter and it is a very complicated department. It is a huge department with more than 20,000 employees and covers air, surface and marine. It covers seven or eight Crown corporations and some of them like the CN and so forth are quite big.

• 1540

When I made a statement in the House saying that I was not satisfied with the absence of policy in the department, of course I hope that I was well understood. I never thought there was no effort and that the department was worthless. On the contrary you have branches which go very well. The thing is that when you try to see what the over-all policy or the thrust of the department is then this is where you see that probably someday we will have to rethink part of this department.

So if you do not mind, Mr. Chairman, it will be shorter and probably better done—at least you will have a chance to understand it—if the presentation proceeds. I think it will give you an idea of the whole department and, after that, we can start the discussion.

Do you agree on that procedure?

**The Chairman:** That is agreeable. We will go ahead with the slides.

• 1610

**Mr. Mackasey:** Can we all go home now, Mr. Chairman?

**The Chairman:** I doubt if that is the consensus of the Committee, Mr. Mackasey. In any case, I think you all have a copy of the Minister's statement and the Capital Expenditures Statement that was distributed. Do you want these to be appended to today's Committee proceedings?

**Mr. Rose:** I move that the Minister's statement and the Capital Expenditures Statement be appended to today's Committee proceedings.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 4 avril 1974.

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, je vois que nous avons le quorum, et le ministre ainsi que ses fonctionnaires sont présents. Notre étude porte sur le Crédit 1<sup>er</sup> du Budget, et le ministre a peut-être quelques mots d'ouverture à dire.

Ministère des Transports  
Programme de l'administration centrale

Crédit 1<sup>er</sup>—Administration centrale—Dépenses du programme y compris le remboursement de l'avance du fonds renouvelable du ministère des Transports—\$16,861,000.

**L'hon. Jean Marchand (Langelier) (Ministre des Transports):** Je n'ai pas l'intention de lire de déclaration à moins que le Comité, bien entendu, émette un avis contraire. À mon avis, il serait préférable que les fonctionnaires fassent une présentation officielle car quoi qu'on pense des transports au Canada ou quoi que j'en pense, une chose est certaine, c'est une question très compliquée et un ministère très compliqué. Ce ministère énorme compte plus de 20,000 employés qui s'occupent des transports aériens, terrestres et maritimes. Il a la responsabilité de sept ou huit sociétés de la Couronne et certaines d'entre elles comme le CN par exemple sont très importantes.

Lorsque j'ai dit à la Chambre que l'absence de politique du Ministère ne me satisfaisait pas, j'espère bien entendu avoir été bien compris. Je n'ai jamais pensé qu'on ne faisait pas d'efforts et que le Ministère était inutile. Au contraire, certains secteurs marchent très bien. Il n'en reste pas moins que lorsqu'on essaie de percevoir la politique d'ensemble du Ministère, on s'aperçoit qu'un jour il faudra probablement repenser en partie ce ministère.

Donc, si vous le voulez bien, monsieur le président, cette question sera certainement mieux exposée et d'une manière plus concise, et vous aurez au moins la chance de la comprendre grâce à cette présentation. Cela vous donnera certainement une idée du Ministère et après cela nous pourrions entamer la discussion.

Êtes-vous d'accord?

**Le président:** Nous sommes d'accord. Nous sommes prêts à regarder ces diapositives.

**M. Mackasey:** Pouvons-nous rentrer à la maison, monsieur le président?

**Le président:** Je doute que ce soit le vœu du Comité, monsieur Mackasey. De toute manière, je pense que vous avez tous un exemplaire de la déclaration du ministre ainsi que le document concernant les dépenses en capital qui a été distribué. Voulez-vous que nous les mettions en appendice au procès-verbal du Comité d'aujourd'hui?

**M. Rose:** Je propose que la déclaration du ministre ainsi que le document concernant les dépenses en capital figurent en appendice au procès-verbal du Comité d'aujourd'hui.



[Texte]

Motion agreed to.

**The Chairman:** I have Mr. McKenzie as my first questioner.

**Mr. McKenzie:** Thank you, Mr. Chairman.

It was encouraging to see that one of the highlights of the film is safety, and the concern of the Minister and his Department on safety. Unfortunately, there were some areas where the safety procedures are not being adhered to, and I brought this to the Minister's attention about a year ago. This is in regard to the Air Canada base at Dorval.

I have presented the Chairman with a resolution that I would like to have considered, if you would like to read it out, Mr. Chairman.

**The Chairman:**

This Committee pursuant to Section 196 of the Canadian Labour Code hereby applies to the Minister of Labour forthwith to inquire into all matters that may affect the industrial relations between Air Canada and its employees by referring such matters pursuant to Section 198 of the Code to the Industrial Inquiries Commission for investigation and report.

Are you moving that, Mr. McKenzie?

**Mr. McKenzie:** Yes, I so move.

**The Chairman:** I think before I rule on it I should point out that the Speaker of the House in Votes and Proceedings on June 18, 1973 outlined pretty clearly what he felt the duties of the Committee were. I quote:

In like fashion, standing committees may now consider, adopt, reject, reduce and report to the house on estimates, . . .

• 1615

In other words, we have the estimates before us now, Mr. McKenzie and we are limited to either adopting them, rejecting them or reducing them in our reports to the House of Commons.

I am not ruling with any finality right now, but it seems to me you are bringing in a completely new scope. If this Committee were to pass that resolution, I would have to report to the House that the Committee wants an industrial inquiry commission to look into the relationships between Air Canada and its employees. While there is a section dealing with safety in the department's estimates, I am inclined to think the Speaker might, if he was asked for concurrence, rule it out of order.

**Mr. McKenzie:** Could I explain further, Mr. Chairman? This is covered under the Canada Labour Code, Section 198, Industrial Inquiry Commission where the Minister has the authority to appoint a committee to conduct such an investigation as my resolution states.

I would like to give the reasons why something is going to have to be done because it is reaching very serious proportions at Air Canada. Air Canada is prepared to do nothing about it. They are receiving complaints from their employees. I brought this to the attention of Mr. Pratte last year and nothing was done about it. The latest action on this is from the union in their *Airline Lodge News*, Volume 2. I would like to read a paragraph.

[Interprétation]

(La motion est adoptée.)

**Le président:** Le premier que j'ai sur ma liste est M. McKenzie.

**M. McKenzie:** Merci, monsieur le président.

C'est très encourageant de voir que l'une des choses qui ont été soulignées dans le film soit la sécurité et de voir que le ministre et son ministère se préoccupent de la sécurité. Malheureusement, dans certains secteurs, on ne suit pas les principes de sécurité et cela je l'ai déjà dit au ministre il y a environ un an. C'est au sujet de la base d'Air Canada à Dorval.

J'ai soumis au président une résolution que j'aimerais voir étudier. Si vous voulez bien la lire, monsieur le président.

**Le président:**

Conformément à l'article 196 du Code du travail du Canada, le Comité demande par les présentes que le ministre du Travail fasse immédiatement une enquête sur toutes les questions qui pourraient affecter les relations industrielles entre Air Canada et ses employés en saisissant, conformément à l'article 198 du Code, la Commission d'enquête industrielle de la question afin qu'elle mène une enquête et fasse un rapport.

Proposez-vous cette motion, monsieur McKenzie?

**M. McKenzie:** Oui, c'est ce que je propose.

**Le président:** Je pense qu'avant que je prenne une décision sur la motion, je devrais souligner le fait que l'Orateur de la Chambre précisait très clairement, dans les procès-verbaux du 18 juin 1973, quels sont les devoirs d'un comité. Je cite:

De même, les comités permanents peuvent maintenant étudier, adopter, rejeter, réduire les prévisions budgétaires et faire rapport à la Chambre à ce sujet, . . .

En d'autres termes, les prévisions budgétaires nous sont maintenant soumises, monsieur McKenzie, et nous devons nous contenter soit de les adopter, soit de les rejeter, soit de les réduire dans notre rapport à la Chambre des communes.

L'opinion que je formule maintenant n'est pas une décision définitive, mais il me semble que vous donnez une ampleur tout à fait nouvelle au Comité. S'il devait voter cette résolution, il faudrait que je fasse un rapport à la Chambre afin de l'informer que le Comité veut qu'une commission d'enquête industrielle étudie les relations entre Air Canada et ses employés. Bien que dans les prévisions budgétaires du Ministère il y ait une section réservée à la sécurité, j'aurais plutôt tendance à penser que l'Orateur, si on lui demandait son avis, estimerait que la motion n'est pas recevable.

**M. McKenzie:** Puis-je m'expliquer plus précisément, monsieur le président? Cela est prévu à l'article 198 du Code canadien du Travail. Pour ce qui est question de commission d'enquête industrielle, le ministre a compétence pour nommer un comité qui sera chargé de mener une enquête comme le précise ma résolution.

J'aimerais vous donner mes motifs pour lesquels je pense qu'il faut faire quelque chose. En effet, la situation à Air Canada devient assez grave. Air Canada ne veut rien faire. Les responsables ne cessent de recevoir des plaintes de la part des employés. J'ai porté cela à l'intention de M. Pratte l'année dernière, rien n'a été fait. L'action la plus récente vient du syndicat et elle figure au volume 2 de *Airline Lodge News*. J'aimerais en lire un paragraphe.

[Text]

**An hon. Member:** On a point of order.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. McKenzie. You are debating the motion. I have not ruled it in or out of order. I was expecting advice on whether or not you think it is in order, and Mr. Mackasey wanted to say something on it.

**Mr. Mackasey:** I know that Mr. McKenzie would be the last one on the Committee to want to read into the record a lot of information under the guise of a resolution here. Under the act, Mr. McKenzie, there are specified certain provisions for an industrial inquiry commission. There always has been. But the appropriate committee for such a request would be before the Standing Committee on Labour, Manpower and Immigration when and if the estimates for the Department of Labour come forward.

Certainly this is not the appropriate Committee to investigate or even recommend to the Minister of Labour that it investigate the relationship between the employees and Air Canada. There is an appropriate committee.

I can see justification for Mr. McKenzie's request. I am simply saying that this is not the forum, nor the time, nor the place for such a motion.

**The Chairman:** I am inclined to agree with you. Does anybody else want to speak on the point of order? Mr. Stewart.

**Mr. Stewart (Cochrane):** I am not sure that I would agree with the admissibility of this particular motion, but as far as the right of the member to introduce it is concerned, it is my understanding that the Committee is master of its own business. We can make any motion we wish in this Committee. It can be introduced into the House in the form of a report. It is up to the House to decide whether or not it concurs in that report.

I do not think it is up to a regulation issuing either from a House leader's office or the Speaker's office to determine what any committee should or should not accept in the way of motions. I should certainly like to go on record as saying that the member has every right to make this motion, or any other motion, and this Committee has the duty to vote on that motion and present it to the House if it passes.

**Mr. Mackasey:** Mr. Chairman, I would like to speak to my colleague who shows the democracy on this side of the table. I think the Speaker did make the ruling, however, when we did precisely that the last time this Committee met, to interview Air Canada and CNR, if I am not mistaken. You made a ruling, which I thought was a very wise one, but the Speaker proved to be wiser as you may recall. What Mr. Stewart is suggesting is a duplication of your wise decision. The Speaker no doubt will be wiser once more and rule your decision out of order.

**The Chairman:** On that point, and to comment on Mr. Stewart's suggestion: in the Speaker's ruling in *Votes and Proceedings*, at the time Mr. Mackasey suggests, he states:

[Interpretation]

**Une voix:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** Excusez-moi, monsieur McKenzie. Vous êtes en train de discuter la motion. Or, je n'ai pas encore pris de décision à son égard. Et j'espérais que vous m'aideriez à décider si oui ou non elle est recevable et je crois que M. Mackasey a quelque chose à dire à ce sujet.

**M. MacKasey:** Je sais que M. McKenzie serait le dernier du Comité à vouloir formuler toutes sortes de renseignements sous prétexte de résolution. Aux termes de la loi, monsieur McKenzie, l'établissement d'une commission d'enquête industrielle est régi par des dispositions très précises. Cela a toujours été le cas d'ailleurs. Mais il me semble qu'une telle requête serait mieux venue au Comité permanent du travail, de la main-d'œuvre et de l'immigration, lorsque seront étudiées les prévisions budgétaires du ministère du Travail.

Ce comité n'est sans doute pas le comité voulu pour enquêter ou même recommander au ministre du Travail qu'une enquête soit faite sur les relations entre les employés et Air Canada. Il y a un comité plus apte à le faire.

Je pense que la requête de M. McKenzie a quelque justification. Tout ce que je veux dire c'est que la motion présentée ici n'est pas adressée au bon public, n'est pas faite au bon moment ni au bon endroit.

**Le président:** J'aurais tendance à être d'accord avec vous. Quelqu'un d'autre veut-il dire quelque chose sur cette question de règlement? Monsieur Stewart.

**M. Stewart (Cochrane):** Je ne suis pas tout à fait sûr d'être d'accord avec l'acceptabilité de cette motion, mais pour ce qui est du droit du député à la présenter, il me semble que le Comité est son propre maître. Nous pouvons faire n'importe quelle motion que nous jugerons utile dans le cadre de ce Comité. On pourrait la présenter à la Chambre sous forme de rapport. Il reviendra alors à la Chambre de décider si oui ou non elle est d'accord avec ce rapport.

Je ne pense pas que l'on ait besoin d'une décision émanant du bureau du leader de la Chambre ou de l'Orateur pour savoir ce que ce Comité devrait ou ne devrait pas accepter en tant que motion. Je tiens à dire qu'à mon avis le député a le droit de faire cette motion ou n'importe quelle autre motion et que le Comité a le devoir de voter sur cette motion et de la soumettre à la Chambre si elle est acceptée ici.

**M. Mackasey:** Monsieur le président, j'aimerais parler à mon collègue qui semble faire preuve de démocratie et qui se trouve de ce côté de la table. Toutefois, je pense que l'Orateur a pris une décision la dernière fois que ce Comité s'est réuni, précisément, pour entendre Air Canada et les chemins de fer nationaux, si je ne m'abuse. Vous avez pris une décision qui m'a semblé très sage, mais l'Orateur s'est montré encore plus sage si vous vous en souvenez. Ce que M. Stewart suggère c'est que vous preniez une décision sage. L'Orateur sans doute se montrera plus sage encore une fois et décidera que la chose n'est pas acceptable.

**Le président:** A ce propos, et pour répondre à la suggestion de M. Stewart, il est dit dans la décision de l'Orateur, prise dans le cas cité par M. Mackasey ce qui figure aux procès-verbaux:

[Texte]

It could be said that the report of the Committee both in its forms as to its substance, ought to correspond with the authority with which the Committee is invested.

We have before us, the estimates of the Department of Transport. To request this Committee to request the Minister of Labour to enter forthwith into an inquiry I really think Mr. McKenzie—and I have taken the advice of Mr. Stewart and Mr. Mackasey into consideration—this is not the form in which to bring this up. Unless any other member wishes to speak to the question of whether it is in order or not, I could take it and stand it in abeyance. But I think I am going to have to rule it out of order.

**Mr. McKenzie:** For the length of time that this problem at Dorval has been kicked around—And now the union has written a letter stating that they cannot get any co-operation from the first and second levels in regard to safety at the airport. Somebody is going to have to do something.

I am quite prepared to change that resolution. Or is there another way we could expedite this matter—does the Minister want to use his initiative or his position to do something about this? But we have to have some kind of formal inquiry and a report back. This is ridiculous; this has been going on for a year with nothing done.

**The Chairman:** Mr. McKenzie, you can question the Minister and his departmental officials on the matter of whether or not there was proper certification of aviation personnel, commercial operators, and aircraft surveillance—that whole aspect; their inspection to make certain that standards, safety and otherwise, are maintained. You can question him on that right now if you like. I will give you another five minutes. I wish you would do that, rather than attempt to establish a new inquiry into this whole matter.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, on a point of order on the topic upon which you were advising Mr. MacKenzie. The Minister is here today and I think it is the privilege of any member to cross-examine the Minister in his role as Minister of Transport and attempt to persuade him, and ask him if he is interested in looking into this with Air Canada.

**The Chairman:** I have no objections to that whatsoever.

**Mr. Rose:** I do not see why Mr. McKenzie cannot proceed along that line for four minutes.

**Mr. Chairman:** Go ahead, Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** I would like to point out to Mr. Rose that there has been quite an exchange of letters with Mr. Pratte about this—I brought it up in the House of Commons. They just refused to do anything about it. I would like to read...

**The Chairman:** Direct your questions to the witness, Mr. McKenzie, rather than to Mr. Rose.

**Mr. McKenzie:** I am sorry, Mr. Chairman. I would like to bring to the Minister's attention this union letter which states:

[Interprétation]

On pourrait dire que le «rapport d'un Comité quant à la forme aussi bien qu'au fond, devrait correspondre à l'autorité conférée au Comité.»

Nous avons à étudier les prévisions budgétaires du ministère des Transports. Vouloir que le Comité demande au ministre du Travail fasse immédiatement mener une enquête me semble, M. McKenzie, et je tiens compte des conseils que m'ont été donnés par M. Stewart et Mackasey ne pas être la forme appropriée pour soulever cette question. A moins qu'un autre député désire exprimer son opinion sur la question, il faut savoir si la chose est acceptable ou non, je déciderai que nous laisserons la question en suspend. Mais je pense qu'il me faut décider que la motion n'est pas acceptable.

**M. McKenzie:** Depuis le temps que l'on parle de ce problème de Dorval... et maintenant le syndicat a écrit une lettre pour dire qu'ils ne pouvaient obtenir aucune collaboration de la part des responsables situés aux deux niveaux supérieurs pour ce qui est de la sécurité à l'aéroport. Il faudra bien que quelqu'un fasse quelque chose.

Je suis tout à fait prêt à changer cette résolution, à moins qu'il y ait une autre manière d'envisager la question. Le ministre veut-il de sa propre initiative ou du fait de sa position faire quelque chose à ce sujet? Mais je pense qu'il faudrait qu'une enquête officielle soit menée et qu'un rapport soit fait. C'est une histoire ridicule; voilà une année que les choses traînent et rien n'a été fait.

**Le président:** Monsieur McKenzie, vous pouvez poser des questions au ministre et à ses responsables ministériels si le personnel de l'aviation, les agents commerciaux et le personnel responsable de la surveillance des avions son proprement accrédités, si des inspections ont été faites afin de voir si les normes de sécurité et autres étaient bien respectées. Vous pouvez lui poser des questions immédiatement si vous le voulez. Je vous donne encore 5 minutes. J'espère que vous profiterez de cette possibilité plutôt que d'essayer de provoquer une nouvelle enquête pour toute cette question.

**M. Rose:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Au sujet des conseils que vous prodiguez à M. McKenzie, le ministre est ici aujourd'hui et je pense que tout député a le privilège de poser des questions au ministre en tant que ministre des Transports et d'essayer de le persuader ou de lui demander si il a quelque intérêt à considérer cette question avec Air-Canada.

**Le président:** Je n'ai absolument aucune objection à cela.

**M. Rose:** Je ne vois pas pourquoi M. McKenzie ne pourrait pas le faire pendant 4 minutes.

**Le président:** A vous, monsieur McKenzie.

**M. McKenzie:** J'aimerais préciser à M. Rose qu'il y a eu des échanges de lettres avec M. Pratt de cette question—je l'ai soulevé à la Chambre des communes. Ils ont simplement refusé de faire quoi que ce soit. J'aimerais vous donner lecture...

**Le président:** Posez vos questions au témoin, monsieur McKenzie, plutôt que de les poser à M. Rose.

**M. McKenzie:** Je suis désolé, monsieur le président. J'aimerais porter cette lettre du syndicat à l'attention du ministre. Voici ce qu'elle stipule.

## [Text]

Unfortunately the shop stewards and customer service have to deal with first-level Air Canada supervisors that are not interested in resolving grievances or applying the collective agreement. The supervisors' only concern is trying to run a scheduled operation at all costs. The results of this attitude causes one of our largest problems and most frequent violation of the collective agreement, safety. The collective agreement is quite clear in that management is specifically charged with a duty of initiating and monitoring all practices necessary to ensure the safety and health of employees as well as ensuring the safety of all equipment.

Because of the attitude of first-level supervision and the refusal to initiate safety, the shop committee is presently handling the problem at the second level of the grievance procedure which is the Regional Vice-President or his designated representative.

I would like to give you two examples of what is happening. I brought to Mr. Pratte's attention last year faulty oxygen masks in Air Canada aircraft, and here is an example that this condition is still existing.

Out of Quebec City last Tuesday, March 26, aircraft 761...

I am quoting from an Air Canada document. This is not something I have manufactured or dreamt up. The aircraft was climbing, it lost pressure and they had to drop the oxygen masks. While climbing at 14,000 feet, they lost cabin pressure, masks deployed but only 40 per cent supplied oxygen. This plane was just 26 hours off the A-check, which means that it had been in for a complete check, but apparently this check was not done.

## • 1625

Here is another example regarding engine controls. They are pointing out that these controls were in a state of distress ranging from moisture in assembly and lack of lubrication on cables to worn cables and deterioration of teflon linings in conduits. The conclusion to the study into these engine controls was that it was due as a result of a breakdown in the routine C-3 check maintenance due to job tickets not being issued. I do not know how important this job ticket is but apparently it is causing a problem at Dorval. This check is not being done and the job tickets are not being issued.

Eight shop inspectors submitted a four-page complaint last September in regards to maintenance quality and there have been other complaints at Dorval. I have discussed this oxygen mask problem with Air Canada employees and they tell me when the planes are in for the check they do not take these masks out of the little compartments. Some of them have been in there since the day they bought the plane. You know what material is like. I guess if it has been lying in there folded up for years, it

## [Interpretation]

Malheureusement les responsables des boutiques et les employés du service de la clientèle doivent traiter avec les surveillants du plus haut niveau d'Air-Canada, lesquels ne voient pas l'intérêt de régler les griefs ou de mettre en application la convention collective. La seule préoccupation des surveillants est de faire fonctionner à tout prix une opération prévue à l'avance. Cette attitude provoque l'un des problèmes les plus importants qu'il nous faille résoudre et provoque également de fréquentes infractions à la convention collective en ce qui concerne la sécurité. La convention collective est très nette à ce sujet: c'est précisément à la direction qu'incombe le devoir de mettre en pratique et de vérifier que toutes les mesures nécessaires soient prises pour assurer la sécurité et la santé des employés aussi bien que la sécurité du matériel.

Du fait que l'attitude des surveillants du plus haut niveau et du refus de mettre en application les mesures de sécurité, le comité des magasins est en train de résoudre le problème au deuxième niveau de la procédure griefs, c'est-à-dire au niveau du vice-président régional ou de son représentant désigné.

J'aimerais vous donner deux exemples de ce qui arrive. J'ai porté à l'attention de M. Pratt l'année dernière un mauvais fonctionnement des masques à oxygène dans les avions d'Air-Canada et voilà qu'un exemple de ce mauvais fonctionnement a été démontré récemment.

De la ville de Québec, mardi dernier, le 26 mars, l'avion 761...

Je cite un document d'Air-Canada. Ce n'est pas quelque chose que j'ai fabriqué de toute pièce ou dont j'ai rêvé. L'avion prenait de l'altitude, la pression a baissé et il a fallu faire tomber les masques à oxygène. En s'élevant, lorsque l'avion est arrivé à 14,000 pi. d'altitude, la pression a baissé dans la cabine et il a fallu recourir aux masques à oxygène mais seulement 40 p. 100 ont pu effectivement fournir de l'oxygène. Cet avion venait de passer la vérification depuis à peine 26 heures, ce qui veut dire qu'une vérification complète avait dû être faite, mais il semble qu'elle ne l'a pas été.

Il y a un autre exemple concernant les commandes des moteurs. On dit que ces commandes sont en très mauvais état, qu'elles ont été soumises à l'humidité au moment du montage et que les câbles ne sont pas assez lubrifiés dans le moins grave des cas et dans le pire les câbles sont usés et les revêtements de teflon des conduits sont en mauvais état. En conclusion de cette étude sur les commandes des moteurs, on a dit que cela était dû au fait que l'entretien C-3 habituel n'était plus effectué parce que certaines attestations n'étaient plus distribuées. Je ne sais pas quelle est l'importance de ces attestations, mais il semble que cela crée un problème à Dorval. Cette vérification ne se fait pas et les attestations ne sont pas données.

Huit inspecteurs des ateliers ont présenté une réclamation de 4 pages en septembre dernier concernant la qualité de l'entretien et il y a eu d'autres plaintes à Dorval. J'ai discuté des problèmes des masques à oxygène avec les employés d'Air Canada et ils me disent que lorsque les avions sont au sol pour vérification, ils ne sortent pas ces masques de leurs petits compartiments. Certains sont donc restés là depuis le jour où l'avion a été acheté. Vous savez ce que c'est que l'équipement, je suppose que si ces mas-

[Texte]

probably has cracks and holes in it. So you can see the importance of something having to be done, Mr. Minister.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, I understand and I remember very well last year when you put the question to me. I asked the department at that time to see that the management of Air Canada meets with the union to try to revise all this and to see all the deficiencies or shortcomings in the procedure.

Of course, what you are citing, I presume, is a letter from the union and addressed to whom, I do not know. I do not know what value the document has that you have there. I know one thing is wrong and that is, about the DC-9 accident, to say that 40 per cent of the masks refused to deploy. This is not true. It was eight out of the full number of 75 and if you call that 40 per cent, I think it is a little exaggerated.

**Mr. McKenzie:** It is not me; it is Air Canada that is calling it 40 per cent.

**Mr. Marchand (Langelier):** Pardon me?

**Mr. McKenzie:** Air Canada is calling it 40 per cent.

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh no, no, no. I got the information from Air Canada and they told me that eight masks refused to deploy.

**Mr. McKenzie:** I will give you copies of the document, Mr. Chairman.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, give me a copy of the document.

You know, in that field, I have no comparison right now on how bad the security records of Air Canada can be when compared, say, to CP or any American airline. I am under the impression that the record is good now. We can check on this. It is surely possible to get a report that we can discuss here.

There is one thing, because of my background that bothers me a little. There is a union there and they have collective rights. They can negotiate with Air Canada; they can even close down the airline. I am just wondering how we can discuss matters of security if the general record of Air Canada is bad. I think this Committee should look into the accident. Nobody was hurt but I am worried when I read about such a thing. I do not know—I see myself at 25,000 without any oxygen. If the aircraft is depressurized, this is surely a serious situation but we cannot say that it happens daily. There is the case of a DC-10 exploding in the air—there are some accidents.

As I see it, it is a problem for us as a Committee or for me as a Minister. If this company, the property of the public of Canada, really does not take all the measures to assure the security of the public, we should do something about it. On the other hand, if the union itself knowing all those things, does not take that up to arbitration and fight it publicly, there is something wrong. I have never seen this paper and they never wrote to me about it.

[Interprétation]

ques sont restés pliés pendant plusieurs années, ils ont probablement des trous et des fissures. Monsieur le ministre, vous pouvez donc constater combien il importe que l'on fasse quelque chose.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, je comprends et je me souviens très bien que vous m'avez posé la question l'année dernière. J'ai demandé au ministère à l'époque de faire en sorte que la direction d'Air Canada rencontre le syndicat afin d'essayer de revoir tout cela et de corriger tous les défauts et les manquements de la procédure.

Je suppose bien sûr que votre citation provient d'une lettre du syndicat qui est adressée, je ne sais pas qui. Je ne sais pas quelle est la valeur du document que vous possédez. Je sais qu'il y a quelque chose de faux, c'est au sujet de l'accident du DC-9, lorsque vous dites que 40 p. 100 des masques n'ont pas fonctionné. Ce n'est pas vrai. Il s'agissait en fait de 8 masques sur un total de 75 et si vous pensez que c'est là 40 p. 100, je pense que vous exagérez un peu.

**M. McKenzie:** Ce n'est pas moi; c'est Air Canada qui dit qu'il s'agit de 40 p. 100.

**M. Marchand (Langelier):** Je vous demande pardon?

**M. McKenzie:** C'est Air Canada qui affirme qu'il s'agissait de 40 p. 100.

**M. Marchand (Langelier):** Oh non, non. J'ai moi-même eu ce renseignement d'Air Canada et ils m'ont dit que les masques ont refusé de fonctionner.

**M. McKenzie:** Je vous donnerai une photocopie du document, monsieur le président.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, donnez-moi une photocopie du document.

Vous savez, dans ce domaine, je ne peux pas faire de comparaison dans l'immédiat afin de voir où se situe Air Canada pour la sécurité en comparaison, par exemple, de CP ou de n'importe quelle compagnie américaine. J'ai l'impression qu'en ce moment Air Canada n'est pas trop mal placé. Nous pourrions le vérifier. Il sera certainement possible d'obtenir un rapport que nous pourrions discuter ici.

Du fait de mes antécédents, il y a tout de même une chose qui me préoccupe un petit peu. Il y a quand même un syndicat et il y a des droits collectifs. Ils peuvent négocier avec Air Canada; ils peuvent faire fermer la compagnie. Je me demande simplement comment nous pourrions discuter de la question de sécurité si les performances d'Air Canada sont mauvaises. Je pense que ce Comité devrait prendre en considération l'incident. Personne n'a été blessée, mais lorsque j'entends une chose pareille, je suis un peu préoccupé. Je ne sais pas—je m'imagine à 25,000 pi. sans oxygène. Si la pression est trop faible dans l'avion c'est sûrement très grave, mais on ne peut pas dire que cela arrive tous les jours. Il y a bien l'exemple d'un DC-10 qui a explosé dans les airs—il y a des accidents.

Personnellement, je pense que c'est un problème pour nous en tant que Comité et pour moi en tant que ministre. Si cette société, qui est une société publique canadienne, ne prend pas toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du public, nous devrions faire quelque chose. D'autre part, si le syndicat lui-même sachant tout cela, ne porte pas l'affaire en arbitrage et ne la combat pas publiquement, il y a quelque chose qui ne va pas. Je n'ai jamais vu ce document et on ne m'a jamais écrit à ce sujet.

[Text]

**Mr. McKenzie:** That is what I quoted from you; they are taking it up with the Regional Vice-President.

• 1630

**Mr. Marchand (Langelier):** Well, that is the normal step in any plant. You know, when you have a grievance in any labour agreement, you start with the foreman, then you go to the superintendent and then to the president; and after that you can ask the Minister of Labour to form a board of conciliation.

In the meantime, if it is a matter of public interest, they can call on me and say: "Hey, come on. You are responsible for this part of the operation". What do you have to do? It is the first time that I hear that. So that means you are doing the job of the union. I think that they have better unions than that.

I am not ready to start from the point of saying that the union is not doing a good job there, because I think that they are. It may be that if the general record is bad, well then maybe we should, as a Committee, and I should, as a Minister, surely do something.

**Mr. McKenzie:** Will you?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, sure. But I think that if you get a piece of paper—and you are the only one that has it, I do not have it—please make a copy and give it to me, so that I know exactly what it means.

**Mr. McKenzie:** I got absolutely no place last fall with regard to giving this information to Mr. Pratte.

**The Chairman:** Mr. McKenzie, I am sorry but I must move on to another member.

Mr. Guay is the next one on my list, then Mr. Rose and Mr. Stevens.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I will pass mine to Mr. Mackasey, please.

**The Chairman:** Mr. Mackasey.

**Mr. Mackasey:** I will be very brief, Mr. Chairman, I sympathize with Mr. McKenzie's point of view and we are all interested, as the Minister said, in safety.

I would have liked the particular union identified, since there are many in Air Canada, and it might be useful if we heard from Mr. Pitford, the general chairman of the union, as to why they are not taking advantage of the definite clause, which is included, I happen to know, in their collective agreement, on the question of safety.

There is a procedure which the unions can and should follow on behalf of their members, who after all have a stake in the reputation of Air Canada and also a stake in investigations that should happen as a result of safety measures not being followed. Therefore it is quite logical that the union would have in its collective agreement a proper procedure to follow up these grievances.

Mr. McKenzie is quite logical in raising the question. My objection before was that this is not the proper place nor is the Minister of Labour the proper individual; but it does not solve the question of the statement made by that particular union, which I gather is an internal document circulated within the union, indicating they are taking it up within their own ranks. So if this is true, it means that something is happening because they are getting it up to

[Interpretation]

**M. McKenzie:** C'est ce que j'ai appris de votre ministère, ils sont en train d'essayer de résoudre la question au niveau du vice-président régional.

**M. Marchand (Langelier):** Eh bien, c'est ainsi que se passent normalement les choses dans toute usine. Vous savez que pour tout grief dans une convention de travail, vous commencez par le contremaître, puis vous passez au surintendant et ensuite au président; et après cela vous pouvez demander au ministre du Travail de créer un comité de conciliation.

Dans l'intervalle, et c'est une question d'intérêt public, ils peuvent m'appeler et me dire: «Voyons! Vous êtes responsable de cet aspect de l'opération». Qu'allez-vous faire? C'est la première fois que j'en entends parler. Donc cela veut dire que vous faites le travail du syndicat. Je pensais qu'ils avaient de meilleurs syndicats que ça.

Je ne suis pas prêt à dire que le syndicat ne fait pas un bon travail dans ce cas, car je pense qu'il agit comme il faut. Il se peut que si les choses vont mal de manière générale, eh bien, nous devrions de toute évidence, en tant que comité, et moi en tant que ministre, faire quelque chose.

**M. McKenzie:** Allez-vous faire quelque chose?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, bien sûr. Mais si vous avez un document—et vous êtes le seul à le posséder, je ne l'ai pas—je vous prierais d'en faire une photocopie et de me la donner afin que je sache exactement ce que cela signifie.

**M. McKenzie:** A l'automne dernier, ça ne m'a absolument rien donné de le dire à M. Pratte.

**Le président:** Monsieur McKenzie, je rejette mais il faut passer à un autre député.

M. Guay est le suivant sur ma liste, puis viennent MM. Rose et Stevens.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je cède mon tour à M. Mackasey, si c'est possible.

**Le président:** Monsieur Mackasey.

**M. Mackasey:** Je serai très bref, monsieur le président. La question soulevée par M. McKenzie m'intéresse et je pense que tout le monde est intéressé, comme le ministre l'a dit, par la sécurité.

J'aimerais que l'on identifie le syndicat en question, puisqu'il y en a beaucoup pour Air Canada et il serait peut-être bon que nous entendions M. Pitford, le président général du syndicat, afin de savoir pourquoi ils ne profitent pas de la clause qui figure dans la convention collective pour cette question de sécurité.

Il y a une certaine procédure que les syndicats peuvent et devraient suivre au nom de leurs membres, à qui, après tout, importe aussi la réputation d'Air Canada et à qui il importe que des enquêtes soient menées parce que certaines mesures de sécurité ne sont pas respectées. Il est donc tout à fait logique que le syndicat dispose d'une procédure adéquate dans la convention collective pour la suite à donner à ces griefs.

M. McKenzie agit logiquement en soulevant la question. L'objection que j'avais faite tout à l'heure était que ce n'est pas l'endroit voulu et que le ministre du Travail n'est pas la personne à qui il faut s'adresser en l'occurrence; mais cela ne résout pas le problème de la déclaration faite par le syndicat, document qui, je suppose, est à diffusion restreinte et doit être réservé au syndicat. Toutefois, le texte précise que des mesures sont prises à l'intérieur même du

[Texte]

the proper authorities to discuss with their equivalent within Air Canada.

Perhaps, Mr. Minister, you might be able to get us that report so as to assure us that there has been communication between the union, because all I get out of Mr. McKenzie's letter so far is that the union has taken up the question of safety, which is their responsibility; so I do not think that the union is falling down on the question.

That does not prove that their allegations are accurate: it simply says that they have allegations to make to Air Canada, to be determined eventually. The question is how long, and I think Mr. McKenzie is right in wanting to know how long the procedure should be, because he did raise it once before with Mr. Pratte. I do not think you can go beyond it at this Committee or at this time.

**The Chairman:** Did you want to comment, Mr. Minister?

**Mr. Marchand (Langelier):** Well, I think it is a serious problem and I do not want to just push it aside and use a procedure. But I think that what the union is doing is to do its job.

Now, if an adjudicator or a conciliator or a board of conciliation says that this is true, that Air Canada is not taking all the measures to ensure the security of the employees and the public, be sure that if I do not act on this, I hope that you are going to give me hell.

**The Chairman:** Thank you Mr. Mackasey.

Mr. Rose.

**Mr. Rose:** Thank you, Mr. Chairman.

I was very interested, as were many other members, and also members of the press, in the Minister's speech of a couple of weeks ago in which he admitted candidly—and I am only paraphrasing his remarks but he left me with this impression—that the transportation policy as articulated in 1967, having to do with competing forms of transport, had not worked out in the best interests of the Canadian transportation service generally. I would like, if possible, for the Minister to reply to this question as briefly as I will put the question: What led him to this conclusion? What does he intend to do about it? And what is the lead time he is speaking about?

• 1635

**Mr. Marchand (Langelier):** I repeat, I never condemned the whole department, most of them work very well.

But you have all these problems of the rate structure in the West, this shortage of rail cars, this lack of interest they may have in moving the grain, because the act is that way. We have no way of inciting the railways to move, or build cars for moving grain or lumber in B.C. And I had other problems as to that. I know that I have the full support of those who are working with me. Just now we are working with the pilotage authorities, and we see many things that have to be adjusted.

[Interprétation]

syndicat. Donc si cela est vrai, ça veut dire que quelque chose se produit parce qu'ils sont en train de s'en référer aux autorités compétentes afin de discuter avec leurs homologues d'Air Canada.

Peut-être pourriez-vous, monsieur le ministre, nous obtenir un rapport afin que nous soyons sûrs qu'il y a eu effectivement communication avec le syndicat, car tout ce que l'on apprend par la lettre de M. McKenzie c'est que le syndicat s'est chargé de la question de la sécurité qui est de sa responsabilité; donc je ne pense pas que le syndicat recule devant la question.

Cela ne veut pas dire que les allégations sont justifiées; tout ce que l'on sait c'est que l'on peut imputer certaines choses à Air Canada et qu'il faudra qu'une décision soit prise en définitive. Reste à savoir combien de temps cela prendra et je pense que M. McKenzie a raison de vouloir savoir combien de temps la procédure devrait durer, car il a déjà soulevé la question devant M. Pratte. Je ne pense pas que l'on puisse aller plus loin à ce Comité et en ce moment.

**Le président:** Avez-vous des remarques à faire, monsieur le ministre?

**M. Marchand (Langelier):** Eh bien, je pense que c'est un problème grave et je ne veux pas simplement le mettre de côté et suivre la procédure. Mais je pense que le syndicat en agissant de la sorte fait ce qu'il convient.

Maintenant, si un arbitre ou un conciliateur ou un comité de conciliation dit que la chose est vraie, qu'Air Canada ne prend pas toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des employés et du public, soyez certains que si je n'agis pas en conséquence, j'espère bien que vous allez me le faire payer.

**Le président:** Merci, monsieur Mackasey.

Monsieur Rose.

**M. Rose:** Merci, monsieur le président.

Comme beaucoup d'autres députés et comme beaucoup de représentants de la presse, je me suis fort intéressé au discours fait par le ministre il y a deux semaines. Il admettait candidement—et je ne fais que paraphraser ses remarques, mais c'est l'impression que j'en ai tirée—que la politique de transports telle qu'elle a été établie en 1967, pour ce qui est des formes concurrentes de transports, n'avait pas donné de résultats qui étaient dans l'intérêt des transports canadiens de manière générale. J'aimerais, si possible, que le ministre réponde à cette question aussi brièvement que je vais la poser. Qu'est-ce qui l'a amené à cette conclusion? Qu'a-t-il l'intention de faire à ce sujet? Et quel est le moment opportun dont il parle?

**M. Marchand (Langelier):** Je le répète, je n'ai jamais condamné le ministère dans son ensemble, le travail est excellent dans la plupart des secteurs.

Cependant, il y a tous ces problèmes de structure des tarifs dans l'Ouest, de pénurie de wagons de chemin de fer, de ce manque d'intérêt dans le transport des grains, la faute en revenant à la loi. Nous n'avons pas de moyens d'inciter les chemins de fer à transporter, ou à construire des wagons pour le transport des grains ou du bois en Colombie-Britannique. Et j'ai eu bien d'autres problèmes à ce sujet. Je sais que j'ai l'appui total de ceux qui travaillent avec moi. A l'heure actuelle, nous travaillons avec les autorités de pilotage, et nous constatons que beaucoup de choses ont besoin d'adaptation.

[Text]

I repeat what I said, or tried to say in the House, the main philosophy was, "you are in business like any other private enterprise". But, at the same time, we imposed on them certain obligations. To meet those obligations they had to charge in certain sectors without any apparent justification. Because they move grain, and they are compelled by law to move grain, they will have a tendency to surcharge somewhere else. Why is only this sector of society paying for that? This is the whole philosophy.

If in the Transport Act we had said, "You are a private enterprise. Make money and assume your responsibility." But this is not what we did. At the same time that we said that they were supposed to be guided by competition principles, we imposed upon them a certain number of obligations. For example—and this is something which strikes me, I do not know if I mentioned it in the House—we said, "You are going to maintain some passenger trains, but we are going to give you subsidies for those trains exclusively for the operational costs." That means that they are not authorized to spend a cent of those subsidies for maintenance, for the renewal of their equipment. So in many places you have old trains. We have had many complaints now.

This is what we are trying to revise. We know that we have the kind of country where it will always be impossible for a railway to make money. If you want to have a railway to the North, I do not see how it can make money, but it might be in the national interest to have it. If you say that the only principle you have is the principle of free enterprise, I say that either they are not going to do it or we will have to pay for it, pay for the CPR and the CNR. These are all the things. I am not going to make my speech again, Mr. Rose.

**Mr. Rose:** I was afraid for a moment, Mr. Minister, that that is precisely what you were going to do. You went beyond the rail lines bit. You talked about the fact that we had a number of regional air carriers, and that sort of thing, and that they wanted to expand.

I was interested though in one of your remarks where you said that you had no power to require the railways to provide certain rolling stocks for all traffic.

**Mr. Marchand (Langelier):** Not as a minister.

**Mr. Rose:** Is it not your responsibility to administer the Railway Act? Is that the CTC's job?

**Mr. Marchand (Langelier):** Part is the CTC's responsibility. Power in many fields is theirs.

**Mr. Rose:** Section 262, for instance, is devoted precisely to the provision of rolling stock by the rail lines. Whose responsibility is that? Is that yours, Mr. Minister, or is it Mr. Benson's?

**Mr. Marchand (Langelier):** It is the CTC's.

**Mr. Rose:** The CTC's; when I asked him, he did not want it either.

**Mr. Marchand (Langelier):** No? And the railways do not want it either. This is why we do not have cars.

[Interpretation]

Je répète ce que j'ai dit ou ce que j'ai essayé de dire à la Chambre, l'idée maîtresse étant que ces compagnies ne sont pas différentes des autres entreprises privées, mais qu'en même temps, nous leur imposons certaines obligations. Pour satisfaire à ces obligations, elles ont dû augmenter leurs tarifs dans certains secteurs sans justification apparente. Devant transporter le grain, et la loi les y oblige, elles ont tendance à augmenter leurs tarifs dans d'autres secteurs. Pourquoi ce seul secteur de la société en fait-il les frais? C'est là que se trouve l'idée maîtresse.

Nous aurions pu dire dans la Loi sur les transports: «Vous êtes une entreprise privée, faites des profits et assumez vos responsabilités.» Mais ce n'est pas ce que nous avons dit. Nous leur avons dit à la fois qu'elles étaient censées être guidées par les principes de la concurrence, et que nous leur imposons un certain nombre d'obligations. Par exemple, et c'est quelque chose qui me frappe, je ne sais si je l'ai mentionné à la Chambre, nous avons dit: «Vous devez maintenir certains trains de voyageurs, mais nous ne vous accorderons des subventions pour ces trains que pour les frais d'exploitation.» Cela veut dire qu'elles n'ont pas l'autorisation de consacrer un sou de ces subventions à l'entretien, au renouvellement de l'équipement. On a donc dans de nombreux endroits de vieux trains. Nous avons eu beaucoup de plaintes à ce sujet.

C'est ce que nous essayons de réviser. Nous savons que nous sommes dans le genre de pays où il sera toujours impossible au chemin de fer d'être rentable. Si on veut que le chemin de fer aille dans le Nord, je ne vois pas comment il peut être rentable, mais il se peut que cela serve l'intérêt national. Si on dit que le seul principe est celui de la libre entreprise, je réponds qu'ou bien ils ne le feront pas, ou bien il nous faudra en assumer les frais, subventionner le CP et le CN. Il s'agit de toutes ces choses et je ne vais pas répéter mon discours, monsieur Rose.

**M. Rose:** J'ai eu peur un instant, monsieur le ministre, que c'était précisément ce que vous alliez faire. Vous avez dépassé le domaine du chemin de fer. Vous avez parlé d'un certain nombre de transporteurs aériens régionaux qui veulent se développer.

Toutefois, il m'a intéressé de vous entendre dire dans une de vos remarques que vous n'aviez pas le pouvoir de requérir des chemins de fer qu'ils fournissent certains équipements roulants pour tout le trafic.

**M. Marchand (Langelier):** Pas en tant que ministre.

**M. Rose:** N'avez-vous pas la responsabilité d'administrer la Loi sur les chemins de fer? Est-ce la tâche de la CCT?

**M. Marchand (Langelier):** C'est en partie la responsabilité de la CCT. Ils ont ce pouvoir dans de nombreux domaines.

**M. Rose:** Par exemple, l'article 262 est consacré précisément à l'approvisionnement en équipement roulant par les lignes ferroviaires. Qui est responsable de cela? Est-ce vous, monsieur le ministre, ou est-ce M. Benson?

**M. Marchand (Langelier):** C'est la CCT.

**M. Rose:** La CCT; lorsque je le lui ai demandé, il n'en a pas voulu non plus.

**M. Marchand (Langelier):** Non? Et les chemins de fer n'en veulent pas non plus. C'est pourquoi, nous n'avons pas de wagons.



[Texte]

This mixture of power. For example, what did we do when we wanted to have more hopper cars to move grain?

**An hon. Member:** You bought them!

• 1640

**Mr. Marchand (Langelier):** The Government of Canada had to pay for them. We gave the hoppers cars. We said to the railways, "Come on, you operate the hopper cars"; they do not even want to pay for the maintenance. I understand that is their principle if they do not make money. But what I do not understand is why we do not change it. When it becomes normal there are certain services which have to be rendered by railways in Canada and if we have to pay for them, let us pay for them; that is all.

**Mr. Rose:** Could I take from your speech that if competition and the free enterprise philosophy will not work for Canada as a purely competitive system in transportation generally, then are you prepared to promote some other form of policy and when can we hear about it?

**Mr. Marchand (Langelier):** I am ready to do that; I will try it and I will see how successful I will be. Free competition we do not have everywhere in transport because in air services we do not have competition. You have a regional carrier that has the permit to operate on a route and there is no competition at all. So it is not true: sometimes it is true; sometimes it is not true. The problem I raised with the regional carriers is not because I was complaining about their efficiency, and maybe some are better than even Air Canada; but what I am saying is that because they are in the jet business, they need a lot of money and they want long hauls, they want long routes so that they can make money and some of them are no longer interested in short hauls. So people are complaining and say, "How come you are abandoning this service, say, between Brandon, Yorkton and Winnipeg—because the airline was no longer making any money." Where is the idea of service to the population in all this?

**Mr. Rose:** That is what I would like to know. That is why we are waiting for your policy. I have three quick questions that will not take too long. One is that throughout your report there is a constant reference to the preoccupation of MOT with safety and testing. If this is the case, unless this is just a new thing especially in terms of rail lines, why are three times more derailments in Canada now than in 1959 and double those of 1972?

The other one is that there was a phrase in the report that we had earlier—I cannot find it—something to the effect that our transportation needs do not stop with the provision of rail cars and we have to have some other forms because there were ships waiting around in the harbours, etc. That is a tantalizing phrase because it might have something to do with the coastal trade or the Dowling report of the development of a Canadian merchant marine. That is point two.

Point three, and my last one and I will not ask any more, is when are you going to allow us to go and look at the rail conditions west of Thunder Bay because we have been trying now for a year in this Committee.

[Interprétation]

C'est ce mélange des pouvoirs. Par exemple, qu'avons-nous fait lorsque nous avons voulu avoir plus de wagons-trémies pour transporter le grain?

**Une voix:** Vous les avez achetés!

**M. Marchand (Langelier):** C'est le gouvernement du Canada qui a dû les payer. Nous avons donné les wagons-trémies. Nous avons dit aux chemins de fer que c'était à eux de s'occuper de ces wagons-trémies, et ils ne veulent même pas assurer leur entretien. C'est leur politique quand ce n'est pas rentable et je le comprends. Mais ce que je ne comprends pas c'est pourquoi nous ne le changeons pas. Certains services doivent être rendus par les chemins de fer au Canada et si nous devons en assumer les frais, assumons-en les frais, c'est tout.

**M. Rose:** Pourrais-je déduire de votre discours que si la politique de la concurrence et de la libre entreprise ne marche pas au Canada dans le domaine des transports, êtes-vous alors disposé à préconiser une autre forme de politique et quand en entendrons-nous parler?

**M. Marchand (Langelier):** Je suis prêt à le faire, je l'essaierai et j'en analyserai le succès. La libre concurrence n'existe pas dans tous les domaines du transport, dans le domaine aérien, par exemple, il n'y a pas de concurrence. On peut avoir un transporteur régional qui a un permis pour exploiter une ligne et il n'y a pas du tout de concurrence. Ce n'est donc pas vrai, parfois, c'est vrai parfois cela ne l'est pas. Si j'ai soulevé le problème des transporteurs régionaux ce n'est pas parce que je me plaignais de leur efficacité, et certains peuvent être plus efficaces qu'Air Canada, mais ce que je voulais dire c'est qu'étant dans le domaine de l'aviation, ils ont besoin de beaucoup de recettes et ils veulent exploiter des lignes à longue distance afin de pouvoir faire des profits et les vols sur distance courte n'intéressent plus certains d'entre eux. Alors, les gens se plaignent et ils nous demandent pourquoi on abandonne ce service, disons, entre Brandon, Yorkton et Winnipeg simplement parce que la ligne n'est pas rentable? Qu'en est-il à ce moment-là de l'idée de service à la population?

**M. Rose:** C'est ce que j'aimerais savoir. C'est pourquoi nous attendons votre déclaration de politique. J'ai trois brèves questions qui ne seront pas trop longues. Premièrement, tout au long de votre rapport, il est fait état constamment de la préoccupation du ministère quant à la sécurité et aux tests. Si tel est le cas, à moins que cela ne soit simplement une nouveauté dans le cas des lignes ferroviaires, pourquoi y a-t-il eu trois fois plus de déraillements au Canada cette année qu'en 1959 et deux fois plus qu'en 1972?

Deuxièmement, il est dit dans le rapport que nous avons eu précédemment—je n'arrive pas à le trouver—que nos besoins en transport ne s'arrêtent pas à l'approvisionnement en wagons de chemin de fer et qu'il nous faut avoir d'autres formes car il y a des bateaux qui attendent dans les ports, etc., etc. C'est très inquiétant car il se peut que cela ait quelque chose à voir avec le commerce côtier ou le rapport Dowling sur le développement d'une marine marchande canadienne. Il s'agit de mon deuxième point.

Troisièmement, et ce sera mon troisième et dernier point, quand allez-vous nous permettre de nous rendre sur place pour étudier les conditions ferroviaires à l'ouest de Thunder Bay, cela fait un an que nous essayons de nous y rendre avec ce Comité.

[Text]

An hon. Member: ... in Montreal.

Mr. Rose: We did that one.

Mr. Marchand (Langelier): It depends on what you are interested in. What I am interested in, and I presume you are too, if we are going to change some of the things—this is your main interest, I think, in the House—and if I produce, say, a policy paper of some kind that we can all discuss, I think this is the main interest. If you tell me, "We have been to the West and there is a shortage of lumber cars," I will tell you, "You do not have to go; yes, there are. We are buying more hopper cars because there is a shortage. You do not need to go there for that." You may have other reasons to go and on this I am ready to negotiate with your Chairman to see how we can organize things so that your Committee can travel. But just to go there and say, "You know we have been there and we saw that there were 15 cars caught in the snow", I have a picture of that; if you want to see it I am ready to produce it.

Mr. Rose: I raised two other points ...

The Chairman: Just a minute, Mr. Rose. I understand the bell is ringing, summoning members to the House of Commons. I think we must answer that bell.

Mr. Rose: Could we have the Minister's reply?

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

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

Mr. Mazankowski: It is simply to determine when the Committee will meet again, Mr. Chairman.

An hon. Member: ... saved by the bell.

The Chairman: We could meet next Tuesday evening.

An hon. Member: How about tonight? The Minister has his people here.

Mr. Marchand (Langelier): I have someone to meet in Toronto. It is a bit difficult for me.

• 1645

The Chairman: The Minister advises me he is not particularly available tonight.

Mr. Marchand (Langelier): I have somebody from Toronto coming to see me tonight.

Mr. Mazankowski: How about tomorrow morning at 9.30?

Mr. Marchand (Langelier): It is a little too tight but you can sit. We have all the people of the department who can come.

The Chairman: We will try to arrange it and the notice will be sent out for next Tuesday.

[Interpretation]

Une voix: ... à Montréal.

M. Rose: Nous y avons déjà été.

M. Marchand (Langelier): Cela dépend de ce qui vous intéresse. Ce qui m'intéresse, et je suppose que ça vous intéresse également, si nous décidons d'apporter certaines modifications—c'est votre principal intérêt, à mon avis, à la Chambre—et si je propose disons, un document d'orientation politique que nous puissions tous discuter, je pense que c'est ce qui vous intéresse en premier. Si vous me dites: «nous nous sommes rendus dans l'Ouest et il y a pénurie de wagons pour le transport du bois», je vous répondrai: «vous n'avez pas besoin d'y aller, oui, il y a pénurie. Nous achetons plus de wagons trémie car il y a pénurie. Vous n'avez pas besoin d'y aller pour cela». Vous pouvez avoir d'autres raisons de vous rendre dans l'Ouest et je suis tout prêt à négocier avec votre président pour voir comment nous pouvons organiser cela afin que votre Comité puisse se déplacer. Mais se rendre simplement là-bas et dire: «vous savez nous avons été là-bas et nous avons vu que 15 wagons étaient coincés dans la neige», j'en ai une photo et si vous voulez la voir je suis prêt à vous la montrer.

M. Rose: J'ai soulevé deux autres points ...

Le président: Une minute, monsieur Rose. Je crois que la cloche sonne, demandant aux députés de se rendre à la Chambre. Il nous faut répondre à cette cloche.

M. Rose: Pourrions-nous avoir la réponse du ministre?

M. Mazankowski: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: Je veux simplement savoir quand le Comité se réunira de nouveau, monsieur le président.

Une voix: ... sauvés par la cloche.

Le président: Nous pourrions nous réunir mardi soir prochain.

Une voix: Et ce soir? Les représentants du ministre sont présents.

M. Marchand (Langelier): Je dois rencontrer quelqu'un de Toronto. Cela m'est un peu difficile.

Le président: Le ministre me dit qu'il ne lui sera pas particulièrement facile d'être libre ce soir.

M. Marchand (Langelier): Quelqu'un de Toronto doit venir me voir ce soir.

M. Mazankowski: Et demain matin à 9 h 30?

M. Marchand (Langelier): Mon programme est très chargé mais vous pouvez siéger. Tous les fonctionnaires du ministère peuvent venir.

Le président: Nous essaierons d'arranger cela et la convocation sera envoyée pour mardi prochain.

[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** And now on security, on derailment and safety, I am going to publish tomorrow the letters I received from the railways after discussion with the CTC and the union and you will have a base I think to discuss. You may be satisfied or not but you will have a document in your hands tomorrow.

**The Chairman:** The Committee stands adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Pour ce qui est de la sécurité, des déraillements et de la sécurité, je vais publier demain les lettres que j'ai reçues des chemins de fer après discussion avec la CCT et le syndicat ce qui vous donnera un point de départ pour la discussion. Cela ne vous satisfaira peut-être pas mais vous aurez un document entre les mains demain.

**Le président:** La séance du Comité est ajournée jusqu'à prochaine convocation de la présidence.

STATEMENT  
BY  
TRANSPORT MINISTER JEAN MARCHAND  
ON  
MINISTRY OF TRANSPORT 1974-75 ESTIMATE  
TO THE  
PARLIAMENTARY COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS  
THURSDAY, APRIL 4, 1974

[Text]

M. Marchand (Langeller): M. le Président, j'ai vu dans les journaux que l'Ontario a des problèmes de circulation et que les voitures sont bloquées dans les rues. Je pense que c'est un problème de circulation et que les voitures sont bloquées dans les rues. Je pense que c'est un problème de circulation et que les voitures sont bloquées dans les rues.

"We have been in the West and there is a shortage of lumber cars," I will tell you. "You do not have to go, you have to go. We are buying more lumber cars because there is a shortage. You do not need to go there by train. You may have other reasons to go and on that I am ready to negotiate with your Chairman to see how we can organize things so that your Committee can travel. But just to go there and say, "You know we have been there and we saw that there were 15 cars caught in the snow" I have a picture of that, if you want to see it I am ready to produce it.

Mr. Rose: I raised two other points...

The Chairman: Just a minute, Mr. Rose. I understand the bell is ringing, commencing members to the House of Commons. I think we must answer that bell.

Mr. Rose: Could we have the Minister's reply?

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

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

Mr. Mazankowski: It is simply to determine when the Committee will meet again, Mr. Chairman.

An hon. Member: ... saved by the bell.

The Chairman: We could meet next Tuesday evening.

An hon. Member: How about tonight? The Minister has his people here.

Mr. Marchand (Langeller): I have someone who lives in Toronto. It is a bit difficult for me.

\* 100

The Chairman: The Minister advises me he is not particularly available tonight.

Mr. Marchand (Langeller): I have somebody from Toronto coming to see me tonight.

Mr. Mazankowski: Now about tomorrow morning at 9:30?

Mr. Marchand (Langeller): It is a little too tight but you can sit. We have all the people of the department who can come.

The Chairman: We will try to arrange it and the notice will be sent out for next Tuesday.

[Text]

M. Marchand (Langeller): M. le Président, j'ai vu dans les journaux que l'Ontario a des problèmes de circulation et que les voitures sont bloquées dans les rues. Je pense que c'est un problème de circulation et que les voitures sont bloquées dans les rues.

"We have been in the West and there is a shortage of lumber cars," I will tell you. "You do not have to go, you have to go. We are buying more lumber cars because there is a shortage. You do not need to go there by train. You may have other reasons to go and on that I am ready to negotiate with your Chairman to see how we can organize things so that your Committee can travel. But just to go there and say, "You know we have been there and we saw that there were 15 cars caught in the snow" I have a picture of that, if you want to see it I am ready to produce it.

Mr. Rose: I raised two other points...

The President: Un instant, monsieur Rose. Je crois que le drapeau vient de tomber. Je pense que vous devez aller à la Chambre. Il vous faut répondre à cette cloche.

Mr. Rose: Pourrions-nous avoir la réponse du ministre?

Mr. Mazankowski: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Mazankowski invoque le Règlement.

Mr. Mazankowski: Je veux simplement savoir quand le Comité se réunira de nouveau, monsieur le président.

Une voix: ... sauvés par la cloche.

Le président: Nous pourrions nous réunir mardi soir prochain.

Une voix: Et ce soir? Les représentants du ministre sont présents.

M. Marchand (Langeller): Je dois rencontrer quelqu'un de Toronto. Cela m'est un peu difficile.

Le président: Le ministre me dit qu'il lui sera pas particulièrement facile d'être libre ce soir.

M. Marchand (Langeller): Quelqu'un de Toronto doit venir me voir ce soir.

Mr. Mazankowski: Et demain matin à 9 h 30?

M. Marchand (Langeller): Mon programme est très chargé mais vous pouvez négocier. Tous les fonctionnaires du ministère peuvent venir.

Le président: Nous essaierons d'arranger cela et la convocation sera envoyée pour mardi prochain.

## APPENDIX "A"

STATEMENT  
BY  
TRANSPORT MINISTER JEAN MARCHAND  
ON  
MINISTRY OF TRANSPORT 1974-75 ESTIMATES  
TO THE  
PARLIAMENTARY COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS  
THURSDAY, APRIL 4, 1974

MR. CHAIRMAN, I PLAN TO REVIEW THE PRINCIPAL PROGRAMS AND REQUIREMENTS OF THE MINISTRY IN THE CONTEXT OF THE MAIN TRANSPORT ESTIMATES. I WILL THEN UNDERTAKE TO RESPOND TO QUESTIONS WHICH ARE CERTAIN TO COME TO MIND AS YOU SCAN THE VAST AREAS OF ACTIVITIES IN THE FIELD OF CANADIAN TRANSPORTATION WHICH THE MINISTRY OF TRANSPORT EMBRACES AND WHICH IS REFLECTED BY MY PROPOSED ESTIMATES FOR 1974-75.

A GOOD INDICATION OF THE SIZE AND COMPLEXITY OF THE MINISTRY OF TRANSPORT IS THE FACT THAT THESE ESTIMATES INCLUDE THE ESTIMATES OF FOURTEEN SEPARATE TRANSPORTATION PROGRAMS. I REALIZE THAT MANY OF YOU MAY NOT BE FAMILIAR WITH THE MINISTRY'S ORGANIZATION STRUCTURE, THEREFORE, I FEEL IT WOULD BE WORTHWHILE TO TAKE THE TIME BRIEFLY TO OUTLINE IT FOR YOU.

WE ARE ORGANIZED IN A CORPORATE FASHION WITH THE HEAD OFFICE SO TO SPEAK RESPONSIBLE FOR SEPARATE ADMINISTRATIONS FOR EACH MODE OF TRANSPORTATION, AIR, MARINE AND SURFACE. WE ALSO HAVE TWO AGENCIES. THE FIRST, AN ARCTIC TRANSPORTATION AGENCY, WHOSE FUNCTION IS TO DEVOTE ATTENTION TO THE SPECIAL NEEDS OF THE ARCTIC. THE SECOND, A TRANSPORTATION DEVELOPMENT AGENCY WHICH IS LOCATED IN MONTREAL. THIS ORGANIZATION IS CHARGED WITH LOOKING AHEAD INTO THE FUTURE IN ORDER TO DETERMINE THE TECHNOLOGICAL AND OTHER CHANGES OCCURRING IN TRANSPORTATION. IT ALSO ASSESSES HOW THESE CHANGES MIGHT CONTRIBUTE TO SOLVING CANADA'S UNIQUE TRANSPORTATION REQUIREMENTS CAUSED BY HER SIZE AND CLIMATIC CONDITIONS.

IN ADDITION TO THE ADMINISTRATIONS AND AGENCIES, THE TRANSPORTATION FAMILY INCLUDES A NUMBER OF IMPORTANT CROWN CORPORATIONS, THE NATIONAL HARBOURS BOARD, ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY, NORTHERN TRANSPORTATION CO. LTD., FOUR PILOTAGE AUTHORITIES, THE CANADIAN NATIONAL RAILWAYS AND AIR CANADA AND FINALLY THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION.

THESE THEN ARE THE COMPONENTS MAKING UP THE FEDERAL GOVERNMENT'S TRANSPORTATION FAMILY. TYING THESE SEPARATE COMPONENTS TOGETHER INTO A COHESIVE TRANSPORTATION CORPORATE WHOLE, AND PROVIDING PLANNING AND POLICY GUIDANCE, IS MY HEADQUARTERS STAFF HEADED UP BY MY DEPUTY MINISTER, GERRY STONER.

NOW MR. CHAIRMAN LET'S TAKE THE COMMITTEE THROUGH A BROAD LOOK AT THIS WIDE-SPREAD ORGANIZATION THROUGH THE DOLLAR SIGN.

EXCLUDING THE CANADIAN NATIONAL RAILWAYS AND AIR CANADA, WHICH ARE NORMALLY REQUIRED TO CONDUCT THEIR OPERATIONS WITHOUT APPROPRIATIONS, WE ESTIMATE WE WILL REQUIRE FOR THE 1974-75 FISCAL YEAR APPROXIMATELY \$800 MILLION TO BE PROVIDED THROUGH BUDGETARY AND LOAN APPROPRIATIONS. OTHER TRANSPORT CORPORATE ACTIVITIES WILL MOST LIKELY TAKE US OVER THE \$1 BILLION DOLLAR MARK IN THIS FISCAL YEAR.

TOTAL FEDERAL GOVERNMENT SPENDING IS ESTIMATED AT 22 BILLION. IT IS ESTIMATED THAT 7.4 CENTS OF THE GOVERNMENT'S TAX DOLLAR WILL GO TO TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS.

I PROPOSE TO REVIEW THE 1974-75 ESTIMATES, DEALING IN PARTICULAR WITH THE PROGRAMS COMPRISING THE MINISTRY PROPER, AS SHOWN ON PAGE 27.2 OF THE BLUE BOOK OF MAIN ESTIMATES, AND GENERALLY WITH PROGRAMS RELATED TO THE CROWN CORPORATIONS. AS IN PREVIOUS YEARS, THE HEADS OF THESE CORPORATIONS AND THE PRESIDENT OF THE CTC WILL APPEAR BEFORE THE COMMITTEE TO SUPPORT THEIR ESTIMATES.

BUT FIRST, I WANT TO COMMENT BRIEFLY ON SOME OF THE HIGHLIGHTS OF THE PAST YEAR IN RESPECT TO BOTH ACHIEVEMENTS AND PROBLEMS. I THINK IT IS FAIR TO SAY THAT THE MINISTRY OF TRANSPORT HAS HAD ITS SHARE OF BOTH.

LOOKING AT AVIATION, THERE IS AN OBVIOUS NEED TO GO AHEAD WITH THE ESTABLISHMENT OF A SHORT-TAKE-OFF-LANDING EXPERIMENTAL SERVICE BETWEEN MONTREAL AND OTTAWA CALLED STOL FOR SHORT. IT IS SCHEDULED TO GO INTO OPERATION THIS JUNE FOR A TWO-YEAR PERIOD. AS YOU KNOW WE BUDGETED \$15.5 MILLION FOR THE BUYING OF AIRCRAFT AND BUILDING OF STOLPORTS IN MONTREAL AND OTTAWA.

AS PART OF MY MINISTRY'S NEVER ENDING CAMPAIGN FOR THE ENHANCING OF SAFETY IN ALL MODES OF TRANSPORTATION WE AWARDED AN \$18.6 MILLION CONTRACT FOR THE FIRST PHASE OF WHAT WILL BE AN ENTIRELY AUTOMATED AIR SURVEILLANCE SYSTEM BY THE MID-1980'S. THE PROJECT WILL HAVE COST \$74 MILLION BY THE TIME IT IS FINISHED, IN TODAY'S DOLLARS.



THE SAFETY OF FLIGHT IN REMOTE NORTHERN PARTS OF CANADA HAS BEEN STEPPED UP BY THE COMMENCEMENT OF A \$3.7 MILLION PROGRAM FOR AN IMPROVED SYSTEM OF AIR NAVIGATION AIDS TO MEET REQUIREMENTS ARISING FROM THE INCREASED AMOUNT OF ARCTIC AIR TRAFFIC IN RECENT YEARS.

WE WILL ALSO SPEND AT LEAST \$40 MILLION OVER THE NEXT FIVE YEARS TO IMPROVE AIR TRANSPORTATION FACILITIES AT A LARGE NUMBER OF COMMUNITIES IN THE YUKON AND NORTHWEST TERRITORIES.

NEW STANDARDS HAVE ALSO BEEN ISSUED GOVERNING THE OPERATION OF SMALL COMMERCIAL AIRCRAFT AND HAVE SET FORTH SPECIFIC TRAINING AND PROFICIENCY REQUIREMENTS FOR FLIGHT CREWS AND CABIN ATTENDANTS. THESE STANDARDS ENSURE THAT A HIGHER DEGREE OF SAFETY WILL PREVAIL FOR BOTH AIR CREWS AND PASSENGERS, AND BRING SUCH OPERATIONS MORE IN LINE WITH THOSE INVOLVING COMMERCIAL PASSENGER AIR OPERATIONS.

A FURTHER ENDEAVOUR TO ENHANCE FLIGHT SAFETY HAS BEEN THE ISSUANCE OF AN ORDER REGULATING THE INSTALLATION OF MINIMUM STANDARDS FOR FLIGHT INSTRUMENT SYSTEMS AND EQUIPMENT IN AIRCRAFT MAKING DAYTIME FLIGHTS UNDER VISUAL FLIGHT RULES -- THIS IS KNOWN BY THE EXPERTS AS VFR.

STILL IN THE SAFETY FIELD WAS THE AWARD OF A CONTRACT FOR A CENTRAL COMPUTER COMPLEX TO BE USED IN THE DEVELOPMENT OF A \$4.3 MILLION AIR TRAFFIC CONTROL SIMULATION CENTRE IN HULL. THIS WILL PROVIDE AN AIR TRAFFIC CONTROL RESEARCH AND DEVELOPMENT FACILITY THAT WILL BE UNSURPASSED IN THE WORLD AND IT WILL ENSURE

THAT NEW CONTROLLERS RECEIVE THE BEST OF TRAINING FACILITIES. ALSO A PROGRAM TO PROVIDE DIGITAL RADAR SIMULATORS FOR CONTROLLER TRAINING AT MONCTON, TORONTO AND MONTREAL REGIONAL ATC TRAINING SCHOOLS IS INCORPORATED IN THIS PLANNING.

OTHER IMPORTANT NEW MEASURES IN AVIATION SAFETY THAT HAVE BEEN UNDERTAKEN IN RECENT MONTHS, INCLUDE THE INTRODUCTION OF REGULATIONS REQUIRING THE USE OF EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTERS (ELT'S). THESE REGULATIONS WILL BE REQUIRED FOR MOST CANADIAN AIRCRAFT BY JULY 1 OF THIS YEAR. THE LEGISLATION IS EXPECTED TO INCREASE THE SPEED WITH WHICH DOWNED AIRCRAFT CAN BE LOCATED FOLLOWING AN ACCIDENT AND THE PROSPECTS FOR THE RESCUE OF AIR CRASH VICTIMS WILL BE GREATLY IMPROVED.

DURING 1973, IN THE FACE OF INCREASING AERIAL HIJACKING AROUND THE WORLD, THE AERONAUTICS ACT WAS AMENDED TO PROVIDE THE AUTHORITY NECESSARY TO CARRY OUT MORE STRICT SECURITY MEASURES AT AIRPORTS AND ABOARD AIRCRAFT THAN HAD PREVIOUSLY EXISTED. UNFORTUNATELY, MANY COUNTRIES HAVE NOT ACCEPTED THE OBVIOUS LEAD WE HAVE TAKEN IN THIS FIELD.

THE VOLUME OF AIRPORT CONSTRUCTION WILL REACH A PEAK DURING THE 1974-75 PERIOD AT THE NEW MONTREAL INTERNATIONAL AIRPORT AT MIRABEL. THE OPENING IS STILL SCHEDULED FOR MID-1975.

DURING THE 1973/74 FISCAL YEAR, WE UNDERTOOK MAJOR RENOVATIONS TO UPGRADE AIRPORTS IN CALGARY, SASKATOON, LONDON, REGINA, QUEBEC CITY, EDMONTON AND VANCOUVER AND THE MINISTRY GAVE SUBSIDIES OF \$4.6 MILLION TO ASSIST SMALL AIRPORTS IN 1973-74. WE PLAN TO ALLOCATE THE SAME AMOUNT IN 1974-75.

AS YOU KNOW, WE PLAN TO FOLLOW THE EXAMPLE OF MANY OTHER COUNTRIES AROUND THE WORLD AND INSTITUTE AN AIRPORT CHARGE AS A MEANS TO OFFSET OUR DEFICIT IN OPERATING OUR AIRPORTS. WE ANTICIPATE THAT THIS CHARGE WILL REDUCE THE PRESENT DEFICIT OF SOME \$80 MILLION BY SOME \$30 MILLION.

LAST YEAR WAS ALSO AN ACTIVE ONE IN OUR INTERNATIONAL AIR BILATERAL NEGOTIATIONS. CANADA AND THE UNITED STATES AGREED ON THE ESTABLISHMENT OF 47 NEW AIR ROUTES, MAKING IT THE LARGEST SUCH AGREEMENT IN THE HISTORY OF WORLD CIVIL AVIATION. I EXPECT WE WILL FORMALLY SIGN THE NEW AGREEMENT WITH THE UNITED STATES AND ASSIGN THE NEW ROUTES TO CANADIAN CARRIERS IN THE VERY NEAR FUTURE. IN A POLICY ANNOUNCEMENT, I ALSO DEFINED NEW INTERNATIONAL CIVIL AVIATION GUIDELINES TO "DIVIDE THE WORLD" BETWEEN CANADA'S TWO MAIN AIR CARRIERS.

ON THE MARINE SIDE, THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY, WHICH FUNCTIONS, LIKE THE NATIONAL HARBOURS BOARD, WITH THE CANADIAN MARINE TRANSPORTATION ADMINISTRATION, HAD NEW CARGO RECORDS FOR THE FOURTH CONSECUTIVE YEAR. CARGO TONNAGE IN 1973, ON THE MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION AMOUNTED TO 57.6 MILLION TONS, AN INCREASE OF 7.4 PERCENT OVER 1972.

A MAJOR IMPROVEMENT TO THE SEAWAY BUILT AT A COST OF \$188 MILLION WAS INAUGURATED LAST YEAR WHEN THE WELAND BY-PASS WAS OPENED TO TRAFFIC IN MARCH 1973. THE NEW SECTION, A COMPARATIVELY STRAIGHT 8.3 MILE CHANNEL REPLACED AN OLD SECTION OF THE CANAL WHICH BISECTED THE CITY OF WELAND, ONTARIO. THE NEW SECTION PROVIDES A 350-FOOT NAVIGABLE WIDTH AS AGAINST THE 192

FOOT WIDE PART OF THE CANAL IT REPLACED. THERE ARE NO OVERHEAD OBSTRUCTIONS AS ALL LAND TRAFFIC IS HANDLED BY TUNNELS. THE NET RESULT HAS BROUGHT ABOUT A 50-MINUTE SAVING IN ROUND-TRIP TRANSIT TIME.

MORE THAN 100,000 TONS OF CARGO WERE SHIPPED TO SOME 60 SITES IN THE EASTERN ARCTIC DURING THE ANNUAL RESUPPLY OF ARCTIC OUTPOSTS AND DEW-LINE BASES DURING LAST SUMMER. THE MISSION WAS CARRIED OUT BY 14 CANADIAN COAST GUARD SHIPS, ELEVEN OF THEM ICEBREAKERS AND 18 CHARTERED VESSELS, FOUR OF THEM TANKERS.

WESTERN ARCTIC POINTS ARE SUPPLIED THROUGH THE CROWN-OWNED NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LTD., WHICH USES THE MACKENZIE RIVER SYSTEM. LAST JULY, A CONVOY OF SEVEN TUGS AND 25 BARGES, THE LARGEST TO TRAVEL TO THE NORTH, LEFT VANCOUVER ON A MONTH-LONG, 4,800 MILE VOYAGE ALONG THE BRITISH COLUMBIA AND ALASKA COASTS TRANSPORTING \$20 MILLION IN NEW EQUIPMENT TO THE MACKENZIE RIVER AREA.

FOLLOWING DISCUSSIONS AND CONSULTATIONS WITH PROVINCIAL OFFICIALS, SHIPPING INTERESTS, AND VARIOUS PORT AND HARBOUR REPRESENTATIVES EXTENDING OVER NEARLY TWO YEARS, THE FOUR REGIONAL PILOTAGE AUTHORITIES HAVE NOW PUBLISHED NEW PILOTAGE REGULATIONS. THESE ARE DESIGNED TO PROVIDE A MORE EFFICIENT AND SAFE PILOTAGE SERVICE AND REDUCE, AND ULTIMATELY ELIMINATE, THE NEED FOR SUBSIDIZATION OF THE PILOTAGE SERVICE BY THE CANADIAN TAXPAYER. I AM NOT SATISFIED THAT THIS LEGISLATION EFFECTIVELY PROTECTS THE PUBLIC AND THAT THE STRUCTURES OF THE PILOTAGE AUTHORITIES ARE CORRECT. SINCE THIS IS THE FIRST TIME WE HAVE TRIED THIS SYSTEM PERHAPS WE SHOULD GIVE THEM A FEW MORE MONTHS BEFORE MAKING ANY

DECISIONS. I WOULD APPRECIATE ANY VIEWS YOUR COMMITTEE MAY ALSO HAVE IN THIS MATTER AS I AM SURE THEY WILL ALSO AGREE THAT FROM WEST TO EAST IT IS NOT AN EASY SITUATION TO RESOLVE. PERHAPS LIKE SOME OTHER COUNTRIES WE SHOULD CONSIDER FULL GOVERNMENT CONTROL.

ON THE ENVIRONMENT SIDE OF THE HOUSE SIX MAJOR OIL SPILLS WERE AVERTED THAT OCCURRED LAST YEAR THROUGH ACTION TAKEN BY TRANSPORT'S NATIONAL POLLUTION CONTINGENCY PLANS. AS MANY AS 30 MINOR SPILLS WERE ALSO CONTAINED. OIL POLLUTION CONTINGENCY EQUIPMENT IS NOW DEPLOYED IN STRATEGIC AREAS OF CANADA, ALONG EASTERN, WESTERN, ARCTIC WATERS AND THE GREAT LAKES SYSTEM.

EXPERIENCE HAS BEEN GAINED IN THE ENFORCEMENT OF NEWLY PROMULGATED REGULATIONS DEALING WITH POLLUTION PREVENTION AND MARINE SAFETY WHICH APPLY TO FOREIGN VESSELS AS WELL AS SHIPS OF CANADIAN REGISTRY IN ALL CANADIAN WATERS INCLUDING THE ARCTIC. IN ADDITION, THE MINISTRY OF TRANSPORT MADE A CONSIDERABLE CONTRIBUTION TO THE 1973 INTERNATIONAL MARINE POLLUTION PREVENTION CONFERENCE. WE ARE ALSO PREPARING FOR OTHER FORTHCOMING INTERNATIONAL CONFERENCES WHICH WILL HAVE THE OBJECTIVE OF INCREASING THE SAFETY OF ALL SHIPS AND WHICH WILL FOR THE FIRST TIME APPLY TO FISHING VESSELS. CANADIAN FISHING ASSOCIATIONS HAVE BEEN CONSULTED IN THE DEVELOPMENT OF THESE PROPOSALS.

THE MINISTRY'S SURFACE TRANSPORTATION ADMINISTRATION, IN THE PAST YEAR, HAS HAD TO COPE WITH PROBLEMS IN THE FERRY SERVICE TO NEWFOUNDLAND AS A RESULT OF STRIKES WHICH CAUSED A BACKLOG OF FREIGHT TO THAT PROVINCE. CANADIAN FORCES HERCULES AIRCRAFT WERE PRESSED INTO SERVICE TO ENSURE THE FLOW OF VITAL SUPPLIES.

IN KEEPING WITH THE GOVERNMENT'S OBJECTIVE TO NURTURE THE CANADIAN SHIP BUILDING INDUSTRY AS MUCH AS POSSIBLE, WE HAVE LET A CONTRACT TO BUILD A NEW RAILCAR FERRY WHICH IS NEEDED FOR THE SERVICE BETWEEN PORT-AUX-BASQUES, NEWFOUNDLAND AND NORTH SYDNEY, NOVA SCOTIA.

ACCOMPLISHMENTS OF OUR ROAD AND MOTOR VEHICLE TRAFFIC SAFETY PROGRAM HAVE BEEN VERY SIGNIFICANT. WITH THE FULL COOPERATION AND SUPPORT OF THE TEN PROVINCIAL GOVERNMENTS, DRAMATIC IMPROVEMENTS IN THE SAFETY OF AUTOMOBILES HAVE BEEN REALIZED. THESE HAVE RESULTED IN THE SAVING OF HUNDREDS OF LIVES AND THE PREVENTION OF COUNTLESS INJURIES.

TO ENSURE COMPLIANCE WITH THE 50 EXISTING MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS, THE BRANCH HAS MADE DURING THE PAST YEAR ABOUT 1,000 VISITS TO VEHICLE MANUFACTURERS, TESTED ABOUT 850 COMPONENTS AND VEHICLES, INVESTIGATED MORE THAN 1,000 SAFETY-RELATED COMPLAINTS AND INVESTIGATED ABOUT 140 ACCIDENTS. IN THE FIRST NINE MONTHS OF THE LAST FISCAL YEAR, BRANCH INVESTIGATIONS CONTRIBUTED TO 30 RECALL CAMPAIGNS BY VEHICLE MANUFACTURERS INVOLVING THE RECALL OF 31,000 VEHICLES.

EIGHT NEW MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS WERE INTRODUCED DURING THE PAST YEAR PROVIDING SIGNIFICANT IMPROVEMENTS IN AUTOMOBILE ROOF STRENGTH, BUMPERS, SEAT BELTS AND LIGHTS.

FURTHER, MORE NEW SAFETY STANDARDS FOR TRUCKS AND BUSES, INCLUDING SCHOOL BUSES, AND AUTOMOBILES, AS WELL AS INCREASED TESTING, INVESTIGATIONS AND INSPECTIONS ARE PLANNED FOR THE 74/75 FISCAL YEAR WHICH IS REFLECTED IN THE ESTIMATES.

DURING 1973, ROAD SAFETY RESEARCH AND DEVELOPMENT SCIENTISTS HAVE MANAGED 20 MAJOR STUDIES DESIGNED TO DEVELOP COUNTERMEASURES WHICH CAN BE EMPLOYED TO REDUCE ROAD CASUALTIES. THEY HAVE DEVELOPED A NATIONAL ACCIDENT DATA SYSTEM WHICH WILL PROVIDE FEDERAL AND PROVINCIAL ROAD SAFETY OFFICIALS WITH IMPROVED INFORMATION UPON WHICH TO BASE ACCIDENT PREVENTION PROGRAMS. DURING THE 74/75 FISCAL YEAR WORK WILL CONTINUE ON MEASURES TO REDUCE ALCOHOL-IMPAIRED DRIVING, INCREASE SEAT BELT USE, CORRECT HAZARDOUS ROAD LOCATIONS AND IMPROVE VEHICLE MAINTENANCE.

THE GROUNDWORK HAS BEEN COMPLETED FOR A MAJOR FEDERAL-PROVINCIAL ROAD SAFETY PROGRAM EMPLOYING THE RESULTS OF RECENT RESEARCH TO REDUCE THE ROAD FATALITY RATE IN CANADA BY 15 PERCENT OVER THE NEXT FIVE YEARS, WHICH IS A MULTI-NATION NATO OBJECTIVE. AS MEMBERS OF THE COMMITTEE PROBABLY KNOW, PROVINCIAL OFFICIALS MET WITH US ON THIS OBJECTIVE LAST WEEK AND JOINTLY WE BELIEVE WE CAN MEET THE GOAL.

NOW MR. CHAIRMAN, I PROPOSE TO REVIEW THE 1974/75 ESTIMATES. I WILL DEAL FIRST WITH THE GENERAL FINANCING REQUIREMENTS. THEN, IN SOMEWHAT MORE DETAIL, I WILL REVIEW THE VARIOUS INDIVIDUAL PROJECTS.

THE MAIN ESTIMATES OF THE MINISTRY, EXCLUDING CROWN CORPORATIONS, FOR THE COMING FISCAL YEAR COMPRISE \$549 MILLION IN BUDGETARY APPROPRIATIONS AND \$154 MILLION IN LOANS, FOR A TOTAL OF \$703 MILLION. THIS IS IN COMPARISON WITH THE 1973/74

ESTIMATES OF \$464 MILLION IN BUDGETARY APPROPRIATIONS AND \$158 MILLION IN LOANS, FOR A TOTAL OF \$622 MILLION. THE TOTAL INCREASE OF \$81 MILLION RESULTS FROM HIGHER BUDGETARY APPROPRIATIONS OF \$85 MILLION AND FROM A DECREASE OF \$4 MILLION IN LOAN REQUIREMENTS.

TO MEET THE NEEDS OF THE AIR TRANSPORTATION ADMINISTRATION, I AM ASKING PARLIAMENT'S APPROVAL OF BUDGETARY APPROPRIATION TOTALLING \$247 MILLION, AND \$124 MILLION IN THE FORM OF INCREASED LOAN AUTHORITY IN SUPPORT OF AIRPORTS AT MONTREAL AND TORONTO.

AT MIRABEL, THE VOLUME OF CONSTRUCTION WILL REACH A PEAK DURING THE 1974-75 FISCAL YEAR AND I AM ASKING \$112.5 MILLION FOR THE 1974-75 FISCAL YEAR TO COMPLETE THE FIRST PHASE OF THIS PROJECT.

DESIGN AND CONSTRUCTION OF THE \$63 MILLION PASSENGER TERMINAL FACILITIES AT MIRABEL IS PROCEEDING ON SCHEDULE.

CONSTRUCTION OF THE TWO INITIAL MIRABEL RUNWAYS, STARTED IN SEPTEMBER 1970, ARE SCHEDULED FOR COMPLETION IN MID-1974. CONSTRUCTION OF THE PASSENGER AND CARGO APRON IS WELL UNDER WAY.

AT THE PRESENT TIME, AIRPLANES ARE HOSED DOWN WITH AN EXPENSIVE SOLUTION TO REMOVE ICE FROM THEIR WINGS IN WINTER-TIME. THE PLAN AT MIRABEL IS TO BUILD A SPECIAL APRON WITH ITS OWN DRAINAGE SYSTEM SO THE SOLUTION CAN BE RECYCLED AND USED AGAIN WITH OBVIOUS COST SAVINGS.

INCREASED TESTING, INVESTIGATIONS AND INSPECTIONS ARE PLANNED FOR THE 74/75 FISCAL YEAR WHICH IS REFLECTED IN THE ESTIMATES.



NEGOTIATIONS WITH THE PROVINCE OF QUEBEC REGARDING PHASED DEVELOPMENT OF THE REGIONAL ROAD NETWORK AND OTHER AIRPORT SUPPORT FACILITIES HAVE PROGRESSED SATISFACTORILY. AGREEMENT HAS BEEN REACHED IN REGARD TO THE A-13 AUTOROUTE. RECENT ANNOUNCEMENTS CONCERNING QUEBEC RECOMMENDATIONS ON ADDITIONAL GROUND ACCESS SYSTEMS TO THE AIRPORT HAVE YET TO BE REVIEWED.

AT TORONTO'S MALTON AIRPORT, CAPITAL EXPENDITURES WILL PROBABLY AMOUNT TO \$22 MILLION IN 1974-75. IMPROVEMENTS TO AIR TERMINAL BUILDING No. 1 WILL REQUIRE THE EXPENDITURE OF \$4.1 MILLION WHILE THE MODIFICATIONS TO STAGES 1 AND 2 OF THE No.2 AIR TERMINAL BUILDING WILL REQUIRE \$6.8 MILLION. ADJACENT PARKING STRUCTURES TO THESE TERMINALS WILL ACCOUNT FOR ANOTHER \$4 MILLION.

APART FROM MONTREAL AND TORONTO, WE WILL NEED OVER \$43 MILLION FOR THE CONTINUATION OR COMPLETION OF WORK ON NINE AIRPORTS AND THE START OF WORK ON EIGHT OTHER NEW AIRPORT PROJECTS.

THE BIGGEST ITEM IS FOR CONSTRUCTION OF THE NEW AIR TERMINAL BUILDING FOR CALGARY. ALTHOUGH WE QUOTED EARLIER A FIGURE OF \$61 MILLION FOR THE NEW TERMINAL COMPLEX AT THE CALGARY INTERNATIONAL AIRPORT, THE MOST RECENT TOTAL ESTIMATED COST IN TODAY'S DOLLARS IS \$74.3 MILLION OF WHICH \$23.5 MILLION IS IN THE 1974-75 EXPENDITURES.

WE HAVE ALSO EARMARKED IN 74/75, \$3 MILLION FOR WORK ON THE MODIFICATION OF THE VANCOUVER AIR TERMINAL COMPLEX; \$1 MILLION FOR AN EDMONTON SATELLITE AIRPORT; \$1.4 MILLION ON THE NEW SASKATOON AIR TERMINAL AND \$3.5 MILLION FOR RUNWAY EXTENSION AT LONDON.

NEW PROJECTS ALSO PROGRAMMED FOR 1974-75 ARE WORK ON AIRPORTS AT PRINCE GEORGE, B.C., LAC LA RONGE, SASK., QUEBEC CITY, BLANC SABLON, QUE., AND SEPT ISLES, CHARLO, N.B. AND GANDER, NFLD.

WE ARE ALSO SEEKING \$3.3 MILLION FOR THE INSTALLATION OF PHYSICAL SECURITY MEASURES AT 23 OF OUR MAJOR DOMESTIC AIRPORTS. THE NEED FOR THIS PROGRAM IS QUITE OBVIOUS.

WE WILL ALSO NEED TO SPEND \$4.8 MILLION FOR THE CONSTRUCTION, EXTENSION OR IMPROVEMENTS OF AIR TRAFFIC CONTROL TOWERS, AREA CONTROL CENTRES AND AIR TRAFFIC SERVICES REGIONAL SIMULATORS AT CASTLEGAR, B.C., CARP, ONT., ST. JOHN'S, NFLD., MONCTON, MONTREAL AND TORONTO.

WE ARE VERY CONCERNED WITH MAINTAINING AND IMPROVING OUR AERIAL TELECOMMUNICATIONS AND ELECTRONICS EQUIPMENT TO MAINTAIN A HIGH LEVEL OF SAFETY IN THE FACE OF MORE AND MORE PEOPLE FLYING. WORLD-WIDE PASSENGER TRAFFIC INCREASED FROM 175 MILLION IN 1965 TO 330 MILLION IN 1971. THE FORECAST FOR 1978 IS 720 MILLION. THE FORECASTS FOR CANADIAN PASSENGER TRAFFIC INDICATE AN AVERAGE GROWTH RATE OF ABOUT EIGHT PERCENT PER ANNUM FOR THE PERIOD 1972-78. AIR CARGO HANDLED IN CANADA, ON THE OTHER HAND,

IS EXPECTED TO GROW AT 17.8 PERCENT PER ANNUM OVER THE SAME PERIOD. DEPENDING ON WHICH WAY YOU LOOK AT IT OUR FORECASTS IN CANADA HAVE BEEN VERY CLOSE TO THE ESTIMATES OF OTHER COUNTRIES.

DURING THIS FISCAL YEAR WE WILL NEED \$12 MILLION FOR A VARIETY OF AERIAL AIDS. THE BIGGEST ITEM WILL BE FOR \$7.1 MILLION FOR THE PROCUREMENT OF EQUIPMENT FOR THE JOINT ENROUTE TERMINAL SYSTEMS, CALLED JETS FOR SHORT. THIS IS THE CONTRACT I MENTIONED EARLIER WHICH WE AWARDED LAST YEAR TOWARDS AN AUTOMATED AIR TRAFFIC CONTROL SYSTEM AND WHICH WILL COST \$74 MILLION PLUS BY THE TIME OF COMPLETION OF ALL ITS PHASES. THIS \$12 MILLION FIGURE ALSO INCLUDES AN EXPENDITURE OF \$1.1 MILLION AS PART OF OUR OVERALL PROGRAM TO FURTHER ENHANCE SAFE FLYING IN THE ARCTIC. THE BASIC ARCTIC PROGRAM INVOLVES THE INSTALLATION OF PREFABRICATED UNITS CALLED ARCTIC PACKAGES. THESE CAN BE AIRLIFTED AND EASILY ASSEMBLED IN REMOTE AREAS.

OF VITAL CONCERN TO MANY FACETS OF OUR SOCIETY IS GROUND TRANSPORTATION. AS YOU KNOW, THIS IS ALSO OF PRIME CONCERN TO ME. THE CANADIAN SURFACE TRANSPORTATION ADMINISTRATION HAS ESTIMATED BUDGETARY EXPENDITURES FOR 1974-75 AMOUNTING TO SOME \$125 MILLION. THIS IS AN INCREASE OF NEARLY \$56 MILLION OVER THE 1973-74 ESTIMATES.

SOME \$20 MILLION OF THE INCREASE RESULTS FROM THE CONTINUING AND SUBSTANTIAL TRAFFIC GROWTH ON EAST COAST FERRY SERVICES. 1974-75 SURFACE ESTIMATES INCLUDE, IN ADDITION TO A HIGHER OPERATING BUDGET, FUNDS FOR CONSTRUCTION OF THE NEW

RAILCAR FERRY FOR GULF SERVICE. TENDERS FOR THIS VESSEL, EXPECTED TO COST \$14 MILLION, WERE AWARDED THIS PAST WINTER AND 1974-75 EXPENDITURES ON THIS PROJECT AMOUNT TO \$4 MILLION.

FUNDS ARE ALSO ASSIGNED FOR DETAILED PLANNING RELATED FOR LARGE, HIGH SPEED, FAST TURNAROUND PASSENGER AND VEHICLE FERRIES FOR THE NEWFOUNDLAND SERVICE AND FOR TERMINAL MODIFICATIONS TO HANDLE MORE EFFICIENTLY THE GROWING PASSENGER, FREIGHT AND TRUCK TRAFFIC.

SURFACE CONTRIBUTIONS HAVE INCREASED BY \$34.5 MILLION OVER 1973-74 AND ARE RELATED MAINLY TO:

1. \$15.7 MILLION FOR HIGHWAY STANDARDIZATION IN THE FOUR WESTERN PROVINCES. THIS HIGHWAY PROGRAM WAS ANNOUNCED AT THE WESTERN ECONOMIC OPPORTUNITIES CONFERENCE HELD IN CALGARY LAST JULY. ITS PURPOSE IS TO STRENGTHEN THE PRAIRIE HIGHWAY NETWORK TO THE LEVEL OF BRITISH COLUMBIA'S. AT THE PRESENT TIME, EACH OF THE FOUR WESTERN PROVINCES HAS A DIFFERENT LOAD CAPACITY ON ITS ROAD NETWORK. THE TOTAL COST OF THE PROGRAM IS EXPECTED TO BE ABOUT \$160 MILLION WITH THE FEDERAL GOVERNMENT CONTRIBUTING ABOUT \$78 MILLION.
2. WE ARE ALSO CONTRIBUTING \$10 MILLION FOR THE UPGRADING OF HIGHWAYS IN THE NORTHERN AREAS OF THE WESTERN PROVINCES. THIS PROGRAM WAS ALSO ANNOUNCED AT WEOC. PRIOR TO THE WEOC, WE SIGNED AN AGREEMENT WITH THE B.C. GOVERNMENT FOR THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORTATION

AND RESOURCES IN NORTHERN B.C. THIS PROGRAM AND THAT OF THE PORT OF PRINCE RUPERT IS EXPECTED TO COST THE FEDERAL GOVERNMENT ABOUT \$167 MILLION. THE EXPENDITURE IN 1974-75 IS EXPECTED TO BE ABOUT \$9.2 MILLION.

3. ALTHOUGH WE HAVE ANNOUNCED THAT RAILCARS WILL BE UPGRADED AND THAT WE WILL BUY MORE HOPPER CARS, I PERSONALLY QUESTION IF THIS IS GOOD ENOUGH. RAIL CARS WITHOUT LOCOMOTIVES, UNITS WITHOUT TRANS-SHIPMENT POINTS AND THE SHIPS TO CARRY THE PRODUCE ON TO ITS DESTINATION CANNOT BE IGNORED BY JUST SAYING WE DON'T HAVE ENOUGH RAIL CARS. THE COMMENTS OF YOUR COMMITTEE MR. CHAIRMAN, ON THIS MATTER I WOULD ALSO WELCOME.

RETURNING NOW TO THE BUDGET. A \$30 MILLION LOAN HAS BEEN INCLUDED BY THE SURFACE ADMINISTRATION FOR THE PROVINCE OF QUEBEC TO ASSIST IN THE CONSTRUCTION OF AUTO ROUTE 13 TO THE NEW MIRABEL AIRPORT.

STILL IN THE FIELD OF SURFACE TRANSPORTATION THERE IS A NEED FOR ADDITIONAL MEASURES TO REDUCE ROAD CASUALTY RATES, THE BUDGET OF THE ROAD SAFETY BRANCH HAS BEEN INCREASED TO \$6.7 MILLION FROM THE \$3.7 MILLION PROVIDED LAST YEAR.

OF THE TOTAL ROAD SAFETY BUDGET, \$2.7 MILLION IS TO BE INVESTED IN VEHICLE TESTING FACILITIES TO CHECK COMPLIANCE WITH SAFETY STANDARDS, INVESTIGATE PROBLEMS AND EVALUATE NEW SAFETY FEATURES.

APPROXIMATELY \$2 MILLION WILL BE SPENT ON ADMINISTERING THE MOTOR VEHICLE SAFETY ACT, INCLUDING THE DEVELOPMENT, ENFORCEMENT AND EVALUATION OF SAFETY STANDARDS.

THE REMAINDER OF THE BUDGET WILL BE ALLOCATED TO AN EXPANDED PROGRAM OF ROAD SAFETY COUNTERMEASURES DEVELOPMENT, INCLUDING STUDIES OF DRIVER BEHAVIOR, ROAD DESIGN AND VEHICLE DESIGN.

ADVANCES OF \$8 MILLION WILL BE MADE TO CANADIAN NATIONAL RAILWAYS TO COVER THE 1974-75 COST OF CONSTRUCTION OF A RAIL LINE FROM TERRACE IN B.C., TO THE BRITISH COLUMBIA RAILWAY LINE NEAR GROUNDHOG.

THE CANADIAN MARINE TRANSPORTATION ADMINISTRATION HAS ESTIMATED EXPENDITURES FOR 1974-75 AMOUNTING TO SOME \$152 MILLION. THIS IS AN INCREASE OF NEARLY \$2-1/2 MILLION OVER THE 1973-74 ESTIMATES.

THE CANADIAN COAST GUARD PROGRAM SHOWS AN INCREASE OVER PAST YEARS DUE TO AN EVER GROWING NEED FOR ADDITIONAL ICEBREAKING SUPPORT. WINTER SHIPPING IN THE GULF IS INCREASING ANNUALLY AND IS STRAINING OUR PRESENT RESOURCES. ACTION IN THIS AREA IS ALSO PLANNED.

THE COAST GUARD WHICH PROVIDES THE MARINE COMPONENTS OF THE CANADIAN SEARCH AND RESCUE ORGANIZATION, NOW HAS 82 VESSELS, TWENTY-TWO OF THEM ICEBREAKERS, AND 26 HELICOPTERS WHICH CAN RESPOND TO MARINE EMERGENCY CALLS.

WE HAVE EARMARKED FOR 1974-75 \$9 MILLION FOR THE START OF CONSTRUCTION OF TWO HEAVY ICEBREAKERS WHICH WILL COST \$30 MILLION EACH, IN TODAY'S DOLLARS, AND WEIGH SOME 7,000 TONS EACH.

IT IS EXPECTED THAT A CONTRACT WILL BE LET WITHIN THE NEXT MONTH FOR THE DESIGN OF A POLAR ICEBREAKER. \$750,000 IS INCLUDED IN THE ESTIMATES FOR THIS CONTRACT. THE DESIGN CONCEPT FOR THIS VESSEL COULD ALSO BE ADAPTABLE FOR COMMERCIAL VESSELS OF THE FUTURE.

MODIFICATION OF THE HEAVY ICEBREAKER LABRADOR WILL BE COMPLETED IN THE 1974-75 FISCAL PERIOD IN ORDER TO INCREASE HER ICEBREAKING CAPABILITY. THE TOTAL COST FOR THIS PROJECT IS APPROXIMATELY \$1.6 MILLION.

A SUM OF \$1.6 MILLION IS ALSO NEEDED FOR THE CONSTRUCTION OF A DUAL DRAFT VESSEL SPECIALLY DESIGNED FOR AIDS TO NAVIGATION ON THE MACKENZIE RIVER AND DELTA AREA.

IN 1972, AN INSHORE RESCUE BOAT PROGRAM TO SUPPORT PLEASURE BOATING WAS INTRODUCED ON THE WEST COAST. THIS PROVED TO BE SUCCESSFUL AND IT IS PLANNED TO INCREASE THIS PROGRAM COMMENCING IN 1975 AND CONTINUING UNTIL 1980 WITH THE ACQUISITION OF SOME 25 UNITS FOR USE IN OTHER PARTS OF CANADA. UNDER THE COMMAND OF PROFESSIONAL COAST GUARD PERSONNEL, UNIVERSITY STUDENTS WILL CONTINUE TO BE EMPLOYED IN THIS PROGRAM.

APPROXIMATELY \$2.6 MILLION IS EARMARKED IN 1974-75 FOR THE UPDATING OF RADIO AIDS TO MARINE NAVIGATION BOTH ON VESSELS OF THE COAST GUARD AND ON SHORE ALONG WITH COMMUNICATIONS EQUIPMENT.

THE RESUPPLY OF SETTLEMENTS IN THE EASTERN ARCTIC WILL ONCE AGAIN BE THE RESPONSIBILITY OF THE COAST GUARD IN 1974. \$5 MILLION HAS BEEN PROVIDED IN THE ESTIMATES FOR THIS AND APPROXIMATELY 100,000 TONS OF CARGO WILL BE SHIPPED IN CANADIAN FLAG VESSELS.

TWO SEARCH AND RESCUE VESSELS WILL BE PURCHASED TO REPLACE VESSELS ON THE GREAT LAKES AND ON THE WEST COAST. \$400,000 HAS BEEN PROGRAMMED FOR THIS PROJECT.

YOU WILL NOTE IN THE ESTIMATES AN ITEM OF NEARLY \$5 MILLION WHICH WILL ALLOW FOR THE COMPLETION IN 1974 OF THE DREDGING OF THE RIVER CHANNEL BELOW QUEBEC. THIS WAS BEGUN IN 1971. THE \$21 MILLION PROJECT WILL ALLOW ACCESS TO THE PORT OF QUEBEC OF LARGE VESSELS DRAWING IN DEPTH OF 48-50 FEET.

WE ALSO NEED IN 1974-75 OVER \$4 MILLION FOR THE BUILDING OF A \$31-1/2 MILLION CANADIAN TRANSPORT TRAINING INSTITUTE TO BE SET UP IN CORNWALL, ONTARIO.

THE ANTICIPATED EXPENDITURES OF OUR TRANSPORT DEVELOPMENT AGENCY FOR 1974-75 ARE ESTIMATED AT \$7.1 MILLION, WHICH IS \$9 MILLION LESS THAN THE 1973-74 APPROPRIATION. THIS DECREASE



IS PRIMARILY BECAUSE THE PROCUREMENT PHASE OF THE STOL DEMONSTRATION PROJECT WAS COMPLETED DURING THE PAST FISCAL YEAR.

THE AGENCY IS CONTINUING ITS EFFORTS IN URBAN PUBLIC TRANSPORTATION IMPROVEMENTS AND INNOVATION, IN SUCH AREAS AS COMPUTERIZED TRAFFIC SIGNAL STUDIES, AUTOMATED TRANSIT VEHICLES AND VEHICLE SURVEILLANCE SYSTEMS.

PIPELINES, AIR CUSHION VEHICLES, MAGNETIC LEVITATION, ICEBREAKING AND TRAIN TRACK DYNAMICS ARE A FEW OF THE FIELDS IN WHICH OUR TRANSPORTATION DEVELOPMENT AGENCY IS WORKING. THE INVESTIGATION OF THE TRANSPORTATION OF ENERGY FROM REMOTE AREAS IN CANADA FORMS AN IMPORTANT PART OF THIS YEAR'S PROGRAM.

ONE OF TDA'S EFFORTS THROUGHOUT THE LAST YEAR HAS BEEN IN PROVIDING THE SECRETARIAT AND LEADERSHIP FOR THE CANADIAN ORGANIZATION FOR THE SIMPLIFICATION OF TRADE PROCEDURES (COSTPRO). STUDIES CONDUCTED IN THIS AREA HAVE IDENTIFIED POSSIBILITIES FOR SUBSTANTIAL SAVINGS THROUGH THE SIMPLIFICATION OF DOCUMENTATION AND PROCEDURES USED IN THE TRANSPORTATION AND INTERMODAL TRANSFER OF GOODS MOVING IN CANADIAN TRADE. SIGNIFICANT PROGRESS HAS BEEN MADE IN THE DEVELOPMENT OF A STANDARDIZED DOCUMENTATION SYSTEM WHICH COULD SAVE EXPORT COSTS OF UP TO 70 PERCENT. IN THIS CONNECTION, STUDIES HAVE INDICATED THAT DOCUMENTATION COSTS CANADIANS BETWEEN \$1 BILLION AND \$3.5 BILLION PER ANNUM. I INTEND TO INTENSIFY AND EXPAND THE WORK PROGRAM IN THIS AREA IN ORDER TO ACHIEVE SAVINGS. ALSO, WE WILL EXPLORE THE POSSIBILITIES OF

REALIZING FURTHER ECONOMIES AND FURTHER SIMPLIFICATION THROUGH THE APPLICATION OF AUTOMATIC DATA PROCESSING IN CARGO DATA INFORMATION SYSTEMS.

THE DEVELOPMENT AGENCY WILL CONTINUE ITS EFFORTS TO ENCOURAGE CANADIAN YOUTH TO LOOK TO TRANSPORTATION-ORIENTED CAREERS. FOR THIS PURPOSE WE HAVE PROGRAMMED \$725,000 FOR STUDENT FELLOWSHIPS AND UNIVERSITY CENTRES.

FINALLY, MR. CHAIRMAN, I MUST MENTION THAT THE PAST YEAR'S ACTIVITIES IN MY MINISTRY HAVE ONCE AGAIN ACCENTUATED THE VITAL ROLES PLAYED BY OUR TRANSPORTATION SYSTEMS. THESE ACTIVITIES HAVE FOSTERED ECONOMIC GROWTH AND HAVE ESTABLISHED VIABLE LINKS BETWEEN OUR PEOPLE AND AS YOU AND YOUR COMMITTEE MEMBERS KNOW MR. CHAIRMAN, IT IS MY INTENT THAT WE DEVELOP GOVERNMENT PROGRAMS AND POLICIES WHICH WILL CONTINUE TO ENHANCE THE QUALITY OF LIFE FOR ALL CANADIANS.

NOW MR. CHAIRMAN, I WOULD BE HAPPY TO ANSWER, ALONG WITH MY DEPUTY, AND OUR OFFICIALS, THE QUESTIONS WHICH YOUR COMMITTEE MAY WISH TO RAISE.

APPENDICE -A-

EXPOSE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

M. JEAN MARCHAND SUR LE

BUDGET DES DEPENSES 1974-1975

DE SON MINISTERE

AU COMITE PARLEMENTAIRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

LE 4 AVRIL 1974

Monsieur le président, je compte passer en revue les principaux programmes et obligations du Ministère dans le cadre du budget. Je répondrai par la suite aux questions que vous ne manquerez pas de poser, considérant le vaste champ d'activités dévolu à mon Ministère en matière de transport et dont mon budget de l'exercice 1974-1975 donne une idée.

L'importance et la complexité du ministère des Transports sont soulignées par le fait que ce budget comporte quatorze programmes différents dans le domaine des transports. Je me rends compte que plusieurs d'entre vous ne sont pas familiers avec l'organisation du Ministère et c'est pourquoi je pense que quelques mots de ma part sur la structure du Ministère vous seront très utiles.

Le ministère des Transports est organisé à la manière d'une société, le siège principal étant responsable des diverses administrations pour chaque mode de transport: transports aériens, transports maritimes et transports de surface. Nous avons également deux agences. La première, l'Agence des transports de l'Arctique, s'occupe toute particulièrement des besoins propres à cette région en matière des transports. La seconde, le Centre de développement des transports, dont le siège est à Montréal, étudie l'avenir en vue de déterminer les changements technologiques et autres qui se produiront dans le domaine des transports. Ce centre évalue également de quelle façon ses changements peuvent contribuer à résoudre les problèmes propres au Canada en raison de son étendue et de son climat.

Outre ses diverses administrations et agences, le Ministère se compose d'un certain nombre d'importantes sociétés de la Couronne: le Conseil des ports nationaux, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la Société des transports du Nord Ltée, quatre

administrations de pilotage, les Chemins de fer nationaux du Canada, Air Canada et enfin, la Commission canadienne des transports.

Voilà donc les éléments qui composent le ministère des Transports. Réunir ces éléments séparés en un tout cohérent et en assurer la planification et l'orientation des politiques incombe au personnel de l'administration centrale, sous la direction de mon sous-ministre, M. Gerry Stoner.

Maintenant, monsieur le président, examinons du point de vue financier cette organisation modelé sur la grandeur du Canada.

En excluant les Chemins de fer nationaux du Canada et Air Canada qui sont normalement tenus d'assurer leur exploitation sans crédits parlementaires, nous estimons avoir besoin d'environ \$800 millions de crédits et de prêts budgétaires pour l'année financière 1974-1975.

Compte tenu que les dépenses totales du gouvernement fédéral sont estimées à 22 milliards de dollars, il résulte que pour chaque dollar d'impôt perçu par le gouvernement, 7.4 cents sont alloués aux transports et communications.

Je me propose maintenant de passer en revue les prévisions budgétaires de l'exercice 1974-1975, en traitant plus particulièrement des programmes du Ministère même, indiqués à la page 27.2 du Livre bleu du budget et, plus généralement, des programmes concernant les sociétés de la Couronne. Comme par le passé, les directeurs de ses sociétés et le président de la CCT se présenteront devant le Comité pour présenter leur propre budget.

Auparavant, je tiens à faire quelques remarques sur les points saillants de l'année financière en cours tant du point de vue des

réussites que des difficultés. Je crois qu'il est juste d'admettre que le ministère des Transports a eu sa part des unes comme des autres.

Dans le domaine de l'aviation, il est évident qu'il est impératif d'aller de l'avant avec la mise sur pied d'un service expérimental d'avions à décollage et atterrissage courts (ADAC) entre Montréal et Ottawa. Ce service doit commencer en juin pour une durée de deux ans. Comme vous le savez, nous avons déjà alloué \$15.5 millions de crédits pour l'achat des avions et la construction d'adacports à Montréal et à Ottawa.

Dans le cadre de notre campagne permanente d'amélioration de la sécurité dans tous les modes de transport, nous avons adjudgé des contrats de l'ordre de \$18.6 millions pour la première phase de ce qui sera un système de surveillance aérienne entièrement automatisé complété vers 1985. Une fois terminé, ce programme aura coûté \$74 millions selon la valeur actuelle.

Nous avons commencé à améliorer la sécurité des vols dans les régions éloignées du Nord canadien en mettant de l'avant un programme de \$3.7 millions pour l'implantation d'un meilleur système d'aides à la navigation pouvant satisfaire les besoins accrus du trafic aérien dans l'Arctique ces dernières années.

Nous avons également l'intention de dépenser, au cours des cinq prochaines années, au moins \$40 millions pour améliorer les installations aéroportuaires d'un grand nombre de localités au Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.

De nouvelles normes ont également été établies, régissant l'exploitation des petits aéronefs commerciaux et énonçant les modalités de formation et les exigences de compétence des membres d'équipage de navigation et du personnel de cabine. Ces normes garantiront un plus

haut niveau de sécurité tant au personnel navigant qu'aux passagers et rapprocheront ce genre d'exploitation de celle des gros avions commerciaux.

Une autre mesure destinée à accroître la sécurité des vols à été établie par la publication d'une ordonnance fixant des normes minimales pour les systèmes d'instruments de vol et l'équipement à bord d'aéronefs opérant de jour selon les règles de vol à vue (VFR).

On a également adjugé un contrat pour la construction d'un complexe central d'ordinateurs coûtant \$4.3 millions, qui servira à l'aménagement à Hull d'un centre de simulation du contrôle de la circulation aérienne. Ce centre fournira au contrôle de la circulation aérienne des installations de recherches et de développement sans égales dans le monde, qui permettrait de fournir aux nouveaux contrôleurs les meilleures installations de formation existantes. On prévoit dans un plus grand plan d'ensemble, la mise sur pied d'un programme destiné à fournir des simulateurs de radar numérique pour la formation des contrôleurs aux écoles régionales de l'ATC à Moncton, Toronto et Montréal.

Au cours des derniers mois, de nouvelles mesures importantes ont été prises dans le domaine de la sécurité aérienne. On a notamment introduit des règlements exigeant l'utilisation des radiobalises de secours (ELT). Ces règlements entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet de cette année et seront obligatoires la plupart des aéronefs canadiens. Ces nouveaux règlements devraient permettre la récupération plus rapide des appareils accidentés, et ainsi aider à sauver un plus grand nombre de personnes victimes d'accidents d'aviation.

En 1973, suite au nombre croissant d'actes de piraterie aérienne dans le monde entier, nous avons modifié la Loi sur l'aéronautique pour donner aux autorités compétentes les pouvoirs nécessaires pour renforcer les mesures de sécurité dans les aéroports et à bord des aéronefs. Malheureusement, de nombreux pays n'ont pas accepté l'exemple donné par le Canada dans ce domaine.

En ce qui concerne les aéroports, la construction battra son plein en 1974-1975 au nouvel aéroport international Mirabel, de Montréal. L'inauguration est toujours prévue pour le milieu de l'année 1975.

Au cours de l'année financière 1973-1974, nous avons entrepris d'importants travaux de modernisation aux aéroports de Calgary, Saskatoon, London, Regina, Québec, Edmonton et Vancouver. Le Ministère de plus accorde en 1973-1974 des subventions de \$4.6 millions pour venir en aide aux petits aéroports municipaux. Il est prévu que nous allouerons les mêmes sommes en 1974-1975.

Comme vous le savez, il est dans notre intention de suivre l'exemple de nombreux pays en instituant une taxe d'aéroport pour aider à combler le déficit d'exploitation des aéroports canadiens. Nous pensons que cette redevance permettra de réduire d'environ \$30 millions l'actuel déficit de \$80 millions.

La dernière année a été fertile en ce qui a trait aux négociations internationales sur les accords aériens. Le Canada et les Etats-Unis en sont venus à un accord sur l'établissement de 47 nouvelles routes aériennes, concluant ainsi l'entente la plus importante de son genre dans l'histoire de l'aviation civile mondiale. J'espère que nous pourrons bientôt signer officiellement le nouvel accord avec les Etats-Unis et assigner les nouvelles routes aux transporteurs canadiens.



J'ai déjà, en déterminant nos objectifs défini pour l'aviation civile internationale de nouvelles lignes de conduite visant à "partage le monde" entre les deux principales compagnies aériennes du Canada.

Dans le domaine de la marine, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, fonctionnant comme le Conseil des ports nationaux, sous l'égide de l'Administration canadienne des transports maritimes, a établi de nouveaux records de transport de fret pour la quatrième année consécutive. En 1973, le fret total transporté sur la section Montréal-Lac Ontario s'est chiffré à 57.6 millions de tonnes, soit une augmentation de 7.4 pour cent par rapport à 1972.

Par l'ouverture à la navigation en mars 1973, du canal Welland on soulignait une amélioration importante de la Voie maritime réalisée au coût de \$188 millions. Cette nouvelle section, un canal de 8.3 milles relativement rectiligne, a remplacé l'ancienne section du canal qui traversait la ville de Welland (Ontario). La nouvelle section a une largeur navigable de 350 pieds, comparativement à 192 pieds pour l'ancien canal. Il n'y a aucun obstacle au-dessus du canal, tout le trafic de surface passant par des tunnels. L'ensemble permet de gagner 50 minutes sur un aller-retour.

L'été dernier, plus de 100,000 tonnes de marchandises ont été envoyées à quelques 60 localités de l'est de l'Arctique dans le cadre des opérations de ravitaillement annuel des postes isolés de ces régions et des bases du réseau avancé de pré-alerte. Cette mission a été remplie par 14 navires de la Garde côtière canadienne dont 11 brise-glaces et 18 navires affrétés, dont quatre pétroliers.

Les localités de l'ouest de l'Arctique sont ravitaillées par la Société des transports du Nord Ltée, une société de la Couronne qui

utilise le réseau du Mackenzie. En juillet dernier, un convoi de sept remorqueurs et de 25 péniches, le plus grand convoi à se rendre dans le Nord, a quitté Vancouver pour une durée d'un mois afin d'entreprendre un voyage de 4,800 milles le long des côtes de la Colombie-Britannique et de l'Alaska, transportant ainsi jusqu'à la région du Mackenzie, pour \$20 millions de matériels nouveaux.

Après environ deux ans de débats et de consultations avec les autorités provinciales, les armateurs et les représentants de divers ports, les quatre administrations régionales de pilotage ont maintenant publié de nouveaux règlements de pilotage. Ces derniers sont destinés à assurer un service de pilotage plus sûr et plus efficaces, ainsi qu'à réduire et, éventuellement, éliminer les subventions allouées au service de pilotage par les contribuables canadiens. Je ne suis pas entièrement certain que cette législation protège efficacement le public, et je ne suis pas plus certain que les structures des administrations de pilotages sont adéquates. Mais, comme c'est la première fois que nous essayons ce système, nous devrions peut-être attendre encore quelques mois avant de prendre des décisions. Je serais heureux d'entendre les opinions de votre comité à ce sujet car je suis certain qu'il conviendra avec moi que la situation est délicate et difficile à résoudre. Nous devrions peut-être suivre l'exemple d'autres pays et envisager un contrôle intégral par le gouvernement.

En ce qui concerne l'aspect écologique de nos activités, l'an dernier, grâce aux plans nationaux d'urgence du ministère des Transports contre la pollution on a pu éviter de sérieux dégâts lors de six déversements importants d'hydrocarbures. On a également limité les dégâts de 30 déversements moins importants. Le matériel d'urgence pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures est maintenant en place

dans les régions "stratégiques" du Canada, le long des côtes de l'est, de l'ouest et de l'Arctique, ainsi que dans la région des Grands Lacs.

Nous avons maintenant une certaine expérience dans l'application des nouveaux règlements sur la prévention de la pollution et la sécurité maritime tant pour les navires canadiens qu'étrangers circulant en eaux canadiennes, l'Arctique inclus. De plus, en 1973, le ministère des Transports a apporté une contribution appréciable à la Conférence internationale sur la prévention de la pollution maritime. Le Ministère se prépare également à participer à d'autres conférences internationales qui se tiendront prochainement et qui visent à l'amélioration de la sécurité de tous les navires; compris pour la première fois, les navires de pêche. Les associations canadiennes de la pêche ont été consultées dans la mise au point de ces propositions.

Au cours de l'année dernière à Terre-Neuve, l'Administration canadienne des transports de surface du Ministère, a dû faire face à de nombreux problèmes créés par la grève du service de traversiers. Des avions "Hercules" des Forces armées canadiennes furent mis en service pour assurer la livraison des denrées essentielles.

Conformément à une politique du gouvernement visant à promouvoir le plus possible les constructions navales canadiennes, nous avons adjugé un contrat pour la construction d'un navire transbordeur mixte destiné à assurer le service de traversiers entre Port-aux-Basques à Terre-Neuve et North Sydney en Nouvelle-Ecosse.

Notre programme de sécurité automobile et routière a rencontré un très vif succès. Avec l'entière coopération et l'appui des dix gouvernements provinciaux, des améliorations considérables ont été

réalisées dans le domaine de la sécurité automobile. Ainsi, des centaines de vies ont été sauvées et d'innombrables blessures épargnées.

Pour assurer le respect des 50 normes actuelles sur la sécurité des véhicules à moteur, la Direction, au cours de l'année dernière, a rendu visite près de mille fois aux constructeurs d'automobiles faisant des essais sur environ 850 pièces et véhicules, menant des enquêtes sur plus de mille plaintes se rapportant à la sécurité et analysant quelque 140 accidents. Au cours des neuf premiers mois du dernier exercice, les enquêtes menées par la Direction ont contribué au lancement de 30 campagnes de rappel par les constructeurs d'automobiles, touchant ainsi 31,000 véhicules.

Huit nouvelles normes sur la sécurité des véhicules à moteur ont été introduites l'année dernière apportant ainsi de nettes améliorations à la résistance des toits d'automobiles, aux pare-chocs, aux ceintures de sécurité et aux phares.

De plus, de nouvelles normes de sécurité pour les camions, les autobus, y compris les autobus scolaire, et les automobiles ainsi qu'un plus grand nombre d'essais, d'enquêtes et d'inspections sont menées pour l'année financière 1974-1975 comme vous pourrez le constatez dans le présent rapport.

En 1973, les experts de la recherche et du développement en matière de sécurité routière ont fait plus de 20 études importantes visant à mettre au point des mesures favorables à la réduction du nombre des accidents de la route. Ils ont mis au point un système national de données sur les accidents qui fournira aux autorités fédérales et provinciales s'occupant de la sécurité routière, des informations indispensables. Pendant l'année financière 1974-1975, on continuera de chercher des moyens permettant de réduire le nombre des cas de

conduite en état d'ébriété, de généraliser l'utilisation des ceintures de sécurité, d'améliorer l'état des routes dangereuses et d'intensifier l'entretien des véhicules.

On a basé le programme fédéral-provincial de sécurité routière sur les résultats des recherches afin de réduire de 15 pour cent le nombre d'accidents mortels sur les routes au cours des cinq prochaines années, ce but est également visé par plusieurs pays membres de l'OTAN. Comme vous le savez sans doute, nous avons eu dans ce sens, la semaine dernière, des entretiens avec les autorités provinciales, et nous pensons pouvoir réaliser cet objectif.

Je propose maintenant, monsieur le président, de passer en revue les prévisions budgétaires pour 1974-1975. Je parlerai des besoins généraux de financement puis j'aborderai, de façon plus détaillée, chaque projet en particulier.

Le budget principal du Ministère, les sociétés de la Couronne comprises, pour la prochaine année financière totalise \$703 millions dont \$549 millions en crédits budgétaires et \$154 millions en prêts. En 1973-1974, le budget était de \$622 millions: \$464 millions de crédits budgétaires et \$158 millions de prêts. La différence totale de \$81 millions résulte d'une augmentation de \$85 millions au chapitre des crédits budgétaires et d'une diminution de \$4 millions au chapitre des prêts.

Pour satisfaire aux besoins de l'Administration des transports aériens, je demande au parlement d'approuver des crédits budgétaires de \$247 millions, et \$124 millions sous la forme de prêts accrus destinés à soutenir les besoins financiers des aéroports de Montréal et de Toronto.

A Mirabel, la construction battra son plein pendant l'année financière 1974-1975. Je demande donc pour cet exercice \$112.5 millions afin de terminer la première phase de ce projet.

La conception et la construction des aérogares, installations dont le coût s'élève à \$63 millions, se poursuivant selon le calendrier prévu.

La construction des deux premières pistes de Mirabel, commencée en septembre 1970, doit s'achever vers le milieu de 1974. Quant à l'aire de trafic pour les passagers et le fret, le travail avance bien.

Alors qu'ordinairement, pendant l'hiver, on arrose les ailes des avions d'une solution très dispendieux, pour les dégivrer à Mirabel, on a l'intention de construire une aire de trafic spéciale, dotée d'un système de drainage autonome afin de récupérer la solution, la traiter et l'utiliser à nouveau, réalisant ainsi des économies considérables.

Les négociations avec la province de Québec, sur l'aménagement progressif du réseau routier régional et des autres installations aéroportuaires de soutien, ont progressé de façon satisfaisante. Un accord a été conclu en rapport avec l'autoroute A-13. Il reste encore à examiner les recommandations du Québec, annoncées récemment, sur d'autres modes d'accès de surface à l'aéroport.

A l'aéroport de Malton de Toronto, les dépenses en capital s'élèveront sans doute à \$22 millions en 1974-1975. Les améliorations apportées à l'aérogare n° 1 coûteront \$4.1 millions tandis que les modifications apportées aux phases 1 et 2 de l'aérogare n° 2, coûteront \$6.8 millions. Les parcs de stationnement couverts adjacents à ces aérogares coûteront \$4 millions.

Outre Montréal et Toronto, nous aurons besoin de plus de \$43 millions pour continuer ou finir les travaux commencés à neuf aéroports et pour commencer les travaux à huit autres.

Le programme de construction le plus important est celui de la nouvelle aérogare de Calgary. Bien que nous ayons cité le chiffre de \$61 millions pour le nouveau complexe d'aérogares à l'aéroport international de Calgary, les plus récentes prévisions ont porté ce chiffre à \$74.3 millions, selon la valeur actuelle du dollar, dont \$23.5 millions dans le budget de 1974-1975.

Nous avons également inscrit au budget des dépenses de 1974-1975 la somme de \$3 millions pour la transformation de l'aérogare de Vancouver; \$1 million sera consacré à l'aéroport satellite d'Edmonton; \$1.4 million à la nouvelle aérogare de l'aéroport de Saskatoon et \$3.5 millions à l'allongement de la piste de l'aéroport de London en Ontario.

Il est également prévu en 1974-1975 d'effectuer des travaux aux aéroports de Prince George en Colombie-Britannique; Lac la Ronge en Saskatchewan; Québec, Blanc Sablon et Sept-Iles au Québec, Charlo au Nouveau-Brunswick et Gander à Terre-Neuve.

Nous avons un impératif besoin de \$3.3 millions pour instaurer des mesures de sécurité à 23 de nos aéroports d'importance majeure.

Nous consacrerons également \$4.8 millions à la construction, à l'agrandissement et à l'amélioration des tours de contrôle, centres de contrôle régionaux et simulateurs régionaux des services de la circulation de Castlegar en Colombie-Britannique, de Carp en Ontario, de St. Jean à Terre-Neuve, de Moncton au Nouveau-Brunswick, de Montréal et de Toronto.

Nous sommes soucieux d'entretenir et de moderniser notre équipement en matière de télécommunications et d'électronique afin d'améliorer la sécurité aérienne à un moment où le nombre de passagers aériens augmente de façon constante. Le nombre total de passagers des lignes aériennes est passé de 175 millions en 1965 à 330 millions en 1971. On en prévoit 720 millions en 1978.

On a déjà estimé qu'entre 1972 et 1978, le nombre de passagers empruntant l'avion au Canada augmenterait de huit pour cent par année. D'autre part, a évalué l'augmentation des volumes de fret à 17.8 pour cent par année au cours de cette même période. Ces prévisions pour le Canada semblent correspondre à celles de nombreux autres pays.

Nous consacrerons \$12 millions aux aides à la navigation aérienne durant l'année financière 1974-1975. \$7.1 millions serviront à l'achat de relais de visualisation radar des phases "en route" et terminale, plus connus sous le nom de JETS. (Joint Enroute Terminal Systems). Il s'agit du contrat dont j'ai parlé précédemment et que nous avons adjugé l'an dernier en vue de nous doter d'un système automatisé de contrôle de la circulation aérienne qui aura coûté lors de son achèvement plus de \$74 millions. Nous préleverons \$1.1 million sur ces \$12 millions afin d'améliorer la sécurité aérienne dans l'Arctique. Ce programme prévoit l'installation de centres préfabriqués appelés ensembles de l'Arctique qui peuvent être transportés par avion et assemblés dans les régions éloignées.

Les transports de surface sont d'un intérêt vital pour notre société, et leur développement m'intéresse tout particulièrement. L'Administration canadienne des transports de surface prévoit que ses



dépenses pour l'année 1974-1975 s'élèveront à \$125 millions, soit \$56 millions de plus qu'en 1973-1974.

Quelque \$20 millions serviront à faire face à l'accroissement important du trafic de navires transbordeurs sur la côte est. Les prévisions budgétaires pour 1974-1975 comprennent en plus d'un budget d'exploitation plus élevé, des fonds pour la construction d'un navire transbordeur mixte destiné à assurer un service dans le golfe. Les contrats pour ce navire, dont le prix est estimé à \$14 millions, ont été adjugés cet hiver, et selon les prévisions budgétaires, \$4 millions seront consacrés à sa construction en 1974-1975.

Des fonds seront également consacrés à l'étude détaillée de gros navires transbordeurs rapides qui relieront Terre-Neuve au continent et à la modification des gares maritimes afin de répondre à l'accroissement du volume de passagers et de fret ainsi qu'à l'évolution des transports par camions.

Les contributions ont augmenté de \$34.5 millions par rapport à 1973-1974 et seront réparties comme suit:

1. \$15.7 millions seront consacrés à la normalisation des réseaux routiers des quatre provinces de l'Ouest. Ce projet a été annoncé lors de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest qui s'est tenue à Calgary en juillet dernier. Ce projet vise à accroître la capacité de charge des routes des provinces de la Prairie qui doit égaler celle des grandes voies de circulation de la Colombie-Britannique. A l'heure actuelle, les routes de chaque province de l'Ouest ont une capacité

de charge qui diffère. Le coût total du projet s'élèvera à \$160 millions et le gouvernement fédéral y contribuera pour \$78 millions.

2. Nous consacreront également \$10 millions à l'amélioration des routes du nord des provinces de l'Ouest, comme cela a été annoncé lors de la conférence de Calgary. Nous avons signé un accord avec le gouvernement de la Colombie-Britannique avant cette même conférence en vue de développer les transports et l'exploitation des ressources naturelles dans le nord de cette province. Ce programme et l'aménagement du port de Prince Rupert coûteront \$167 millions au gouvernement fédéral, dont \$9.2 millions figurent au budget de dépenses de 1974-1975.

3. Bien que nous ayons annoncé que les wagons de chemins de fer feraient l'objet de transformations et que nous achèterions de nouveaux wagons-trémie, je ne suis pas sûr que ces mesures seront suffisantes. Le nombre insuffisant de wagons de chemin de fer ne doit pas nous faire oublier que nous manquons également de locomotives, de points de transbordement et de navires pour acheminer les marchandises vers leur destination. Je serais heureux, monsieur le président, d'avoir l'avis de votre comité sur cette question.

Revenons en aux prévisions budgétaires; un prêt de \$30 millions sera accordé à la province de Québec pour la construction de l'autoroute A-13 à destination de l'aéroport de Mirabel.

Toujours dans le domaine des transports de surface, il y a un net besoin d'instauration de mesures additionnelles pour centrer les accidents routiers.

Le budget de la Direction de la sécurité routière passera de \$3.7 millions qu'il était l'an dernier à \$6.7 millions cette année.

De cette somme, \$2.7 millions seront prélevés pour la construction d'installations qui permettront de déterminer si les véhicules actuels sont bien conformes aux normes de sécurité en vigueur, d'enquêter sur certains problèmes et d'éprouver les nouveaux équipements dont sont munis les véhicules automobiles.

Environ \$2 millions seront consacrés à l'application de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et, notamment à la mise au point des normes de sécurité ainsi qu'à leur mise en vigueur et à leur évaluation.

Le reste de cette somme servira à mettre au point un programme élargi de mesures de sécurité routière qui comprendra des études sur le comportement des conducteurs, la topographie des routes et la conception des véhicules.

Une avance de \$8 millions sera accordée aux chemins de fer nationaux pour la construction d'une voie ferrée qui reliera Terrace à Colombie-Britannique au réseau ferroviaire de la même province près de Groundhog.

L'Administration canadienne des transports maritimes estime que ses dépenses s'élèveront à quelque \$152 millions durant l'année financière 1974-1975, soit une augmentation de près de \$2.5 millions par rapport à 1973-1974.

Le programme de la Garde côtière canadienne annonce une augmentation par rapport aux années passées, et cela en raison du besoin urgent qu'elle a d'accroître ses moyens en matière de brise-

glaces. La navigation hivernale augmente chaque année dans le golfe et nous n'arrivons plus à faire face à cette situation. Des mesures sont envisagées pour y remédier.

La Garde côtière, qui prête des navires à l'organisation canadienne de recherches et de sauvetage, possède actuellement 82 bâtiments, dont vingt-deux brise-glaces et 26 hélicoptères destinées à venir en aide aux navires en difficulté.

Au cours de l'année financière 1974-1975, nous affecterons \$9 millions à la construction de deux brise-glaces de tonnage important qui coûteront \$30 millions chacun et pèseront quelque 7 000 tonnes.

On s'attend à ce qu'un contrat soit adjugé le mois prochain pour l'étude d'un brise-glace polaire. \$750,000 sont prévus à ce titre dans le budget des dépenses. Ce projet d'étude pourrait également servir à la construction de navires commerciaux dans l'avenir.

Les modifications apportées au brise-glace lourd "Labrador" afin d'accroître ses moyens d'action seront achevées au cours de l'année financière 1974-1975. Ces modifications auront coûté environ \$1.6 million.

Une somme de \$1.6 sera affectée à la construction d'un navire à deux lignes de charge, conçu tout spécialement pour les aides à la navigation sur le fleuve Mackenzie et la région de son delta.

En 1972, un programme de bateaux de sauvetage côtiers a été mis en place sur la côte ouest pour venir en aide aux navires de plaisance. A la suite du succès obtenu, on envisage de poursuivre ce programme en achetant 25 autres navires du même type qui seront

affectés à d'autres régions du Canada; l'achat de ces bâtiments doit débiter en 1975 et se terminer en 1980. Des étudiants d'université continueront de participer à ce programme sous la direction d'officiers de la Garde côtière.

Environ \$2.6 millions seront affectés en 1974-1975 à la modernisation des aides radio à la navigation maritime et du matériel servant aux communications se trouvant soit à bord des navires de la Garde côtière, soit à terre.

La Garde côtière sera à nouveau chargée en 1974 d'assurer l'approvisionnement des lieux d'habitation situés dans l'est de l'Arctique. Le budget de dépenses prévoit un octroi de \$5 millions à cette fin et l'acheminement de 100 000 tonnes de marchandises par navires battant pavillon canadien.

On procédera à l'achat de deux navires de recherches et de sauvetage destinés à remplacer ceux des Grands Lacs et de la côte ouest; \$400 000 seront affectés à cette fin.

Vous remarquerez dans le budget qu'un montant de \$5 millions devrait permettre d'achever, en 1974, le dragage du chenal en aval de Québec, débuté en 1971. Ce projet de \$21 millions permettra l'accès dans le port de Québec aux gros navires de 48 à 50 pieds de tirant d'eau.

\$4 millions nous seront nécessaires en 1974-1975 pour la construction d'un institut de formation des transports à Cornwall en Ontario dont le coût total s'élèvera à \$31.5 millions.

L'Agence de développement des transports estime que ses dépenses s'élèveront en 1974-1975 à quelque \$7.1 millions, soit \$9 millions de moins qu'en 1973-1974. Cette diminution est due au fait

que la période d'équipement du service expérimental ADAC a été terminée au cours de la dernière année financière.

L'Agence poursuivant ses efforts d'amélioration et d'innovation dans le domaine du transport urbain en commun, s'intéresse aux systèmes de signalisation programmés sur ordinateurs, aux véhicules urbains à pilotage automatisé et aux systèmes de surveillance des véhicules.

L'Agence de développement des transports effectue des travaux sur les pipelines, les véhicules sur coussin d'air, la sustentation magnétique, le déglacage et les aérotrains. La majeure partie de ses activités consistera cette année à étudier les moyens de transporter l'énergie à partir de régions lointaines.

L'une des activités principales de l'Agence, l'année dernière, a consisté à fournir des données au secrétariat et à la direction de l'Organisation canadienne pour la simplification des procédures commerciales (COSTPRO). Les études menées à ce sujet ont permis de découvrir les moyens d'économiser de l'argent en simplifiant les documents et les méthodes utilisés pour le transport et le transbordement des marchandises que le Canada importe ou exporte. L'Agence a réalisé d'important progrès dans la mise d'un système de documentation normalisée qui devrait permettre de réduire de 70 pour cent les frais d'exportation. A ce propos, des études ont montré que cette documentation coûte aux Canadiens entre \$1 et \$3.5 milliards par année. Il est dans mes intentions de renforcer et d'étendre ce programme afin de réaliser davantage d'économie. Nous tâcherons également de faire encore plus d'économie et de tendre vers une plus grande simplification en exploitant l'informatique pour les données de fret.

L'Agence de développement des transport continuera d'encourager la jeunesse à faire carrière dans les transports. \$725 000 sont prévus à cet effet, tant pour des bourses d'études que pour des centres universitaires.

Monsieur le président, il me faut mentionner pour terminer que les activités de mon Ministère au cours de l'année écoulée, ont une fois de plus prouvé que nos systèmes de transport jouent un rôle vital dans notre pays. Ces activités ont favorisé la croissance économique du Canada et resserré les liens entre nos concitoyens, démontrant ainsi que le Canada a pour dessein d'améliorer la qualité de la vie de tous les Canadiens.

Je suis maintenant à votre disposition, avec mon sous-ministre et les responsables de mon Ministère, pour répondre à toutes les questions que votre comité voudra bien nous poser.

Marine Transportation

Corner Brook

Ship expansion (TDC \$700,000)  
ESTIMATED 27-4781

\$700,000

Placentia Bay

Marine traffic management system  
(TDC \$1,486,000)

\$1,486,000

Surface Transportation

Port-aux-Basques

Upgrading of terminal (TDC \$1,314,000) \$1,314,000

\*TDC - Total Estimated Cost (only indicated where it exceeds proposed 1974-75 costs)

APPENDIX "B"

MINISTRY

OF

TRANSPORT

CAPITAL

EXPENDITURES

BY PROVINCE

1974-75 ESTIMATES



MINISTRY OF TRANSPORTMAIN ESTIMATES 1974-75MAJOR CAPITAL PROJECTS

<u>PROGRAM/LOCATION</u>	<u>PROJECT</u>	<u>1974-75 COSTS</u>
		<u>\$</u>
	<u>NEWFOUNDLAND</u>	
<u>Air Transportation</u>		
Gander	Reconstruct runway 14-32 (TEC \$1,144,000)	300,000
Goose Bay	Sewage treatment plant \$500,000; repair air terminal building roofs (TEC \$400,000) \$200,000	700,000
St. John's	Extend air terminal buildings II and IV (TEC \$1,644,000) \$915,000; electrical centre and new power unit (TEC \$1,177,000) \$518,000; air services operations building and control tower (TEC \$902,000) \$569,000	2,002,000
<u>Marine Transportation</u>		
Corner Brook	Shed expansion (TEC \$700,000)	200,000
Placentia Bay	Marine traffic management system (TEC \$1,486,000)	432,000
<u>Surface Transportation</u>		
Port-aux-Basques	Upgrading of terminal (TEC \$10,325,000)	850,000

\*TEC - Total Estimated Cost (only  
indicated where it exceeds proposed  
1974-75 costs)

<u>PROGRAM/LOCATION</u>	<u>PROJECT</u>	<u>1974-75 COSTS</u> \$
<u>National Harbours Board</u>		
<u>St. John's</u>	Extension of berthing facilities north-east section (TEC \$10,000,000) \$200,000; construction of two dolphins, Pier 17. \$300,000	500,000 <u>4,984,000</u>
<u>TOTAL NEWFOUNDLAND</u>		
<u>PRINCE EDWARD ISLAND</u>		
<u>Surface Transportation</u>		
<u>Souris</u>	Terminal development for Magdalen Islands - P.E.I. ferry service (TEC \$1,500,000)	300,000
<u>Wood Islands</u>	Terminal (TEC \$950,000)	400,000
<u>TOTAL PRINCE EDWARD ISLAND</u>		<u>700,000</u>
<u>NOVA SCOTIA</u>		
<u>Air Transportation</u>		
<u>Halifax</u>	Ground and second level holding rooms at airport (TEC \$2,150,000)	1,000,000
<u>Marine Transportation</u>		
<u>Point Edward</u>	Coast guard college - gymnasium (TEC \$300,000)	100,000

\*TEC - Total Estimated Cost (only indicated where it exceeds proposed 1974-75 costs)

<u>PROGRAM/LOCATION</u>	<u>PROJECT</u>	<u>1974-75 COSTS</u> \$
<u>Surface Transportation</u>		
Caribou	Ferry terminal facilities (TEC \$1,900,000)	1,000,000
North Sydney	Upgrading ferry services terminal (TEC \$4,690,000)	425,000
	TOTAL NOVA SCOTIA	<u>2,525,000</u>
<u>NEW BRUNSWICK</u>		
<u>Air Transportation</u>		
Charlo	Extend runway (TEC \$3,000,000)	1,200,000
Moncton	Area control centre building (TEC \$6,290,000)	930,000
<u>Marine Transportation</u>		
Dalhousie	New public wharf and shed (TEC \$6,000,000)	2,100,000
St. John	Harbour radar and collision avoidance system (TEC \$800,000)	360,000
<u>National Harbours Board</u>		
St. John	Development of Rodney Terminal (TEC \$29,000,000)	21,840,000
	TOTAL NEW BRUNSWICK	<u>26,430,000</u>

<u>PROGRAM/LOCATION</u>	<u>PROJECT</u>	<u>1974-75 COSTS</u> \$
	<u>QUEBEC</u>	
<u>Air Transportation</u>		
Blanc Sablon	Extend runway (TEC \$965,000)	500,000
Montreal (Dorval)	Area control centre building (TEC \$3,765,000)	1,934,000
Montreal (Mirabel)	Land compensation, development and improvements (TEC \$13,483,000) \$2,450,000; runways, taxiways and aprons (TEC \$63,304,000) \$22,200,000; air terminal (TEC \$62,248,000) \$23,000,000; control tower building (TEC \$2,013,000) \$208,000; utilities- phase I (TEC \$17,058,000) \$5,500,000; roads and parking (TEC \$20,099,000) \$9,614,000; operations facilities (TEC \$9,298,000) \$4,910,000; other capital construction costs including project administration (TEC \$47,192, 000) \$11,622,000; navigation and communications equipment (TEC \$3,348,000) \$1,144,000; mobile, maintenance and emergency services equipment (TEC \$9,500,000) \$6,065,000	86,713,000
Quebec	Extend runway 06-24 (TEC \$1,861,000)	640,000
Sept Iles	Additional air terminal building (TEC \$4,234,000)	610,000

<u>PROGRAM/LOCATION</u>	<u>PROJECT</u>	<u>1974-75 COSTS</u> \$
<u>Marine Transportation</u>		
Cap aux Oies	Quebec channel improvements (TEC \$2,710,000)	325,000
Montreal East	Dredging channel (TEC \$2,085,000)	1,500,000
Quebec	Agency buildings (TEC \$5,325,000) \$2,477,000; dredging channel to 41' below Quebec (TEC \$20,860,000) \$4,910,000	7,387,000
Ste Petronille	Dredging	1,325,000
<u>Surface Transportation</u>		
Cap-aux-Meules	Terminal (TEC \$700,000)	350,000
<u>National Harbours Board</u>		
Beauport	Flats development - dredging and construction (TEC \$9,000,000)	2,000,000
Chicoutimi	Relocation of liquid storage facilities (TEC \$2,070,000)	1,000,000
Montreal	Additions and improvements to Jacques Cartier terminal (TEC \$3,150,000) \$1,979,000; con- struction of wharfs and berths (TEC \$6,250,000) \$2,882,000; improvements to elevators, equip- ment replacements and additions (TEC \$3,390,000) \$840,000; replace-	

<u>PROGRAM/LOCATION</u>	<u>PROJECT</u>	<u>1974-75 COSTS</u> \$
Montreal (Cont.)	ment of diesel locomotives (TEC \$1,650,000) \$275,000; alterations to transit sheds (TEC \$808,000) \$50,000	6,026,000
Sept Iles	Construction of wharf	1,000,000
	TOTAL QUEBEC	111,310,000
<u>ONTARIO</u>		
<u>Air Transportation</u>		
Carp	Establish control tower (TEC \$320,000)	200,000
Hamilton	Construct new runway including land and related work (TEC \$18,655,000) \$1,000,000; airport study (TEC \$441,000) \$176,000	1,176,000
London	Extend runway 14-32 (TEC \$5,758,000)	3,479,000
Ottawa	Air traffic control simulation centre (TEC \$4,367,000)	1,425,000
Sudbury	Air terminal complex (TEC \$1,938,000)	138,000
Toronto International Airport (Malton)	Improvements to roadways and systems (TEC \$15,039,000) \$3,767,000; parking structures for terminals 1 and 2 (TEC \$16,638,000) \$4,000,000; runways, taxiways and aprons (TEC \$7,493,000)	

<u>PROGRAM/LOCATION</u>	<u>PROJECT</u>	<u>1974-75 COSTS</u> \$
Toronto International Airport (Malton) Cont.	\$470,000; area control centre complex (TEC \$8,961,000) \$198,000; improvements to air terminal build- ing No. 1 (TEC \$8,621,000) \$4,117,000; air terminal building No. 2 - stages 1, 2 and 3 (TEC \$17,154,000) \$6,777,000; airfield maintenance building (TEC \$1,676,000) \$1,395,000; project administration \$767,000; replacement of vehicles and equipment (TEC \$1,042,000) \$383,000	21,874,000
Toronto International Airport No. 2	Land acquisition (TEC \$92,324,000) \$15,055,000; planning and con- sultant fees (TEC \$44,732,000) \$5,203,000; construction design (TEC \$252,628,000) \$4,154,000	24,412,000
Windsor	Airport study (TEC \$376,000) \$150,000; upgrade sewage disposal facilities \$300,000	450,000

<u>PROGRAM/LOCATION</u>	<u>PROJECT</u>	<u>1974-75 COSTS</u> \$
<u>Marine Transportation</u>		
Lake St. Francis	Piers (TEC \$590,000)	365,000
Pelee	Passage pier	350,000
Prescott	Agency buildings (TEC \$1,950,000)	1,100,000
Sault Ste Marie	Port development (TEC \$1,700,000)	1,600,000
Toronto	Dredging harbour (TEC \$10,000,000)	1,500,000
<u>Headquarters</u>		
Cornwall	Transport Training Institute (TEC \$26,930,000)	4,136,000
TOTAL ONTARIO		62,205,000

MANITOBA

Air Transportation

Norway House	Rebuild runway	600,000
--------------	----------------	---------

Marine Transportation

Lake Winnipeg tender (TEC \$1,462,000)	1,162,000
----------------------------------------	-----------



<u>PROGRAM/LOCATION</u>	<u>PROJECT</u>	<u>1974-75 COSTS</u>
		<u>\$</u>
<u>National Harbours Board</u>		
Churchill	Reconstruction of wharf (TEC \$5,000,000) \$1,200,000; protection at base of cribs to prevent undermining \$800,000; extension of grain gallery \$650,000; heavy lift crane \$400,000; refit of dredge \$250,000	<u>3,300,000</u>
TOTAL MANITOBA		<u>5,062,000</u>
<u>SASKATCHEWAN</u>		
<u>Air Transportation</u>		
Lac La Ronge	Facility improvements (TEC \$2,000,000)	400,000
Saskatoon	Extension to operations and passenger facilities (TEC \$3,300,000)	<u>1,475,000</u>
TOTAL SASKATCHEWAN		<u>1,875,000</u>
<u>ALBERTA</u>		
<u>Air Transportation</u>		
Calgary International Airport	Crash rescue truck (TEC \$320,000) \$112,000; new air terminal buildings, aprons, taxiways, access roads and facilities - phase I (TEC \$74,294,000) \$23,499,000	23,611,000
TOTAL NORTHWEST TERRITORIES		<u>2,946,000</u>
TOTAL MAJOR PROJECTS BY LOCATION		<u>280,451,000</u>

<u>PROGRAM/LOCATION</u>	<u>PROJECT</u>	<u>1974-75 COSTS</u> \$
Edmonton Inter- national Airport	Crash rescue trucks (TEC \$350,000) \$63,000; satellite airport (TEC \$2,262,000) \$1,031,000	1,094,000
Peace River	Rebuild runway	482,000
	TOTAL ALBERTA	25,187,000
<u>BRITISH COLUMBIA</u>		
<u>Air Transportation</u>		
Cranbrook	New air terminal building (TEC \$566,000)	316,000
Prince George	Extend runway (TEC \$1,278,000)	400,000
Vancouver Inter- national Airport	Land acquisition (TEC \$8,185,000) \$277,000 airport master plan (TEC \$450,000) \$100,000; modification to air terminal complex (TEC \$24,714,000) \$3,000,000; airport access roads and bridges (TEC \$23,667,000) \$6,000,000	9,377,000
<u>Marine Transportation</u>		
Vancouver	Marine traffic management system - West coast (TEC \$7,350,000)	687,000

<u>PROGRAM/LOCATION</u>	<u>PROJECT</u>	<u>1974-75 COSTS</u> \$
Victoria	Agency building and wharf (TEC \$6,010,000)	250,000
<u>National Harbours Board</u>		
Prince Rupert	Development of Fairview terminal - phase I (TEC \$17,260,000)	3,000,000
Vancouver	Extension of Roberts Bank facilities Phase II (TEC \$15,400,000) \$5,000,000; development of Vancouver ocean terminals (TEC \$30,000,000) \$15,000,000; development of Lynnterm (D.L. 204) (TEC \$21,460,000) \$3,200,000	23,200,000
	TOTAL BRITISH COLUMBIA	37,230,000
<u>NORTHWEST TERRITORIES AND YUKON</u>		
<u>Air Transportation</u>		
Fort Simpson, NWT	Pave runway (TEC \$2,161,000)	1,156,000
Resolute, NWT	Improvements and additions to fuel storage and distribution facilities	673,000
Watson Lake, YT	VHF omni-directional range and distance measuring equipment (TEC \$258,000)	15,000
	Remote airports program (TEC \$3,190,000)	1,102,000
	TOTAL NORTHWEST TERRITORIES & YUKON	2,946,000
	TOTAL MAJOR PROJECTS BY LOCATION	280,454,000

OTHER MAJOR PROJECTS - UNALLOCATED BY PROVINCE

1974-75 COSTS

\$

Air Transportation

Joint enroute terminal system (JETS) - Phase I (TEC \$26,750,000) \$6,000,000; VHF omni-directional range and distance measuring equipment for Arctic (TEC \$2,332,000) \$2,152,000; joint Aerosat program (TEC \$3,790,000) \$30,000; air traffic control operational display (TEC \$1,500,000) \$300,000; integrated communication control system (TEC \$10,500,000) \$750,000; new aircraft, equipment replacement and development of new flight inspection equipment (TEC \$4,850,000) \$465,000; instrument landing system (TEC \$7,564,000) \$500,000; other air navigational aids equipment \$5,456,000. 15,653,000

Marine Transportation

New-heavy icebreakers - "R" class (TEC \$60,000,000) \$9,000,000, "Bay" class (TEC \$50,000,000) \$500,000; dual-draft vessel (TEC \$2,000,000) \$1,600,000; four 44' lifeboats (TEC \$1,335,000) \$600,000; telemetry and communications equipment \$1,246,000; upgrade hull of C.C.G.S. Wolfe (TEC \$1,400,000) \$945,000; modifications to C.C.G.S. Labrador (TEC \$1,600,000) \$1,100,000; pilot boat for Halifax area \$315,000; ice retention works at the St. Lawrence and Saguenay ship channels (TEC \$3,525,000) \$100,000. 15,406,000

Surface Transportation

Railcar carrier No. 1 (TEC \$14,000,000) \$4,000,000; passenger vessels Nos. 1 and 2 (TEC \$43,000,000) \$1,000,000; vehicle performance test centre (TEC \$9,500,000) \$2,000,000; land procurement North Sydney and Port-aux-Basques \$400,000; vessel modifications \$2,050,000 9,450,000

TOTAL UNALLOCATED

40,509,000

TOTAL OF IDENTIFIED MAJOR PROJECTS

320,963,000

APPENDICE -B-

BUDGET DES DEPENSES PRINCIPAL 1974-75

GRANDS TRAVAUX D'EQUIPEMENT

MINISTERE  
DES  
TRANSPORTS

PROGRAMME/LOCALITE	PROG. 1974-75	PROG. 1973-74
Gander	200,000	200,000
Goose Bay	200,000	200,000
Saint-Jean	200,000	200,000
Corner Brook	200,000	200,000
Piarcetin Bay	200,000	200,000
Pointe Edward	200,000	200,000

DEPENSES EN CAPITAL

PAR PROVINCE

PROVINCE	PROG. 1974-75	PROG. 1973-74
Atlantic	200,000	200,000
Quebec	200,000	200,000
Ontario	200,000	200,000
Manitoba	200,000	200,000
Saskatchewan	200,000	200,000
Alberta	200,000	200,000
British Columbia	200,000	200,000
Yukon	200,000	200,000
N.W.T.	200,000	200,000

PREVISIONS 1974-75

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

BUDGET DES DEPENSES PRINCIPAL 1974-75

1974-75 COSTS

GRANDS TRAVAUX D'EQUIPEMENT

<u>PROGRAMME/LOCALITE</u>	<u>PROJET</u>	<u>COÛT 1974-75</u>
	<u>TERRE-NEUVE</u>	\$
<u>Transports aériens</u>		
Gander	Reconstruire la piste 14-32 (CTE \$1,144,000)	300,000
Goose Bay	Usine de régénération des eaux usées \$500,000; réparer les toits des édifices (CTE \$400,000) \$200,000	700,000
Saint-Jean	Agrandir l'aérôgare Phases 11 & 1V (CTE \$1,644,000) \$915,000; centre des dispositifs électriques et de distribution de l'électricité ainsi que la nouvelle unité motrice d'urgence (CTE \$1,177,000) \$518,000; édifice des opérations des services de l'air et tour de contrôle (CTE \$902,000) \$569,000	2,002,000
<u>Transports par eau</u>		
Corner Brook	Agrandir le hangar (CTE \$700,000)	200,000
Placentia Bay	Gestion de la circulation mari- time (CTE \$1,486,000)	432,000
*CTE - Coût total estimatif (indiqué seulement lorsqu'il excède le coût proposé 1974-75)		
		9,450,000
	TOTAL UNALLOCATED	40,589,000
	TOTAL IDENTIFIED MAJOR PROJECTS	320,965,000

<u>PROGRAMME/LOCALITE</u>	<u>PROJET</u>	<u>COÛT 1974-75</u> \$
<u>Transports de surface</u>		
Port-aux-Basques	Modernisation du terminus (CTE \$10,325,000)	850,000
<u>Conseil des ports nationaux</u>		
Saint-Jean	Extension des installations portuaires, nord-est (CTE \$10,000,000)	
	\$200,000; construction de deux ducs d'Albe, quai 17 \$300,000	500,000
	TOTAL TERRE-NEUVE	4,984,000
<u>ILE-DU-PRINCE-EDOUARD</u>		
<u>Transports de surface</u>		
Souris	Développement du terminus des Iles-de-la-Madeleine Service de traversier I.P.E. (CTE \$1,500,000)	300,000
Wood Islands	Terminus (CTE \$950,000)	400,000
	TOTAL ILE-DU-PRINCE-EDOUARD	700,000
<u>NOUVELLE-ECOSSE</u>		
<u>Transports aériens</u>		
Halifax	Salles d'attente au rez-de-chaussée et second étage (CTE \$2,150,000)	1,000,000
<u>Transports par eau</u>		
Pointe Edouard	Collège de la garde côtière-gymnase (CTE \$300,000)	100,000

<u>PROGRAMME/LOCALITE</u>	<u>PROJET</u>	<u>COÛT 1974-75</u> \$
<u>Transports de surface</u>		
Caribou	Service de traversier - installations (CTE \$1,900,000)	1,000,000
North Sydney	Modernisation du terminus du service de traversier (CTE \$4,690,000)	425,000
	TOTAL NOUVELLE-ECOSSE	2,525,000
<u>NOUVEAU-BRUNSWICK</u>		
<u>Transports aériens</u>		
Charlo	Prolonger la piste (CTE \$3,000,000)	1,200,000
Région de Moncton	Edifice du centre de contrôle (CTE \$6,290,000)	930,000
<u>Transports par eau</u>		
Dalhousie	Nouveau quai public et hangar (CTE \$6,000,000)	2,100,000
St. Jean	Système de radar et de prévention des accidents du port (CTE \$800,000)	360,000
<u>Conseil des ports nationaux</u>		
St. Jean	Aménagement du terminus Rodney (CTE \$29,000,000)	21,840,000
	TOTAL NOUVEAU-BRUNSWICK	26,430,000



<u>PROGRAMME/LOCALITE</u>	<u>PROJET</u>	<u>COÛT 1974-75</u> \$
	<u>QUEBEC</u>	
<u>Transports aériens</u>		
Blanc Sablon	Prolonger la piste (CTE \$965,000)	500,000
Montréal (Dorval)	Edifice du centre de contrôle de la région (CTE \$3,765,000)	1,934,000
Montréal (Mirabel)	Terrain - compensation, développement et améliorations (CTE \$13,483,000) \$2,450,000; pistes, voies de circulation et aires de stationnement (CTE \$63,304,000) \$22,200,000; aéro-gare (CTE \$62,248,000) \$23,000,000; édifice de la tour de contrôle (CTE \$2,013,000) \$208,000; services d'utilité publique - Phase I (CTE \$17,058,000) \$5,500,000; routes et aires de stationnement (CTE \$20,099,000) \$9,614,000; installations d'exploitation (CTE \$9,298,000) \$4,910,000; autres coûts de construction d'immobilisation incluant la direction des travaux (CTE \$47,192,000) \$11,622,000; équipement de télécommunication et de navigation aérienne (CTE \$3,348,000) \$1,144,000; équipement mobile d'entretien et de services de sécurité (CTE \$9,500,000) \$6,065,000	86,713,000

<u>PROGRAMME/LOCALITE</u>	<u>PROJET</u>	<u>COÛT 1974-75</u> \$
Québec	Prolonger la piste 06-24 (CTE \$1,861,000)	640,000
Sept-Iles	Nouvelle aérogare (CTE \$4,234,000)	610,000
<u>Transports par eau</u>		
Cap aux Oies	Améliorer les chenaux (CTE \$2,710,000)	325,000
Montréal-Est	Dragage du chenal (CTE \$2,085,000)	1,500,000
Québec	Immeubles de l'agence (CTE \$5,325,000) \$2,477,000; dragage du chenal en aval à 41 pieds (CTE \$20,860,000) \$4,910,000	7,387,000
Ste Pétronille	Dragage	1,325,000
<u>Transports de surface</u>		
Cap-aux-meules	Terminus (CTE \$700,000)	350,000
<u>Conseil des ports nationaux</u>		
Beauport	Aménagement des battures, dragage et construction (CTE \$9,000,000)	2,000,000
Chicoutimi	Déplacement des installations d'entreposage de produits liquides (CTE \$2,070,000)	1,000,000

<u>PROGRAMME/LOCALITE</u>	<u>PROJET</u>	<u>COÛT 1974-75</u> \$
Montréal	Additions et améliorations au terminus Jacques-Cartier (CTE \$3,150,000) \$1,979,000; construction de quais et de postes à quai (CTE \$6,250,000) \$2,882,000; amélioration des élévateurs, remplacements et additions d'équipement (CTE \$3,390,000) \$840,000; remplacement des locomotives Diesel (CTE \$1,650,000) \$275,000; modifications aux hangars de transit (CTE \$808,000) \$50,000	6,026,000
Sept-Iles	Construction d'un quai	1,000,000
	TOTAL QUEBEC	111,310,000
<u>ONTARIO</u>		
<u>Transports aériens</u>		
Carp	Etablir tour de contrôle (CTE \$320,000)	200,000
Hamilton	Construire nouvelle piste y compris l'acquisition de terrain et travaux connexes (CTE \$18,655,000) \$1,000,000 étude de l'aéroport (CTE \$441,000) \$176,000	1,176,000
London	Prolongement de la piste 14-32 (CTE \$5,758,000)	3,479,000

<u>PROGRAMME/LOCALITE</u>	<u>PROJET</u>	<u>COÛT 1974-75</u> \$
Ottawa	Centre de Simulation du contrôle de trafic aérien (CTE \$4,367,000)	1,425,000
Sudbury	Aérogare (CTE \$1,938,000)	138,000
Aéroport International de Toronto (Malton)	Améliorations des routes et des systèmes (CTE \$15,039,000) \$3,767,000; structures pour aire de stationnement des aérogares nos 1 et 2 (CTE \$16,688,000) \$4,000,000 pistes, voies de circulation et aires de stationnement (CTE \$7,493,000) \$470,000; édifice du centre de contrôle de la région de Toronto (CTE \$8,961,000) \$198,000; améliorations à l'aérogare no 1 (CTE \$8,621,000) \$4,117,000; aérogare no 2 - phases 1, 2 et 3 (CTE \$17,154,000) \$6,777,000; entretien du bâtiment du terrain d'atterrissage (CTE \$1,676,000) \$1,395,000; direction des travaux \$767,000; remplacement de véhicules et d'équipement (CTE \$1,042,000) \$383,000	21,874,000
Aéroport International de Toronto (No 2)	Acquisition de terrain (CTE \$92,324,000) \$15,055,000 honoraires des conseillers pour la planification (CTE \$44,732,000) \$5,203,000; construction de travaux connexes (CTE \$252,628,000) \$4,154,000	24,412,000

<u>PROGRAMME/LOCALITE</u>	<u>PROJET</u>	<u>COÛT 1974-75</u> \$
Windsor	Etude de l'aéroport (CTE \$376,000) \$150,000; améliorer les installations d'évacuation des eaux usées \$300,000	450,000
<u>Transports par eau</u>		
Pelée	Passage - quai	350,000
Prescott	Immeubles de l'agence (CTE \$1,950,000)	1,100,000
Sault Ste Marie	Développement du port (CTE \$1,700,000)	1,600,000
Toronto	Dragage du port (CTE \$10,000,000)	1,500,000
Lac St-François	Jetées (CTE \$590,000)	365,000
<u>Administration centrale</u>		
Cornwall	Institut de formation du ministère des Transports (CTE \$26,930,000)	4,136,000
	TOTAL ONTARIO	62,205,000

MANITOBATransports aériens

Norway House	Reconstruire la piste	600,000
--------------	-----------------------	---------

Transports par eau

Baliseur - Lac Winnipeg (CTE \$1,462,000)	1,162,000
----------------------------------------------	-----------

<u>PROGRAMME/LOCALITE</u>	<u>PROJET</u>	<u>COÛT 1974-75</u> <u>\$</u>
<u>Conseil des ports nationaux</u>		
Churchill	Réfection du quai (CTE \$5,000,000) \$1,200,000; protection à la base des caissons à claire-voie pour empêcher l'affouillement \$800,000; extension de la galerie à grains \$650,000; grue de gros tonnage \$400,000; réarmement d'une drague \$250,000	3,300,000
	TOTAL MANITOBA	<u>5,062,000</u>
<u>SASKATCHEWAN</u>		
<u>Transports aériens</u>		
Lac La Ronge	Améliorations des installations (CTE \$2,000,000)	400,000
Saskatoon	Agrandissement des installations d'opérations et de celles réservés au trafic des passagers (CTE \$3,300,000)	1,475,000
	TOTAL SASKATCHEWAN	<u>1,875,000</u>
<u>ALBERTA</u>		
<u>Transports Aériens</u>		
Aéroport International de Calgary	Camion de secours en cas d'écrasement (CTE \$320,000) \$112,000; nouvelle aérogare aires de stationnement, voies de circulation, chemins d'accès et installations connexes - Phase I (CTE \$74,294,000) \$23,499,000	\$23,611,000

<u>PROGRAMME/LOCALITE</u>	<u>PROJET</u>	<u>COÛT 1974-75</u> \$
Aéroport International d'Edmonton	Camion de secours en cas d'écrasement (CTE \$350,000) \$63,000; Aéroport auxiliaire (CTE \$2,262,000)	\$1,031,000 1,094,000
Peace River	Reconstruire la piste	482,000
	TOTAL ALBERTA	\$25,187,000

COLOMBIE-BRITANNIQUETransports aériens

Cranbrook	Nouvelle aérogare (CTE \$566,000)	316,000
Prince George	Prolonger la piste (CTE \$1,278,000)	400,000
Aéroport International de Vancouver	Acquisition de terrain (CTE \$8,185,000) \$277,000; plan directeur d'aéroport (CTE \$450,000) \$100,000; modification à 1'aérogare (CTE \$24,714,000) \$3,000,000; routes d'accès et passerelles conduisant à 1'aérogare (CTE \$23,667,000) \$6,000,000	9,377,000

Transports par eau

Vancouver	Gestion de la circulation maritime Côté Ouest (CTE \$7,350,000)	687,000
Victoria	Immeubles et quai de l'agence (CTE \$6,010,000)	250,000

<u>PROGRAMME/LOCALITE</u>	<u>PROJET</u>	<u>COÛT 1974-75</u> \$
<u>Conseil des ports nationaux</u>		
Prince Rupert	Aménagement du terminus Fairview - Phase I (CTE \$17,260,000)	3,000,000
Vancouver	Extension des installations à Roberts Bank - Phase II (CTE \$15,400,000) \$5,000,000; aménagement des terminus océaniques de Vancouver (CTE \$30,000,000) \$15,000,000; aménagement du Lynnterm (D.L. 204) (CTE \$21,460,000) \$3,200,000	23,200,000
	TOTAL COLOMBIE-BRITANNIQUE	37,230,000
<u>TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET LE YUKON</u>		
<u>Transports aériens</u>		
Fort Simpson, TNO	Pavage de la piste (CTE \$2,161,000)	1,156,000
Resolute, TNO	Améliorations et additions à l'emmagasinage des produits pétroliers et les installa- tions de distributions	673,000
Watson Lake, TY	VOR/DME (CTE \$258,000)	15,000
	Programmes relatifs aux aéroports éloignés (CTE \$3,190,000)	1,102,000
	TOTAL TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET LE YUKON	2,946,000
	TOTAL GRANDS TRAVAUX D'EQUIPEMENT PAR PROVINCE	\$280,454,000



AUTRES GRANDS TRAVAUX D'EQUIPEMENT-NON-REPARTIS PAR PROVINCETransports aériens

Coût 1974-75

\$

Système de contrôle commun des mouvements aériens en route et dans la région terminus - Phase 1 (CTE \$26,750,000) \$6,000,000; achat et installations de système VOR/DME Arctique (CTE \$2,332,000) \$2,152,000; programme conjoint pour satellite aéronautique (CTE \$3,790,000) \$30,000; démonstration de l'opération du contrôle de trafic aérien (CTE \$1,500,000) \$300,000; réseau de contrôle de télécommunications intégrés (CTE \$10,500,000) \$750,000; nouvel avion, équipement de remplacement et développement d'un nouveau système d'inspection de vol (CTE \$4,850,000) \$465,000; équipement de Système d'Instruments d'Atterrissage (TLS) (CTE \$7,564,000) \$500,000; autre équipement des services de la navigation aérienne \$5,456,000

15,653,000

Transports par eau

Nouveaux brise-glace lourds classe "R" (CTE \$60,000,000) \$9,000,000; classe "Baie" (CTE \$50,000,000) \$500,000; navire à tirant d'eau variable (CTE \$2,000,000) \$1,600,000; quatre bateaux de sauvetage de 44 pieds (CTE \$1,335,000) \$600,000; équipement de communication et de télémétrie \$1,246,000; amélioration de la coque - N.G.C.C. Wolfe (CTE \$1,400,000) \$945,000; modifications du N.G.C.C. Labrador (CTE \$1,600,000) \$1,100,000; bateau-pilote, zone Halifax \$315,000; estacade contre les glaces dans les chenaux du St-Laurent et du Saguenay (CTE \$3,525,000) \$100,000

15,406,000

Transports de surface

Transporteur de wagon No 1 (CTE \$14,000,000) \$4,000,000; navires à passagers Nos 1 et 2 (CTE \$43,000,000); \$1,000,000; établissement d'un centre d'essai des véhicules (CTE \$9,500,000) \$2,000,000; acquisition de terrain à North Sydney et à Port-aux-Basques \$400,000; modifications au navire \$2,050,000

9,450,000

TOTAL - TRAVAUX NON-REPARTIS

40,599,000

TOTAL - GRANDS TRAVAUX D'EQUIPEMENT DETERMINES

\$320,963,000







HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, April 25, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

RESPECTING:

Estimates 1974-75—  
Department of Transport

APPEARING:

The Honourable Jean Marchand,  
Minister of Transport

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

Second Session

Twenty-ninth Parliament, 1974

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le jeudi 25 avril 1974

Président: M. Jack Horner

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1974-1975—  
Ministère des Transports

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Marchand,  
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Deuxième session de la

vingt-neuvième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Les Benjamin

Messrs.

Blaker  
Blenkarn  
Blouin  
Campbell

Carter  
Godin  
Guay (*St. Boniface*)  
Mackasey

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Les Benjamin

Messieurs

Masniuk  
Mazankowski  
McCain  
McRae  
Ritchie

Rose  
Stewart (*Cochrane*)  
Stewart (*Marquette*)  
Turner  
(*London East*)—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Nino Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, April 25, 1974:

Mr. Masniuk replaced Mr. Schumacher  
Mr. Ritchie replaced Mr. MacKay  
Mr. McCain replaced Mr. Schellenberger  
Mr. Carter replaced Mr. McKenzie  
Mr. Schumacher replaced Mr. Ellis  
Mr. Blaker replaced Mr. Loiselle

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

Le jeudi 25 avril 1974:

M. Masniuk remplace M. Schumacher  
M. Ritchie remplace M. MacKay  
M. McCain remplace M. Schellenberger  
M. Carter remplace M. McKenzie  
M. Schumacher remplace M. Ellis  
M. Blaker remplace M. Loiselle

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 25, 1974

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:40 p.m., the Chairman Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Blaker, Blenkarn, Blouin, Campbell, Carter, Horner (*Crowfoot*), Mackasey, Masniuk, Mazankowski, McCain, McRae, Ritchie, Rose, Schumacher, Stewart (*Cochrane*) and Turner (*London East*).

*Appearing:* The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. R. Illing, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. W. A. O'Neil, Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics; Mr. E. Winsor, Director General, Airports and Construction Services; Mr. J. Vreeswijk, Director of Finance, National Harbours Board; Mr. G. R. MacGougan, Director, Finance.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 1, 1974 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975. (See *Minutes of Proceedings for Thursday, March 28, 1974, Issue No. 1.*)

The Chairman called *Vote 1—Headquarters Program—Program Expenditures* of the Ministry of Transport.

*Agreed.*—That the Subcommittee on Agenda and Procedure met this day at 5:30 p.m.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 5:38 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 25 AVRIL 1974

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Blaker, Blenkarn, Blouin, Campbell, Carter, Horner (*Crowfoot*), Mackasey, Masniuk, Mazankowski, McCain, McRae, Ritchie, Rose, Schumacher, Stewart (*Cochrane*) et Turner (*London-Est*).

*Comparaît:* L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. O. G. Stoner, sous-ministre; M. R. Illing, administrateur, Administration du transport maritime du Canada; M. W. A. O'Neil, administrateur adjoint, Administration du transport maritime du Canada; M. W. M. McLeish, directeur général, Direction de l'aéronautique civile; M. E. Winsor, directeur général, Services des aéroports et de la construction; M. J. Vreeswijk, directeur des finances, Conseil des ports nationaux; M. G. R. MacGougan, directeur des finances.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 1<sup>er</sup> mars 1974, concernant le Budget principal des dépenses de l'année financière se terminant le 31 mars 1975. (Voir *procès verbal du jeudi 28 mars 1974, fascicule n° 1.*)

Le président met le crédit 1 en délibération—*Programme de l'administration centrale—Dépenses du programme* du ministère des Transports.

*Il est convenu.*—Que le sous-comité du programme et de la procédure se réunisse aujourd'hui à 17 h 30.

Le Ministre et les témoins répondent aux questions.

A 17 h 38, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 25, 1974

• 1539

[Text]

The **Chairman**: Order, gentlemen. We cannot pass any votes without a quorum, but when we have a witness before the Committee, we can certainly hear and question the witness, and I think we should proceed. We have representatives from two parties here and I think that is the only thing we need to qualify to proceed.

We have with us the Minister and his Deputy Minister, Mr. Stoner, Mr. Scott and other officials. We are dealing with Vote 1:

DEPARTMENT OF TRANSPORT  
Headquarters Program

Vote 1—Headquarters—Program expenditures—  
\$16,861,000

In essence, that is the whole Department of Transport.

I have Mr. Mazankowski and Mr. Carter on my list.

• 1540

**Mr. Mazankowski**: Mr. Chairman, my original remarks will be with reference to the proceedings of this particular Committee. I must say that as a member of the Committee I am very disturbed by the inaction of this Committee. We have a bit of a paralysis in transportation and a bit of a paralysis in the government and some shortcomings with respect to policy, but it seems as if we also have a paralysis in the operations of this particular Committee.

As one that has been sitting on this Committee for quite some time, I am disturbed to note that we have met on only three occasions in this particular Parliament, on one occasion to table the Minister's statement and to hear from the officials of the Ministry of Transport. I believe two or three of the Committee members at that time were given an opportunity to ask the Minister some questions regarding this very important department. On the other two occasions we had the CTC, Mr. Benson and his colleagues, appearing before the Committee.

It seems to me that we have a responsibility not only to ourselves and to Parliament and indeed to the Canadian people, but also to the operations of the transportation department. Indeed, we have an obligation to scrutinize in a very thorough way the operations of the Ministry of Transport, particularly in view of the statements that have been made pertaining to policy and the Minister's desire to look at transportation policy in an objective way. And I think we as a committee wish to do that.

Just to give you an indication of the inaction of this Committee as compared to some of the activities that have been going on in other committees, I have taken it upon myself to review the number of times other committees have been meeting since this particular Parliament began. Agriculture, as of yesterday, has met 15 times. Industry, Trade and Commerce has met 8 times. External Affairs has met 12 times. Health and Welfare has met 9 times; Indian Affairs, 9 times; National Resources and Public Works, 14 times; Broadcasting, 10 times; Justice, 8 times; and I could go on.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 25 avril 1974

[Interpretation]

**Le président**: A l'ordre, messieurs. Nous ne pouvons adopter les crédits sans d'abord avoir le quorum, mais lorsque nous avons un témoin, nous pouvons certainement l'entendre et le questionner. Je crois que nous devrions ouvrir la séance. Nous avons des représentants de deux partis, ce qui nous auroit, je crois, à procéder.

Nous recevons aujourd'hui le ministre, M. Jean Marchand, son sous-ministre, M. Stoner, et le sous-ministre adjoint principal, M. Scott, de même que d'autres fonctionnaires. Il s'agit d'examiner le Crédit 1:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Programme de l'Administration centrale  
Crédit 1—Administration centrale—dépenses du  
programme—\$16,861,000.

Il s'agit en fait d'un crédit qui touche le ministère des Transports en entier.

J'ai sur ma liste les noms de MM. Mazankowski et Carter.

**M. Mazankowski**: Monsieur le président, je fais mes premières remarques pour qu'elles soient consignées au procès-verbal de ce Comité. Je dois dire, en tant que membre du Comité, que je me préoccupe beaucoup de l'inaction de ce Comité. Le monde des transports est un peu paralysé, le gouvernement est également un peu paralysé et il y a des lacunes dans les politiques, mais il semble que ce Comité-ci soit également paralysé.

Je siège à ce Comité depuis déjà quelque temps et je m'inquiète du fait que nous ne nous sommes rencontrés qu'à trois occasions au cours de cette session du Parlement, une fois pour le dépôt de la déclaration du ministre et pour entendre les fonctionnaires du ministère des Transports. Je pense que deux ou trois membres du Comité ont eu à ce moment-là l'occasion de poser quelques questions au ministre sur son ministère, qui est très important. Au cours des deux autres occasions, nous avons reçu la CCT, M. Benson et ses collègues.

Il me semble que nous avons une responsabilité non seulement envers nous-mêmes et le Parlement, mais aussi envers le peuple canadien, et également envers le ministère des Transports. Nous avons l'obligation d'examiner soigneusement les activités du ministère, à cause des déclarations qui ont été faites concernant les politiques et le désir du ministre d'étudier objectivement les politiques des transports. En tant que comité, nous devrions je crois avoir le même désir.

Pour vous donner une idée de l'inactivité du Comité, comparativement à l'activité des autres comités, j'ai relevé le nombre de séances des autres comités depuis que cette session du Parlement a commencé. L'Agriculture par exemple, se réunissait hier pour la quinzième fois. L'Industrie et le Commerce s'est réuni à 8 fois. Les Affaires extérieures, 12 fois, la Santé et le Bien-être, 9 fois, les Affaires indiennes 9 fois, les Ressources nationales et les Travaux publics 14 fois, la Radiodiffusion 10 fois, la Justice 8 fois, et je pourrais continuer ainsi.



[Texte]

A month has transpired and we really have not scratched the surface in the examination of these particular estimates. We have another month to go and by the end of May the estimates are deemed to have been passed. We have a huge expenditure in transportation and we have no policy; we have a mess, as the Minister has indicated, and this Committee is doing absolutely nothing about it. I think you, Mr. Chairman, and I think we as members of this Committee, as I say again, have a very deep responsibility to share in the over-all matters respecting transportation, particularly policy and the expenditure of funds.

I think we should be given every conceivable opportunity to explore all avenues of transportation. With your distinguished record in matters relating to transportation, sir, I think it is incumbent upon you to initiate any measures that you in your power and your wisdom might be able to get this Committee meeting on a regular basis, in such a way that we may have a time-table drawn up and have some idea as to when we will have the Minister here. I know his time is valuable and it bothers me very much to see him come in to committee and sit around and wait for members to come in. But I think if we had a better idea of when the Minister would appear and of the particular questions we will be dealing with, we would be able to deal with this whole department in a much more effective and rational way.

We have the President of the CNR, who has just been newly appointed, I think a very qualified, a very able, very distinguished person. He indicated in a press release that it has been 14 years since any in-depth study has taken place respecting matters of transportation. He suggested that it is time for another look, and that CNR is indeed interested in playing a role.

• 1545

I think this Committee should take it upon itself to investigate in a very thorough and penetrating way the whole matter of transportation policy in this country. I would hope, Mr. Chairman, that we could develop some sort of timetable for the next month. As I indicated earlier, we only have one month to deal with this very important Department and I would hope that we could get the steering committee together to establish and set out a timetable so that we can get on with this very important job of dealing not only with the estimates, but in particular the matter of policy, immediate policy, future policy, and so that we can assist the Minister and assist the government in our humble way in drafting a policy that will be effective and workable for this country.

With that in mind, Mr. Chairman, I would like to move a motion.

I move that the steering committee consider forthwith a timetable for future Committee hearings to consider the Department of Transport estimates, and further that such timetable include the dates on which the Minister of Transport will be appearing as a witness.

**Mr. Chairman:** You have all heard the motion. Before commenting on the motion I would like to reply to perhaps some of the criticism Mr. Mazankowski levelled at the Committee.

First, Parliament was to recess April 10 to April 22. That did not occur, but there was relatively an agreement that no committees would sit that week. I attempted to call a steering committee meeting last week and could not get the members together.

[Interprétation]

Un mois s'est déjà écoulé et nous n'avons fait que gratter un peu la surface dans l'étude du budget. Il nous reste encore un autre mois, mais d'ici la fin de mai, le budget doit être adopté. Les transports représentent une dépense énorme et nous n'avons pas de politique ministérielle, c'est le chaos, comme le ministre l'a déjà mentionné, et le Comité ne fait absolument rien. Vous, monsieur le président, et nous comme membres du Comité, partageons une responsabilité sérieuse à l'égard des transports, en général et en particulier de la politique et des dépenses de fonds.

Il faudrait saisir toutes les occasions pour explorer toutes les activités des transports. A cause de votre compétence en matière de transport, monsieur, il vous appartient de voir quelles sont les mesures que vous pouvez prendre, dans votre sagesse, pour que le Comité se réunisse régulièrement pour établir un calendrier et savoir quand le ministre peut venir. Je sais que son temps est précieux et je m'inquiète beaucoup de la voir ici attendre que les députés arrivent. Si nous savions à l'avance quand le ministre doit venir et les questions qui seront discutées, nous pourrions collaborer de façon plus efficace et rationnelle avec le ministère.

Nous avons un nouveau président de la Société des chemins de fer nationaux, il vient d'être nommé et on le dit très qualifié, très distingué, et très compétent. Il a déclaré dans un communiqué de presse qu'il n'y a pas eu depuis 14 ans d'étude en profondeur des questions de transports. Il a ajouté qu'il serait temps qu'il y en ait une, et que le CN est intéressé à jouer un rôle.

Je pense que le comité devrait se lancer dans cette enquête pour étudier avec sérieux cette question des transports au pays. J'aimerais, monsieur le président, que nous établissions un calendrier pour le prochain mois. Comme je l'ai dit plus tôt, nous n'avons qu'un mois pour examiner les activités d'un ministère très important et j'aimerais que le comité de direction se rencontre pour établir un calendrier afin que nous puissions non seulement étudier le budget, mais les questions de politique, de politique immédiate et future, et intéresser le Ministre et le gouvernement en apportant notre humble support à la rédaction d'une politique qui serait efficace et valable.

Cela dit, monsieur le président, j'aimerais proposer une motion.

Je propose que le comité de direction étudie la possibilité d'établir un calendrier pour les prochaines séances du comité, afin d'étudier le budget du ministère des Transports, et que ce calendrier établisse les dates où le Ministre des Transports peut comparaître comme témoin.

**Le président:** Vous avez tous entendu la motion. Avant de la commenter, j'aimerais répondre à certaines critiques que M. Mazankowski adresse au comité.

Tout d'abord, le Parlement devait être en congé du 10 au 22 avril. Cela n'est pas arrivé, mais il y avait un accord plus ou moins tacite qu'aucun comité ne siégeait pendant cette semaine. J'ai tenté de réunir les membres du comité de direction la semaine dernière, mais je n'ai pu les rejoindre.

[Text]

Mr. Mazankowski, you yourself, said that there was no use in this Committee's meeting unless we could have the Minister before us. I do not have to tell you or anybody else the Minister has been pretty busy trying to keep the airplanes flying the last while, and many of us members of Parliament have been hoping that he could keep them flying in one manner or another.

There is a great deal of validity to your criticism; there have been other problems. I, on the advice of the steering committee and this Committee wrote the Minister a letter requesting that we be able to look further, and in-depth as you suggested, into the whole question of transportation, particularly the transportation industry in western Canada. I have not received a written reply but I have talked it over with the Minister and the government House Leader.

Mr. Mazankowski's motion, I will read again to the Committee:

That the steering committee consider forthwith a timetable for future Committee hearings to consider the Department of Transport estimates, and further that such timetable include the dates on which the Minister of Transport will be appearing as a witness.

I consider that motion to be in order and see no objections to it. We have had some trouble . . .

**Mr. Rose:** On a point of order, can you have a motion without a quorum?

**The Chairman:** A motion cannot be disposed of without a quorum. This is a point I was just going to draw to the Committee's attention. We do not have a quorum. We could go on and consider the motion I suppose, but not vote on it. I would rather the motion be allowed to stand, Mr. Mazankowski, until we do have a quorum although I am certain that it would pass and I, as Chairman, have no objection to attempting to get the steering committee together, this evening if not sooner. Having said that I would hope that there would be some agreement to standing the motion and we could get into the business of questioning the witness.

**Mr. Mazankowski:** If there are no further comments on the particular motion.

**Hon. Jean Marchand (Minister of Transport):** May I make a comment?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Marchand (Langelier):** The way the Committee runs its business is the business of the Committee, not mine. I just want to say please that I said publicly in the House that transportation was in a mess in Canada—not the Ministry of Transport. This is a bit different.

If you look at the over-all problem of transportation you have an independent Crown company which CN, you have CP, which is a private company. You have the provincial government which has jurisdiction over trucking, for example. So when you look at the whole picture you see that it is not integrated but I never said that my department was in a mess.

**Mr. Mazankowski:** I appreciate that remark, Mr. Minister, and if my remarks were construed to mean that it was not so.

[Interpretation]

Monsieur Mazankowski, vous avez dit vous-même que c'était inutile que le comité se rencontre à moins que le Ministre ne soit présent. Je n'ai pas à vous dire, ni à personne d'ailleurs, que le Ministre a été très occupé à essayer de faire voler ses avions récemment, et plusieurs parmi nous espèrent qu'il réussira d'une façon ou d'une autre.

Il y a des choses vraies dans vos critiques; il y a eu aussi d'autres problèmes. Sur l'avis du comité de direction et de ce comité, j'ai écrit une lettre au Ministre lui demandant d'étudier en profondeur cette question des transports, surtout de l'industrie des transports dans l'Ouest du Canada. Je n'ai pas encore reçu de réponse écrite, mais j'en ai parlé avec le Ministre et le Leader de la Chambre.

Voici la motion de M. Mazankowski, je vais vous la lire:

«Que le comité de direction étudie la possibilité d'établir un calendrier pour les prochaines séances du comité, afin d'étudier le budget du ministère des Transports, et que ce calendrier établisse les dates où le Ministre peut comparaître comme témoin.»

Je considère que cette motion est recevable et je n'y vois pas d'objection. Nous avons eu des difficultés . . .

**M. Rose:** J'invoque le Règlement, pouvez-vous accepter une motion sans quorum?

**Le président:** On ne peut accepter une motion sans quorum. C'est justement ce que j'allais dire au comité. Nous n'avons pas quorum, nous pouvons étudier la motion, mais il ne peut y avoir de vote. J'aimerais plutôt qu'on la réserve, monsieur Mazankowski, jusqu'à ce que nous ayons quorum, même si c'est certain qu'elle sera adoptée. En tant que président, je n'ai pas d'objection à tenter de réunir le comité de direction ce soir, sinon plus tôt. J'espère que vous serez d'accord pour réserver la motion afin que nous puissions maintenant interroger le témoin.

**M. Mazankowski:** Il n'y a pas d'autre remarque au sujet de cette motion.

**L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports):** Puis-je ajouter quelque chose?

**Le président:** Oui.

**M. Marchand (Langelier):** La façon dont vous procédez vous regarde. Je voulais simplement dire qu'à la Chambre j'ai déclaré les transports un beau gâchis au Canada, mais pas le ministère des Transports. C'est très différent.

Vous étudiez le problème global des transports, vous avez une société d'État indépendante, le CN, vous avez également le CP qui est une société privée. Le gouvernement provincial a compétence en matière de transport par camion, par exemple. Lorsque vous regardez tout le tableau, vous voyez que ce n'est pas intégré, mais je n'ai jamais dit qu'il y avait un tel désordre dans mon ministère.

**M. Mazankowski:** Je comprends très bien, monsieur le ministre, et si mes remarques vous ont donné cette impression, je m'en excuse.

[Texte]

• 1550

**Mr. Marchand (Langelier):** No, this is why I want to clarify it.

**Mr. Mazankowski:** My remarks were simply confined to the transportation policy, the transportation general, and certainly with no aspersions cast against the hardworking members of the Ministry of Transport.

**The Chairman:** Fine.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, could we let this motion drop and call an immediate meeting of. . .

**The Chairman:** Certainly. Certainly, right after this meeting if you like.

**Mr. Blenkarn:** . . . the steering committee right after this meeting? Would you undertake to call a meeting of the steering committee after this meeting.

**The Chairman:** I will undertake to get hold of the members of the steering committee. Mr. Rose, I would like you to bring that to Mr. Benjamin's attention. He is the member from your party on the steering committee. Mr. Mackasey, and I think it is Mr. Campbell who is just coming in and Mr. McRae are members of the steering committee from the Liberal Party. I notify you that there will be a steering committee meeting immediately after this meeting this afternoon in my office.

**Mr. Mackasey:** Approximately, Mr. Chairman, what time do you contemplate, about six o'clock?

**The Chairman:** I would say between five-thirty and six o'clock the steering committee meeting would be. We hope to end this one at five-thirty, at least that is my time schedule.

**Mr. Mackasey:** As I understand it, and I apologize for coming in late, it is primarily to discuss the motion which concerns the question of travel.

**The Chairman:** Well, no. It is future meetings of this Committee.

**Mr. Mackasey:** Could I ask, through the Chair, are we contemplating meetings beyond today on these estimates?

**Mr. Mazankowski:** My motion concerns future Committee hearings for the purpose of considering the estimates which would, I take it, mean to the end of May.

**Mr. Mackasey:** Well, we all might be doing a lot of travelling by the end of May anyway. I am just suggesting as a compromise, if I may, that we could pass the estimates today and then let the steering committee get down to the other issue, the nitty-gritty issue of seeing for themselves transportation in action across Canada in various fields. I think we would be doing the Minister a favour in letting him get on with he wants to do, that is, help all Canadians in all parts of Canada. He cannot do that as long as his estimates are still in a state of flux.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if the hon. member is speaking on behalf of the Minister, I am sure the Committee would consider that sort of a proposition but that has not come forth from the Minister of Transport and I am sure he would have some comment to make on that. Also, as you pointed out, Mr. Chairman, a letter has been directed to the Minister suggesting the role that this Committee could play in respect of the formulation of transport policy and I am not sure whether we have had an answer. You indicated that we did not have an answer. However, you did indicate that private discussions were going on. Now, if that is one of the reasons why we have not been meeting

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Je voulais préciser.

**M. Mazankowski:** Je voulais simplement commenter les politiques de transport, le transport en général, mais certainement pas critiquer le personnel industriel du ministère des Transports.

**Le président:** Très bien.

**M. Blenkarn:** Monsieur le président, pouvons-nous laisser tomber la motion et convoquer une réunion immédiatement après cette réunion-ci. . .

**Le président:** Certainement. Tout de suite après cette réunion-ci, si vous voulez.

**M. Blenkarn:** Une réunion du comité de direction immédiatement après celle-ci? Voulez-vous vous occuper de convoquer la réunion du comité de direction?

**Le président:** Je vais essayer de retenir les membres du comité de direction. Monsieur Rose, j'aimerais que vous informiez M. Benjamin de cette réunion. Il est, dans votre parti, celui qui siège au comité de direction. M. Mackasey, et je pense aussi M. Campbell, qui vient d'entrer, de même que M. McRae font également partie du comité de direction pour le parti libéral. Je vous avise qu'il y aura une séance du comité de direction dans mon bureau, immédiatement après cette réunion-ci.

**M. Mackasey:** A quelle heure à peu près, monsieur le président, six heures?

**Le président:** Je dirais entre 17 h 30 et 18 h 00. Nous espérons que cette séance-ci se terminera à 17 h 30, du moins c'est ce que j'avais prévu.

**M. Mackasey:** Si je comprends bien, et je m'excuse de mon retard, il s'agit principalement de discuter de la motion concernant les déplacements.

**Le président:** Eh bien non. Il s'agit des futures séances du comité.

**M. Mackasey:** Envisageons-nous d'autres réunions pour étudier le budget, à part celle d'aujourd'hui?

**M. Mazankowski:** Ma motion traite des futures audiences du comité pour l'étude du budget qui, si je comprends bien, doit être terminée à la fin du mois de mai.

**M. Mackasey:** Nous sommes peut-être tous appelés à voyager pas mal d'ici la fin de mai, de toute façon. Comme compromis, je propose que nous adoptions le budget aujourd'hui pour que le comité de direction puisse s'attaquer à l'autre question, le problème épineux des transports, au Canada. Nous faciliterions la tâche du ministre en le laissant faire ce qu'il veut faire, c'est-à-dire aider tous les Canadiens partout au Canada. Il ne peut le faire quand que son budget n'est pas arrêté.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si le député parle au nom du ministre, je suis certain que le comité pourrait examiner ce genre de proposition, mais elle ne vient pas du ministre des Transports, qui doit sûrement avoir des commentaires à faire à ce sujet. Comme vous l'avez dit également, monsieur le président, le ministre a reçu une lettre au sujet du rôle que le comité pourrait jouer dans la formulation des politiques de transport. Je ne suis pas certain que nous ayons reçu de réponse. Vous n'en avez pas reçu de votre part. Vous avez souligné que les discussions privées avaient lieu. Si c'est là une des raisons pour lesquelles nous ne nous sommes pas rencontrés, il faudrait

[Text]

then perhaps that is a point for clarification. Maybe there is some collusion between the Minister of Transport and the Chairman of the Committee! I do not know whether it is good or bad but it has certainly paralyzed the work of this Committee and I am very concerned about that.

**Mr. Marchand (Langelier):** What I want to say, Mr. Chairman, if you will allow me, is that as far as the estimates are concerned, of course, if you feel you can get that out of the way I think maybe you are more interested in the broad policy and what we have announced.

**An hon. Member:** Indeed.

**Mr. Marchand (Langelier):** So, this probably in a few weeks, as soon as the document is ready the Committee would be interested to have a discussion and meet with me and discuss and to this I have no objection at all.

**Mr. Mazankowski:** The document you are referring to is the policy document?

**Mr. Marchand (Langelier):** The policy document by the Cabinet. I am not speaking of a white paper or anything like that but as soon as it is produced and we say this is the general direction on this—as soon as it is produced, I will have no objection to having a discussion at that time. Before we produce any piece of legislation, I hope that we will have the benefit of your views.

**Mr. Mazankowski:** Are you suggesting, Mr. Minister, that this particular document would be referred to the Committee for consideration?

**Mr. Marchand (Langelier):** As soon as the document exists and is public. I will refer it and I am ready to come and discuss the matters with you. I will not say you have no business in that because this is too complex a matter. I think it would be very useful to have your views on the paper whenever it is released, of course, and the Cabinet has approved it. Right now I cannot tell you this is the policy. I can tell you what my ideas are but it is useless to discuss them until Cabinet approves definite ideas.

• 1555

As far as the estimates are concerned, you may have another meeting, but if you have several meetings and I have to attend each of them sometimes this is not always useful. I think it would be preferable to have, say, the head of the Marine Administration and put questions to him. But I understand that on policy matters you prefer to have the one who is politically responsible for policy.

**Mr. Mazankowski:** Indeed, Mr. Minister and Mr. Chairman, if we will be given that opportunity to discuss the broad matter of policy with the Minister under appropriate terms of reference, I think this would give us some sense of direction in considering the future course of this business, and that can be discussed tonight or later on this evening.

**Mr. Mackasey:** Well, let the Minister get his estimates out of the way. After all, we are all here to approve the legislation, we are nonpartisan in committee, and we could as a result of the steering committee meeting accept the Minister's suggestion that the Committee have an input into policy, even before first reading. There then would be no need to travel...

[Interpretation]

peut-être préciser. Il y a peut-être eu collusion entre le ministre des Transports et le président du comité! Je ne sais pas si c'est une bonne ou une mauvaise chose, mais il se trouve que le travail du comité est paralysé et je m'en inquiète.

**M. Marchand (Langelier):** Au sujet du budget, si vous voulez en disposer rapidement, nous pourrions passer, puisque vous semblez beaucoup vous y intéresser, aux politiques générales et à ce que nous avons déjà annoncé.

**Une voix:** Très bien.

**M. Marchand (Langelier):** Nous pourrions le faire dans quelques semaines, dès que le document sera prêt. Les membres du comité pourront en discuter et me rencontrer, je n'ai pas d'objection.

**M. Mazankowski:** S'agit-il du document concernant les politiques?

**M. Marchand (Langelier):** Le document concernant les politiques qui sera émis par le Cabinet. Je ne parle pas d'un Livre blanc ou de quelque chose du genre, mais dès que ce document sera présenté, je n'ai pas d'objection à en discuter à ce moment-là. Avant qu'il y ait législation, j'aimerais certainement obtenir vos vues à ce sujet.

**M. Mazankowski:** Est-ce que vous proposez, monsieur le ministre, que ce document soit transmis au comité pour étude?

**M. Marchand (Langelier):** Dès que le document sera rédigé et rendu public, je vais vous le transmettre et je viendrai moi-même en discuter avec vous. Il s'agit d'une question complexe qui vous regarde. Il me serait très utile d'obtenir vos opinions dès que le document sera publié et approuvé par le Cabinet. Je ne peux vous dire maintenant que telle sera la politique. Je peux vous faire connaître mes idées, mais il est inutile d'en discuter puisque le Cabinet doit approuver des idées définitives.

Pour ce qui est du budget, vous aurez peut-être une autre réunion, mais si vous en avez plusieurs et que je doive assister à chacune d'elles, ce n'est pas toujours très pratique. Il sera préférable, je crois, de convoquer le chef du transport par eau, par exemple, pour que vous puissiez lui poser des questions. Mais sur des questions de politique, vous préférez interroger la personne qui est politiquement responsable.

**M. Mazankowski:** Si c'est vrai, monsieur le ministre, monsieur le président, que nous avons l'occasion de discuter de la question de politique avec le ministre, en vertu d'un mandat qui nous sera accordé, nous aurons ainsi une meilleure orientation pour notre travail futur et nous pourrions en décider un peu plus tard ce soir.

**M. Mackasey:** Il faudrait d'abord que le ministre puisse faire adopter son budget. Après tout, nous sommes ici pour approuver les lois, et il n'y a pas de sectarisme politique en comité. A la suite de la réunion du comité directeur, nous pourrions accepter la proposition du ministre que le Comité ait son mot à dire dans les questions de politique avant la première lecture. Il n'y aurait ainsi aucune nécessité de nous déplacer.

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Mackasey, just on that point—and I wanted to reply to your remarks earlier—before the Committee can travel my understanding is that it would have to have a House order of some kind and some kind of terms of reference.

**Mr. Mackasey:** Right.

**The Chairman:** So if we dispose of the estimates today I do not know what we would fill the timetable with that Mr. Mazankowski talks about between now and the end of May. As yet I do not know.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, with the greatest respect to the honourable member, no one on this side of the Committee has suggested that we would pass the estimates today, nor has the Minister suggested that the invitation he has extended to the Committee to discuss policy is conditional upon the passage of the estimates. So I really cannot understand why the honourable member is really so concerned about getting the estimates through today.

We have a certain responsibility, at least on this side of the Committee table, and we intend to discharge that.

**Mr. Rose:** I was wondering if the permission to travel, especially throughout Western Canada, which has now been requested for well over a year, was conditional upon the passage of the estimates? I have heard it rumoured that this...

**The Chairman:** Are you directing that question to me?

**Mr. Rose:** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I am not the one who grants the authority to travel, Mr. Rose. I made the request on behalf of this Committee.

**Mr. Rose:** Have you had a reply, sir?

**The Chairman:** If you are propositioning the Minister then I guess he should be the one who replies to it.

**Mr. Rose:** Have you had a reply to your letter?

**The Chairman:** Not a written reply, no. I have discussed it with the Minister and discussed it with the House Leader.

**Mr. Marchand (Langelier):** I think I can answer your questions. I discussed it with the House Leader. The House Leader has no objection. He wanted to meet with Mr. Horner to ascertain what you had in mind, whether it is to travel anywhere and discuss all kinds of problems or if you have something precise in mind—because if we say you may travel throughout Canada for whatever problem of transport may exist, you know very well that at the moment we are trying to elaborate a policy and this can become very embarrassing.

So there is no objection to the Committee travelling provided you indicate to us what you intend to do exactly so that we are sure that while we are working discussion is not going on, say, in the press and the media. This Committee can be very useful and there is no doubt that travel around the country might bring some information to you and to us, indirectly.

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur Mackasey, je voulais justement répondre à vos remarques antérieures. Avant que le Comité puisse voyager, il faudrait, si je comprends bien, que la Chambre délivre une ordonnance ou un mandat.

**M. Mackasey:** C'est juste.

**Le président:** Par conséquent, si nous disposons du budget aujourd'hui, je ne sais pas si nous pourrions discuter d'ici la fin de mai des idées qu'a soulevées M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, sauf votre respect, personne de ce côté-ci du Comité n'a proposé qu'on adopte le budget aujourd'hui, et le ministre n'a pas non plus suggéré que le Comité discute des questions de politique à la condition que le budget soit adopté. Par conséquent, je ne comprends pas pourquoi vous vous inquiétez tant que le budget soit adopté aujourd'hui.

Nous avons une responsabilité, du moins de ce côté-ci de la table, et nous ne voulons pas la laisser tomber.

**M. Rose:** Est-ce que la permission de voyager, surtout dans l'Ouest du Canada, permission que nous avons demandée depuis plus d'un an, dépend de l'adoption du budget? J'ai entendu des rumeurs à ce sujet...

**Le président:** Est-ce que vous me posez la question?

**M. Rose:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Je ne suis pas la personne qui accorde ces permissions, monsieur Rose. J'ai fait la demande au nom du Comité.

**M. Rose:** Avez-vous reçu une réponse, monsieur?

**Le président:** Si vous en faites la proposition au ministre, je pense qu'il pourrait vous répondre.

**M. Rose:** Avez-vous reçu une réponse à votre lettre?

**Le président:** Je n'ai pas reçu de réponse écrite. J'en ai discuté avec le ministre et avec le leader de la Chambre.

**M. Marchand (Langelier):** Je crois pouvoir répondre à votre question. J'en ai parlé au leader de la Chambre et il n'a pas d'objection. Il veut rencontrer M. Horner pour s'assurer de ce que vous avez dans l'idée, si vous voulez voyager un peu partout et discuter de toutes sortes de problèmes ou si vous avez des choses précises à faire. Si vous voulez voyager partout au Canada pour savoir quels sont les problèmes de transport qui existent, vous savez très bien qu'à ce moment-ci nous tentons d'élaborer une politique et cela pourrait être embarrassant.

Il n'y a donc pas d'objection à ce que le Comité voyage, à la condition que vous nous disiez exactement ce que vous voulez faire, pour nous assurer que pendant nos discussions il n'y ait pas de fuite à la presse ou aux autres médias d'information. Le Comité peut nous être très utile et il n'y a pas de doute que vous pourriez indirectement pendant ce voyage au pays récolter des renseignements valables pour vous et pour nous.

[Text]

There is another aspect. There is no doubt that, politically, it is a little bit difficult for all those concerned. Take, for example, if in Quebec City they want a commuter train between Quebec and Ste. Anne de Beaupré, I do not think one member of this Committee is going to say "we think it is unsound because I know the results, the policy". This is the kind of thing to which I am referring. But as far as the Committee studying problems which, in your mind, are not clarified ...

• 1600

**Mr. Rose:** I wonder if I could ask the Chairman now, in light of the Minister's reply, whether or not the specific business of the Committee was made explicit in the letter to the Minister.

**The Chairman:** Well, the best way to answer that, Mr. Rose, is perhaps read the letter and you can judge whether it was explicit or otherwise. I do not know whether I should read it all, Mr. Rose, but I will start ...

**Mr. Rose:** Just the explicit part.

**The Chairman:** I will start with what you might call explicit.

... the Standing Committee on Transport and Communications feel that we could assist in the clarifying of the problem if the government would give its consent for us to travel and look into the transportation difficulties at Thunder Bay, at the movement of cars in and out of the elevators, and the track problems at Thunder Bay.

We could also hear some of the problems with regard to the rail line abandonment which might assist the government in making a decision on this matter some time this year. Further, we feel we could examine the box car shortages in the grain and lumber industries and the movement of same through the Rocky Mountains and in the Vancouver area.

Now, to me the Committee in order to fulfil that requirement necessarily would have to go to Thunder Bay and would have to hear the Prairies on rail line abandonment. The reason that the letter is worded to provide for a decision on this matter sometime this year is because all line abandonments are frozen until January 1, 1975. So the decision some time between now and then has to be made as to whether they will continue to remain frozen or whether the hearings on the abandonments will take place.

**Mr. Mackasey:** I understand if we travel we can. I would like to be able to travel to Beupré by train. So we could have that, could we not? Or why not? I know that some of the members from Newfoundland are interested in revitalizing the Newfie Bullet, so why could we not go and see that?

**The Chairman:** There would be no objection from my point of view. I was assisted in drafting this letter by the Steering Committee.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, I object to this kind of line and these replies that we are getting. Every time that we bring up this question of travel, there is no objection to it from anybody, except that it is treated frivolously. The last time I was here and asked a question the Minister replied: there is no point in you going out there to find out that we are

[Interpretation]

Il y a aussi un autre aspect. Il n'y a pas de doute que politiquement la situation sera un peu difficile pour tous ceux qui voyageraient. Par exemple, dans la ville de Québec, on veut un train qui fasse la navette entre Québec et Sainte-Anne-de-Beaupré. Je ne crois pas qu'un membre du Comité dirait: «Nous ne croyons pas que cela soit justifié, car je connais les résultats, la politique». C'est le genre de choses qu'il faudrait éviter. Puis si le Comité étudie des problèmes qui, à ses yeux, ne sont pas très clairs ...

**M. Rose:** Qu'il me soit permis de demander au président à la lumière de la réponse du ministre si la tâche du comité a été précisée dans la lettre au ministre.

**Le président:** La meilleure façon de vous répondre, monsieur Rose, serait peut-être de vous lire la lettre, et vous déciderez vous-même si la chose est nettement établie. J'ignore si je devrais la lire entièrement, monsieur Rose, mais je vais commencer ...

**M. Rose:** La partie explicite.

**Le président:** Je vais donc débiter par ce que vous appelez la partie qui précise la tâche.

... le Comité permanent des transports et des communications estime que nous pourrions nous rendre utiles pour préciser le problème si le gouvernement nous permettait de voyager et de prendre conscience des difficultés de transport à Thunder Bay, du mouvement périphérie-centre des wagons aux élévateurs et les problèmes de rails à Thunder Bay.

On pourrait également nous parler des difficultés concernant l'abandon de la ligne ferroviaire, ce qui pourrait venir en aide au gouvernement s'il doit prendre une décision sur cette question cette année. En outre, nous devrions, me semble-t-il, examiner la pénurie des wagons-trémies de l'industrie des céréales et du bois, ainsi que les mouvements de ces mêmes produits dans les Rocheuses et dans la région de Vancouver.

Pour accomplir sa tâche, le Comité doit nécessairement se rendre à Thunder Bay et écouter les responsables des Prairies donner leur point de vue sur l'abandon de la ligne ferroviaire. La raison pour laquelle la lettre prévoit une décision à prendre cette année, c'est que tous les abandons de lignes sont gelés d'ici le premier janvier 1975. Donc la décision d'ici là doit établir si ces lignes vont continuer de demeurer gelées ou si l'on procédera aux audiences sur l'abandon des lignes.

**M. Mackasey:** A mon sens, si nous nous rendons sur place nous pourrions le faire. J'aimerais pouvoir me rendre à Beupré par train. Cela serait possible, oui ou non?

**Le président:** Je n'y vois aucune objection. Le comité directeur m'a prêté main forte lors de la rédaction de cette lettre et je sais pertinemment que certains membres de Terre-Neuve sont intéressés à ressusciter le Newfie Bullet. Pourquoi donc ne pas nous y rendre et constater sur place?

**M. Rose:** Monsieur le président, je m'en prends à cette suite d'idées et au genre de réponses que nous recevons. Chaque fois qu'il est question de voyages, personne ne s'y oppose, mais on traite la question à la légère. La dernière fois, j'ai posé une question au ministre qui m'a répondu: Je ne vois pas en quoi il serait avantageux que vous vous

[Texte]

short of boxcars for we know that. That is not the rationale behind the request to travel at all.

The Minister can confirm that there are a great number of severe problems associated with transportation, particularly rail transportation, and they have, if not their focus, at least some degree of emphasis in Western Canada. They had to do with morale, they had to do with line maintenance, they had to do with rail wrecks, they had to do with a hell of a lot of serious problems. We thought that we might be able to assist. Now, I know the Minister was worried earlier and perhaps I am asserting—you do not have to agree, Mr. Minister—that all it would be is a vehicle for opposition parties, to cause a lot more trouble.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, even the Liberals are going to support you. If you go to the West Coast, and suggest that we should abandon this branch line, nobody representing a party is going to go there to say we should abandon the branch line.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, if the Liberals are supporting the New Democratic Party and the Conservatives in terms of the request to travel, and they are, then where is the impediment?

**Mr. Marchand (Langelier):** This is in the terms of reference of the Committee. What is the Committee going to do? If we agree on this, I have no objection at all.

**Mr. Rose:** And could I ask the Minister, through you, Mr. Chairman, whether or not he agrees with the terms of reference, because if he agrees, I am quite sure the House Leader will.

**Mr. Marchand (Langelier):** I have not spoken to the House Leader since he spoke with the Chairman of the Committee. I can do that right away—tomorrow morning.

**Mr. Rose:** Well, could I ask, Mr. Minister, if you agree with the terms of reference outlined in the letter or would you care to add some more?

**Mr. Marchand (Langelier):** May I answer that question tomorrow after I have a discussion with the House Leader because I think I have to consult the House Leader on this? It is useless, I can answer anything but I have to consult the House Leader and we will give you an answer in writing. All right? We can do that at the latest, early next week, so you can have a meeting with your Committee and decide what to do.

**Mr. Rose:** Just in conclusion Mr. Minister, I find it a little bit strange that to decide whether or not you agree you have to talk it over with Mr. MacEachen. I think all this debate about travel now has been delayed to the point of irrelevancy anyway, and we have stalled so long on this matter that on-rushing events, self-fulfilling prophecies may make our discussion on this matter irrelevant. So I will close at this point and agree with Mr. Mazankowski that we have not done anything, we have spent another half an hour not doing anything, and so we should proceed with the questioning.

[Interprétation]

rendiez là-bas pour constater une pénurie de wagons-trémies puisque nous le savons déjà. Mais ce n'est pas la raison pour laquelle nous demandons de faire ce voyage.

Le ministre peut confirmer qu'il existe un nombre important de problèmes très sérieux associés aux transports, notamment au transport ferroviaire, qui ont sinon leur centre, du moins une certaine gravité dans l'Ouest du Canada. Ils touchent le moral, l'entretien de la ligne, les dégâts ferroviaires et un grand nombre d'autres difficultés majeures. Nous croyions pouvoir aider. Je sais pertinemment que le ministre était inquiet plus tôt et j'ose affirmer... et vous n'êtes pas obligé d'en convenir, monsieur le ministre... que ce ne serait là qu'un moyen au service des partis de l'opposition pour causer de nouvelles et nombreuses difficultés.

**M. Marchand (Langelier):** Non, même les libéraux vous appuieront. Si vous vous rendez sur la côte ouest et proposez d'abandonner l'embranchement, aucun représentant d'un parti ne s'y sera rendu pour faire une telle proposition.

**M. Rose:** Monsieur le président, si les libéraux appuient le parti néo-démocrate et les conservateurs pour ce qui est des demandes de voyages, ce qu'ils font d'ailleurs, alors qu'est-ce qui nous en empêche?

**M. Marchand (Langelier):** C'est le mandat du Comité. Qu'est-ce que le Comité doit faire? Si nous pouvons nous mettre d'accord là-dessus, je n'y vois aucune objection.

**M. Rose:** Qu'il me soit permis de demander au ministre, par votre truchement, monsieur le président, s'il approuve le mandat, car s'il donne son assentiment je suis à peu près certain que le leader de la Chambre en fera autant.

**M. Marchand (Langelier):** Je n'ai pas parlé au leader de la Chambre depuis qu'il s'est entretenu avec le président du Comité. Je peux le faire immédiatement, soit demain matin.

**M. Rose:** Eh bien, qu'il me soit permis de vous demander alors, monsieur le ministre, si vous êtes d'accord avec le mandat tel qu'indiqué dans la lettre. Ou aimeriez-vous ajouter d'autres éléments?

**M. Marchand (Langelier):** Puis-je répondre à cette question demain, après avoir eu une discussion avec le leader de la Chambre, car il me semble qu'il me faut le consulter à cet égard? Je pourrais vous répondre n'importe quoi, mais je dois consulter le leader de la Chambre, après quoi nous vous donnerons une réponse par écrit. D'accord? Nous pourrions prendre cette initiative au plus tard au début de la semaine prochaine, après quoi vous pourrez tenir une réunion avec votre comité et prendre la décision qui s'impose.

**M. Rose:** En guise de conclusion, monsieur le ministre je trouve quelque peu bizarre qu'il vous faille vous entretenir avec M. MacEachen avant de pouvoir vous décider sur la pertinence du mandat. A mon sens, tout le débat concernant les voyages a été étiré au point où cela est devenu ridicule et nous avons tellement traîné en longueur à ce propos que les événements qui se précipitent en réalisation des prophéties pourront rendre notre discussion tout à fait inutile. Je termine donc et je conviendrai avec M. Mazankowski que nous n'avons encore rien fait. Nous avons perdu une autre demi-heure à ne rien faire, si bien qu'il est grand temps que nous passions aux questions.

[Text]

• 1605

**The Chairman:** Thank you, Mr. Rose. I appreciate your reaching that conclusion.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, does that mean we are all supposed to reach the same conclusion?

**The Chairman:** Not necessarily, but I wish we would.

**Mr. McCain:** If we are discussing travel, I think there are problems in the East as well as in the West, and I do not think it should be strictly Western oriented.

**The Chairman:** Mr. McCain, with the assistance of the Steering Committee, I drafted this letter and I proposed it to the Committee. The Committee ratified it and I sent it to the Minister. Do you want me to attempt to draft a second letter?

**Mr. McCain:** No, I just want to make my opinion known.

**The Chairman:** I spoke to the House Leader and he said specifically, "What do you want to do?" I said, "You draft the terms of reference about where you want us to go and where you do not want us to go. If you do not want us to go to Thunder Bay, tell us not to go to Thunder Bay and we will not go." It is my duty as the Committee Chairman to carry out, to the best of the Committee's ability, the terms of reference that the Minister or the House Leader drafts. That would be my duty and I would try to do it.

I would now like Mr. Carter to proceed with questioning of the Minister. Mr. Mazankowski, did you have a question?

**Mr. Mazankowski:** I had some questions, Mr. Chairman.

**An hon. Member:** You have used up your time.

**Mr. Mackasey:** No, I do not think he has used up his time. Go right ahead.

**The Chairman:** I think it is for the Chairman to decide that, Mr. Mackasey.

**Mr. Mackasey:** Mr. Chairman, you will not sell me a suit that way.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I will attempt to be as brief as I possibly can. I would like to ask the Minister if he could bring us up to date on some of the undertakings made by the Ministry of Transport at the WEOC Conference, particularly in regard to disclosure, on a government basis, of the railroads. Is that proceeding as promised?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Mazankowski:** And is disclosure going to be a permanent thing?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. This is proceeding. The railways have agreed to disclose the information required by the provinces through the guidance of the CTC and the Ministry of Transport. We have received letters from Mr. Sinclair and Mr. McKinnon to this effect. The last time I met with the western ministers they said, "From our point of view it is good for the time being, but we would prefer to have it in the law", so they are compelled by the law and do not find some kind of invitation in their letters so that they do not disclose. So, I agreed to that provided all the other parties agreed not to make a debate of five days on this in the House. Mr. MacEachen was asked by me in writing not very many days ago to sound out the other

[Interpretation]

**Le président:** Merci, monsieur Rose. Je suis heureux que vous en soyez venu à cette conclusion.

**M. McCain:** Monsieur le président, est-ce que cela veut dire que nous devons tous en venir à la même conclusion?

**Le président:** Pas nécessairement, mais je le désirerais.

**M. McCain:** Si nous parlons de voyage, j'estime que des problèmes existent dans l'Est aussi bien que dans l'Ouest et je ne crois pas que cela doive viser l'Ouest exclusivement.

**Le président:** Monsieur McCain, j'ai préparé le brouillon de cette lettre avec l'aide du comité directeur et je l'ai soumise au Comité. Le Comité l'a rectifiée et je l'adresse au Ministre. Est-ce que vous voulez que je fasse un deuxième brouillon?

**M. McCain:** Non, je voulais simplement que mon avis soit connu.

**Le président:** J'ai parlé au leader de la Chambre qui a dit très précisément: «Que voulez-vous faire?» J'ai répondu: Rédigez l'ordre de renvoi nous disant où aller et où ne pas aller. Si vous ne voulez pas que nous allions à Thunder Bay, dites-nous de ne pas aller et nous n'irons pas». Je dois à titre de président du Comité exécuter, selon la compétence du Comité, l'ordre de renvoi établi par le Ministre ou par le leader de la Chambre. C'est là le rôle qui m'est dévolu et je m'efforcerai de m'en acquitter.

J'aimerais maintenant que M. Carter continue d'interroger le Ministre. Monsieur Mazankowski, avez-vous une question à poser?

**M. Mazankowski:** J'avais quelques questions à poser, monsieur le président.

**Une voix:** Vous avez épuisé le temps qui vous revenait.

**M. Mackasey:** Non, je ne crois pas qu'il ait épuisé toute la période de temps à laquelle il a droit. Continuez.

**Le président:** Je crois qu'il appartient au président d'en décider, monsieur Mackasey.

**M. Mackasey:** Monsieur le président, ce n'est pas de cette façon que vous allez me tailler à votre mesure.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je serai aussi bref que possible. J'aimerais demander au Ministre s'il pourrait nous mettre au courant de ce qu'a entrepris le ministère des Transports à la Conférence WEOC, particulièrement en ce qui concerne les révélations du gouvernement sur les chemins de fer. Est-ce que cela se fait tel que promis?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Mazankowski:** Et est-ce que la révélation sera de nature permanente?

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Nous y travaillons. Les chemins de fer ont accepté de fournir les renseignements exigés par les provinces sous la directive de la CCT et du ministère des Transports. Nous avons reçu des lettres de M. Sinclair et de M. McKinnon à cet effet. La dernière fois que j'ai rencontré les ministres de l'Ouest, ils ont déclaré: «A notre avis, cela va pour le moment, mais nous préférons lui donner une forme juridique», et ils se retranchent donc derrière la loi et s'ils ne reçoivent une lettre d'invitation à le faire, ils ne font pas de révélation. J'y ai consenti pourvu que toutes les autres parties intéressées soient d'accord pour ne pas prolonger le débat à ce sujet pendant cinq jours en Chambre. J'ai écrit à M. MacEachen il n'y a pas



[Texte]

House Leaders to see if they are ready to have a bill and also to pass it, because if we are going to have a whole debate on transportation in amending the law for this purpose, I am not ready for that at this moment, but if all the parties say that it would be better to have it in the law, and pass it very rapidly, we are going to produce an amendment to this act.

**Mr. Mazankowski:** Would this be an amendment to the National Transportation Act?

**Mr. Marchand (Langelier):** The Railway Act.

**Mr. Mazankowski:** In other words, the matter of disclosure, as we see it, would be an on-going type of thing.

**Mr. Marchand (Langelier):** It is already going on but the ministers said, "All right, but you can find all kinds of ways out in the letters and in the law as it exists. We would prefer to have it incorporated into to act", and I agreed under the conditions that I mentioned.

**Mr. Mazankowski:** At the WEOC Conference a couple of proposals were put forward by the provincial government of Alberta, one respecting an equitable pricing proposal and another respecting the matter of the railway road bed. I understand that studies are going on in these two areas right now. Could you tell me who has been commissioned to do the studies?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. I do not have the names. Mr. Stoner probably has them. Do you have the names, Mr. Stoner?

**The Chairman:** Mr. Stoner.

**Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Ministry of Transport):** Yes. I believe the firm of H. L. Banks was commissioned to do the first study.

**Mr. Mazankowski:** Which is the first study?

**Mr. Stoner:** You referred to the pricing.

**Mr. Mazankowski:** All right.

**Mr. Stoner:** And on the common rail bed the same group will undertake this study.

**Mr. Mazankowski:** How was this contract delegated to this firm?

**Mr. Marchand (Langelier):** It was sponsored by the four ministers of Transport and myself, and the majority agreed, and after that all the ministers agreed on this popular firm.

• 1610

**Mr. Mazankowski:** What were the costs involved?

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not remember that.

**Mr. Stoner:** Do you have the exact figures? We were working within certain estimates at the time.

**Mr. R. Illing (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport):** We do not know the exact figures but the total for the two studies is somewhere close on to \$600,000.

[Interprétation]

bien longtemps pour lui demander de s'aboucher avec les autres leaders de la Chambre afin de savoir s'ils étaient prêts à adopter un projet de loi, car si nous devons entreprendre de longues délibérations sur les transports en vue de modifier la loi, ce à quoi je ne suis pas prêt en ce moment, à moins que tous les partis intéressés soient d'accord et l'estiment préférable, et soient prêts à l'adopter rapidement, nous préparerons un amendement pour modifier cette loi.

**M. Mazankowski:** Est-ce que cet amendement modifierait la Loi nationale sur les transports?

**M. Marchand (Langelier):** La Loi sur les chemins de fer.

**M. Mazankowski:** Autrement dit, ce que nous considérons comme des révélations continuerait.

**M. Marchand (Langelier):** Cela se fait déjà mais les ministres ont dit: «Très bien, mais vous pouvez trouver toutes sortes d'échappatoires dans les lettres et dans la loi qui existe déjà. Nous préférons que cela soit intégré à la loi» et j'y ai consenti dans les conditions que je vous ai décrites.

**M. Mazankowski:** Quelques propositions ont été faites à la Conférence WEOC par le gouvernement provincial de l'Alberta, une concernant les prix équitables et l'autre au sujet des terre-pleines. Je crois comprendre que ces deux sujets font l'objet d'études présentement. Pourriez-vous me dire qui est chargé des études?

**M. Marchand (Langelier):** Oui. Je n'ai pas les noms mais M. Stoner les a probablement. Est-ce que vous avez les noms, monsieur Stoner?

**Le président:** Monsieur Stoner.

**M. O. G. Stoner (sous-ministre, ministère des Transports):** Oui, je pense. La firme H.L. Banks a été chargée de la première étude.

**M. Mazankowski:** Quelle est la première étude?

**M. Stoner:** Vous avez parlé des prix.

**M. Mazankowski:** Très bien.

**M. Stoner:** Et ce même groupe va faire l'étude des terre-pleines ordinaires.

**M. Mazankowski:** Dans quelles conditions ce contrat est-il accordé à cette firme?

**M. Marchand (Langelier):** Les trois ministres des Transports et moi-même sommes les commanditaires du consentement de la majorité qui a amené l'assentiment général.

**M. Mazankowski:** Quels sont les prix?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne m'en souviens pas.

**M. Stoner:** Avez-vous les chiffres exacts? A l'époque nous organisons le travail en fonction de certaines estimations.

**M. R. Illing (administrateur, Administration du transport maritime du Canada, ministère des Transports):** Nous ignorons les chiffres exacts, mais le total prévu pour ces deux études s'élève à environ \$600,000.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Is it the firm of R. L. Banks?

**Mr. Stoner:** H. L. Banks.

**Mr. Mazankowski:** It is an American firm. Is that not correct?

**Mr. Stoner:** It is an American-based firm, but almost all the personnel that are doing the work in this particular area and activity are either Canadians or based in Canada.

**Mr. Mazankowski:** I see. Is there not a firm available in Canada that could carry out this sort of work? It seems to me that the Americans have not got a much better track record in railroading than we have in Canada, and it seems rather strange that we would have to go south of the border to get an expert in that field.

**Mr. Stoner:** If I might just reply to that, Mr. Minister, there were two or three firms that were looked at.

**Mr. Mazankowski:** Who were they? Would you mind telling the Committee?

**Mr. Stoner:** I believe Hedlin-Menzies put forward a bid. We went to tender and bid on it. And there were really two principal bidders that came in. These were evaluated by the representatives of the four provinces and the federal government. The Minister then examined these recommendations and decided in the last analysis to go with the Banks firm where they felt there was a bit more expertise.

**Mr. Mazankowski:** The federal government is footing the bill for the study. Is that not correct?

**Mr. Stoner:** It is being shared between the provinces, but the agreement to go ahead was established by a majority and I think eventually on a unanimous basis within the committee.

**Mr. Mazankowski:** In other words, the awarding did not take place solely by the federal government?

**Mr. Stoner:** No. It was totally a result of discussion within the committee.

**Mr. Mazankowski:** Did the firm of Hu Harries and Associates tender for this job?

**Mr. Stoner:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** Is it not true that they tendered at about a \$50,000 figure per contract less than the firm of the successful contractor, R. L. Banks?

**Mr. Stoner:** Again, I would like to ask Mr. Illing, who was our representative, to comment on that.

**Mr. Illing:** At that time, Mr. Chairman, I was chairman of the officials committee on western transportation. We did not as a committee . . . and this is including the representatives of the four western provinces . . . consider that cost was the paramount factor. We felt that effectiveness and the capability to do the study was the paramount factor. And it was the unanimous decision of the committee that R. L. Banks were the most capable people of doing the study.

**The Chairman:** One last question.

**Mr. Mazankowski:** In other words, the firm of Hu Harries and Associates were not considered effective and qualified to do the job?

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** S'agit-il de la firme de R. L. Banks?

**M. Stoner:** H. L. Banks.

**M. Mazankowski:** C'est une firme américaine, n'est-ce pas?

**M. Stoner:** La maison-mère est américaine, mais presque tout le personnel qui travaille dans ce domaine particulier est canadien ou habite au Canada.

**M. Mazankowski:** Je vois. N'y a-t-il pas de firmes canadiennes qui puissent effectuer ce genre de tâche? Il ne me semble pas que les antécédents américains, en ce qui concerne les chemins de fer, soient meilleurs que les nôtres, et je trouve un peu étrange qu'il faille s'adresser à des firmes américaines pour trouver un expert dans ce domaine.

**M. Stoner:** Pour répondre à cela, monsieur le ministre, on s'est renseigné sur deux ou trois firmes.

**M. Mazankowski:** Lesquelles? Veuillez-vous bien en informer le Comité?

**M. Stoner:** Nous avons passé un appel d'offres et je crois que la Hedlin-Menzies a soumis une offre. Il y a eu, d'ailleurs, deux offres importantes. Ces offres ont été évaluées par les représentants des quatre provinces et du gouvernement fédéral. Le ministre a ensuite étudié ces recommandations, et a finalement décidé de s'adresser à la firme Banks, qui, à son avis, avait un peu plus d'expérience.

**M. Mazankowski:** C'est le gouvernement fédéral qui fait les frais de cette étude, n'est-ce pas?

**M. Stoner:** Les coûts vont être partagés entre les provinces, mais la décision d'engager cette firme a été majoritaire, et je crois qu'à la longue, elle a eu le consentement unanime du Comité.

**M. Mazankowski:** En d'autres termes, l'adjudication n'a pas été uniquement passée par le gouvernement fédéral?

**M. Stoner:** Non. Elle a été le résultat de discussions au sein du Comité.

**M. Mazankowski:** Est-ce que la firme de *Hu Harries and Associates* a soumis une offre pour ce travail?

**M. Stoner:** Oui.

**M. Mazankowski:** Il est vrai, n'est-ce pas, que cette firme a proposé un chiffre d'environ \$50,000 inférieur à celui proposé par la firme qui a reçu le contrat, celle de R. L. Banks.

**M. Stoner:** J'aimerais demander encore à M. Illing, qui a été notre représentant, de commenter cela.

**M. Illing:** A cette époque, monsieur le président, je présidais le comité des responsables des transports dans l'Ouest. Le comité (et ceci vaut également pour les quatre représentants des provinces de l'Ouest), n'a pas jugé que le coût soit le facteur le plus important. Nous étions d'avis que l'efficacité, et la compétence à effectuer l'étude, étaient primordiales. Et la décision unanime du comité a été que la firme de H. L. Banks était la plus compétente pour effectuer cette étude.

**Le président:** Une dernière question.

**M. Mazankowski:** En d'autres termes, la firme de *Hu Harries and Associates* n'a pas été jugée compétente pour faire ce travail?

[Texte]

**Mr. Illing:** Not quite. Not quite, sir.

**Mr. Mazankowski:** Not quite qualified? Could you outline the terms and conditions of the contract? How will the firm of R. L. Banks be paid? Are they paid a certain sum of money upon execution of the contract? How will the funds be paid out? Is it a contract that will become due and payable upon completion of the contract? Could you give the Committee that information?

**Mr. Illing:** It is a contract, sir, which will be paid partially in progressive payments.

**Mr. Mazankowski:** What are the figures?

**Mr. Illing:** There are the two cities combined. I do not recall the exact figures for each but the total is around \$600,000.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I wonder whether it would be possible for the Committee to have the full disclosure of the contracts that have been awarded, and the terms and conditions and the manner in which they will be paid and executed.

• 1615

**Mr. Stoner:** This information could be tabled.

**Mr. Mazankowski:** Could that information be tabled?

**Mr. Stoner:** Yes.

**The Chairman:** Fine, Mr. Carter.

**Mr. Carter:** Thank you, Mr. Chairman. With respect to the discussion of the Committee travelling, personally I see much benefit to be derived from that. I recall that four or five years ago we did travel. We went to the Atlantic area; we went to Newfoundland. I am not aware of any great advantage that resulted to the areas in question from that Committee travelling. As a matter of fact, in Newfoundland we talked about the rail passenger service and all we did was build up the hopes of the people there, adding to the air pollution, probably, of our city, and nothing resulted from our meetings.

You might recall, Mr. Minister, in the House yesterday I questioned you with respect to the status of the Maritime area or region as it relates to Newfoundland's operation. I might say that your answer did not give me too much reassurance, in that you did, I think, express certain doubts, or you were not too sure what the situation was. I think your reply was that to the best of your knowledge no changes were contemplated. Maybe some of your officials here, Mr. Minister, can bring you up to date on this, because there is a very strong indication in the province that changes are about to be made in the Newfoundland situation, in that your operation in Newfoundland will now become part of the Maritime region.

**Mr. Marchand (Langelier):** I think my answer was right, and I can repeat it. To my knowledge, no.

**Mr. Stoner:** Mr. Minister, perhaps there might be a point of clarification here. There are so many areas this question could have been addressed to. If, indeed, you were talking about the marine area, it has always been part of the Atlantic marine section, with the headquarters based, as you know, in Moncton. The ferry service has been undergoing some restructuring recently and there may be a subsidiary established there. The headquarters of that, Mr. Minister, I do not think has been determined. But your

[Interprétation]

**M. Illing:** Pas tout à fait, monsieur.

**M. Mazankowski:** Pas tout à fait compétente. Voulez-vous décrire les termes et les conditions de ce contrat? Comment la firme de R. L. Banks sera-t-elle payée? Doit-on lui payer un certain montant lorsque le travail sera terminé? Comment pourra-t-on déboursier les fonds? S'agit-il d'un contrat qu'il faudra payer au moment où le travail sera fini? Pouvez-vous renseigner le Comité là-dessus?

**M. Illing:** Ce contrat, monsieur, comporte des paiements partiels progressifs.

**M. Mazankowski:** Quels sont les montants en question?

**M. Illing:** Je ne me rappelle pas les chiffres exacts pour chacune de ces deux villes, mais le chiffre global est d'environ \$600,000.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'aimerais savoir s'il serait possible qu'on fournisse au Comité tous les détails des contrats qui ont été octroyés, de leurs modalités et de la façon dont s'effectuera le paiement et l'exécution des travaux.

**M. Stoner:** On pourrait déposer ces renseignements.

**M. Mazankowski:** Pourrait-on déposer cette information?

**M. Stoner:** Oui.

**Le président:** Très bien. M. Carter a la parole.

**M. Carter:** Merci, monsieur le président. A propos des discussions sur le voyage du Comité, personnellement, je n'y vois pas de gros avantages. Je me rappelle du voyage que nous avons fait il y a quatre ou cinq ans. Nous avons visité les provinces Atlantique, et Terre-Neuve. Je ne crois pas que ce voyage du Comité ait entraîné de gros avantages pour ces régions. En fait, nous avons parlé à Terre-Neuve du service aux passagers des sociétés de chemin de fer, et nous n'avons réussi qu'à donner de vains espoirs à la population, qu'à ajouter, sans doute, à la pollution de l'air dans notre ville, sans d'autres résultats tangibles.

Vous vous rappellerez sans doute, monsieur le Ministre, qu'hier à la Chambre j'ai posé une question au sujet de la position des Maritimes par rapport aux transports de Terre-Neuve. Je me permets de dire que votre réponse ne m'a pas trop rassuré, car je crois que vous avez exprimé certains doutes, ou du moins n'étiez-vous pas trop au courant de la situation. Je crois avoir compris que vous ne pensiez pas que l'on envisage des changements. Peut-être, monsieur le Ministre, certains de vos fonctionnaires ici présents pourraient-ils vous mettre au courant de cette question, car il y a dans la province de forts indices qu'on doit apporter des changements à la situation de Terre-Neuve, car les transports de Terre-Neuve doivent s'intégrer à ceux de la région Atlantique.

**M. Marchand (Langelier):** Je crois que ma réponse était juste, et je la répète. Je ne crois pas que ce soit le cas.

**M. Stoner:** Monsieur le Ministre, il y a peut-être lieu d'apporter une précision ici. Cette question aurait pu viser tant de différentes régions. Si, en effet, vous parliez des transports maritimes, ceux-ci ont toujours fait partie des services de transports maritimes de la région Atlantique, dont le bureau central se trouve, comme vous le savez, à Moncton. Le service des traversiers a été quelque peu remodelé récemment, et il se peut qu'on y établisse une filiale. Je ne crois pas, monsieur le Ministre, qu'on ait

[Text]

question—I read it in the House yesterday—was so broad, I was not quite sure what you were . . .

**Mr. Carter:** I was thinking about the marine aspect of it, navigational aids, this sort of thing. My understanding is now, Mr. Chairman, Mr. Minister, that the Newfoundland operation reports directly to Ottawa. Is this correct?

**Mr. Marchand (Langelier):** I told you that to my knowledge I never approved any change. Was it done while I was there? No?

**Mr. Carter:** No; all right. But the Newfoundland operation does report to Ottawa directly without having to go through the Maritime region? Right?

**Mr. Marchand (Langelier):** I want to make clear what I told you in the House. I said that to my knowledge, no, and that is true because nobody asked me to approve anything in that direction.

**The Chairman:** Mr. O'Neil.

**Mr. W. A. O'Neil (Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport):** Yes, Mr. Chairman. The Newfoundland marine establishment is controlled from St-John's by an area manager, and in addition we in the Maritimes have a regional director at Dartmouth. But we have made no changes in this organization arrangement and have no plans for making any changes at this point in time.

**Mr. Carter:** So there is nothing contemplated to make the Newfoundland operation a part of the Maritime region?

**Mr. O'Neil:** No change in what we have had for the past four years.

**Mr. Carter:** Fine. Mr. Minister, talking about surveys and surface transportation, you might recall that some years ago, I think probably two years ago, a Montreal company was engaged to conduct a ground surface transportation study in Newfoundland. I am not aware of having seen the results of that study. Can you tell me if it is completed and, if so, when we are going to be given a copy of it?

**Mr. Marchand (Langelier):** This is the CTC study. As a department we have not received the report.

**Mr. Carter:** But can somebody, Mr. Chairman, get after the CTC?

**Mr. Marchand (Langelier):** We will enquire about that and give you an answer later on.

**The Chairman:** Are you through, Mr. Carter?

**Mr. Carter:** One more question, Mr. Chairman. I have had a lot of complaints or representations made to me by fishermen in the Placentia Bay area. The complaints arise from the increased traffic that is there now because of the oil tanker route to Come-By-Chance. They have expressed fear to me that with the increased traffic it is becoming a very hazardous place to be travelling in a boat, and they have requested that additional navigational aids be installed. Knowing the area, I can understand why it is necessary. I am not getting too much satisfaction from the department. I have written the department. I have pointed out to them the problem, but I do not seem to be getting too

[Interpretation]

encore décidé de l'emplacement de celle-ci; mais votre question, telle que je l'ai lue hier à la chambre, a été tellement compréhensive que je n'étais pas certain de ce que vous . . .

**M. Carter:** Je pensais à l'aspect maritime de la chose, aux aides à la navigation, ce genre de choses. Je crois comprendre maintenant, monsieur le président et monsieur le Ministre, que les transports de Terre-Neuve relèvent directement d'Ottawa. Est-ce exact?

**M. Marchand (Langelier):** Je vous ai dit que je ne crois pas avoir jamais autorisé de changements. Cela s'est-il fait depuis que je suis ministre? Non?

**M. Carter:** Non; d'accord. Mais ai-je bien raison de dire que les transports de Terre-Neuve relèvent directement d'Ottawa, sans passer par les services de la région Atlantique?

**M. Marchand (Langelier):** Je voudrais souligner ce que je vous ai dit à la Chambre. J'ai dit que je croyais que non, ce qui est vrai, car personne ne m'a jamais demandé d'approuver une telle mesure.

**Le président:** Monsieur O'Neil a la parole.

**M. W. A. O'Neil (administrateur adjoint, Administration des transports maritimes du Canada, ministère des Transports):** Oui, monsieur le président. L'établissement maritime de Terre-Neuve est dirigé à partir de St. John's par un directeur régional, et par ailleurs, nous avons le directeur régional des provinces maritimes, qui se trouve à Dartmouth. Mais nous n'avons apporté aucun changement à cette organisation, et nous n'envisageons pas en ce moment d'en apporter.

**M. Carter:** On ne projette donc pas d'incorporer les transports de Terre-Neuve aux services de la région Atlantique?

**M. O'Neil:** Nous n'envisageons pas de changer l'organisation qui est en place depuis quatre ans.

**M. Carter:** Bien. Monsieur le Ministre, à propos des enquêtes et des transports de surface, vous vous rappellerez peut-être qu'il y a quelques années, deux ans je crois, on a employé une société montréalaise pour effectuer une étude de transport terrestre en Terre-Neuve. Je ne crois pas avoir vu les résultats de cette étude. Pouvez-vous me dire si elle est terminée, et si oui, quand allons-nous en recevoir un exemplaire?

**M. Marchand (Langelier):** Vous parlez de l'étude de la CCT. Le ministère n'a pas encore reçu ce rapport.

**M. Carter:** N'y a-t-il personne, monsieur le président, qui puisse secouer la CCT?

**M. Marchand (Langelier):** Nous allons nous renseigner là-dessus, et vous répondre plus tard.

**Le président:** Avez-vous fini, monsieur Carter?

**M. Carter:** Une dernière question, monsieur le président. J'ai reçu un bon nombre de plaintes ou de représentations de la part des pêcheurs de la région de Placentia Bay. L'objet de ces plaintes c'est l'augmentation récente de la navigation, qui résulte de l'établissement d'un passage de pétrolier en route pour Come-by-Chance. Ces gens me disent avoir peur que cette navigation accrue ne rende dangereuse de se déplacer en bateau à cet endroit, et ils ont demandé l'installation de nouvelles aides à la navigation. Je connais la région, et je comprends très bien que cela soit nécessaire. Or, j'obtiens très peu de satisfaction du ministère. J'ai écrit au ministère. Je lui ai indiqué la nature du

[Texte]

much result. Can somebody here tell me what, if any, plans are in store for providing additional aids in that area?

• 1620

**Mr. Marchand (Langelier):** Is Mr. O'Neil here?

**Mr. Stoner:** I might say, while Mr. O'Neil is coming in, that there has been quite a full discussion with the fishermen on this problem.

**The Chairman:** Mr. O'Neil.

**Mr. W. A. O'Neil:** Mr. Chairman, if I heard the question correctly, it was Placentia Bay that you were concerned about.

We had a rather elaborate program for improving the aids at Placentia with shore-based radar surveillance and control, and additional aids and markers in the water as may be required to fit in with that shore-based control system. We have a temporary system going into place now but this will be augmented by a more permanent system as soon as this can be developed.

**Mr. Carter:** I am aware of the three radar stations that are being built in that general area, but surely time is very important on this. If a ship is cut in half there by one of these tankers, it is not much consolation to the surviving people that plans are in hand.

I think, Mr. Chairman, Mr. Minister, that steps should be taken as quickly as possible to provide the necessary aids to ensure the safety of the people, the fishermen, who travel in that bay.

**Mr. Marchand (Langelier):** Is it possible to go faster?

**Mr. O'Neil:** We are going as fast as we possibly can, depending on the delivery of equipment.

**Mr. Carter:** Fine, thank you.

**The Chairman:** Mr. Rose.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, I have a question that I pursued a year ago to do with an airport problem at the precise other end of the country to that which I represent, the people around Saint John. They are not fortunate enough to have a member of my political party to represent them here, so I will have to ask the questions for them. I wondered about the Saint John airport, since I raised it about a year ago with the present Minister. Are there any financial provisions for improvement of that facility in the present budget?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think so, yes. I think it has been announced in Newfoundland.

**Mr. Rose:** No, in New Brunswick.

**Mr. Marchand (Langelier):** You are speaking of New Brunswick?

**Mr. Rose:** Yes, Saint John, New Brunswick, without the "s".

[Interprétation]

problème, mais sans résultat, semble-t-il. Est-ce que quelqu'un ici peut me dire s'il existe des projets en vue d'installer des aides supplémentaires à la navigation dans cette région?

**M. Marchand (Langelier):** M. O'Neil est-il ici?

**M. Stoner:** Je voudrais dire, pendant que M. O'Neil s'installe, qu'on a amplement discuté de cette question avec les pêcheurs.

**Le président:** Monsieur O'Neil.

**M. W. A. O'Neil:** Monsieur le président, si j'ai bien compris la question, c'est Placentia Bay qui vous intéresse.

Nous avons un programme assez compliqué en vue d'améliorer les auxiliaires à la navigation de Placentia Bay, au moyen d'une installation terrestre de surveillance et de contrôle par radar, ainsi que de nouveaux guides et de bouées dans l'eau, qui complèteraient le travail de l'installation terrestre. Nous mettons en œuvre en ce moment un système temporaire auquel s'ajoutera un système plus permanent aussitôt qu'il aura été mis au point.

**M. Carter:** Je savais que l'on construisait 3 stations de radar dans cette région, mais il me semble que l'élément temps est très important. Ces projets ne suffiront pas à consoler les survivants, si jamais un pétrolier en arrive à percuter un de ces bateaux.

Je crois, monsieur le président et monsieur le ministre, qu'il faut prendre des mesures le plus tôt possible en vue de fournir les guides de la navigation nécessaires pour assurer la sécurité des pêcheurs qui se déplacent dans cette baie.

**M. Marchand (Langelier):** Serait-il possible d'accélérer les choses?

**M. O'Neil:** Nous procédons le plus vite possible, car cela dépend de la livraison du matériel.

**M. Carter:** Bien, merci.

**Le président:** Monsieur Rose.

**M. Rose:** Monsieur le président, ma question fait suite à celle que j'ai posée il y a un an au sujet d'un aéroport qui se trouve à l'autre bout du pays par rapport à ma circonscription, dans la région de Saint-Jean. Comme la population de cette région n'a pas le bonheur d'être représentée par un membre de mon parti politique, il faudra que ce soit moi qui pose ces questions de leur part. J'ai réfléchi sur l'aéroport de Saint-Jean depuis que j'ai posé cette question il y a 1 an auprès de l'actuel ministre. Le budget actuel consacre-t-il des crédits à l'amélioration de cette installation?

**M. Marchand (Langelier):** Je crois que oui. Je crois que cela a été annoncé à Terre-Neuve.

**M. Rose:** Non, au Nouveau-Brunswick.

**M. Marchand (Langelier):** Vous parlez du Nouveau-Brunswick?

**M. Rose:** Oui, de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, sans le "s".

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** I thought it was St. John's Newfoundland. This I know because it was announced a month ago or something like that, but for Saint John, New Brunswick, I do not remember.

**Mr. Stoner:** I can give the Committee a brief report. I might just read briefly that a project to extend space in the check-in and general lobby area at Saint John Airport terminal should be completed by July of this year at a cost of \$250,000. On completion of this project there is an intention to expand the baggage claim area and the arrivals waiting area as well as an additional exit to improve passenger flow and concession space.

There is a planning team at work there now and they are working with a committee of airport users and with the public at large on further planning. There is a plan under consideration by this group, which involves public participation, to look at the construction of a new terminal at the northwest corner of the runway intersection, connecting to a well-planned rapid access highway to the city.

**Mr. Marchand (Langelier):** I remember the last time I discussed that in Saint John, with the mayor, I think. We discussed the possibility of having one airport for Fredericton and Saint John. I think this was abandoned and we decided to expand the Saint John airport.

**Mr. Rose:** On that particular point the problem seems to be, as I understand it and I only understand it through letters, you apparently were there on September 24, 1973 and you said at that time:

I feel that your airport is not in good shape and there would be no problem in taking action on this matter. We have to have better facilities.

• 1625

Now, the thing that concerns the people there, and they have a committee set up for the expansion of that airport, is the extension of the runways. Apparently, DC-8s cannot get in there and the baggage and parking facilities which you described are certainly welcome. There is no question about that. But what they want to know is what is the particular impediment to the expansion to allow them to accept, service and handle larger aircraft?

**Mr. Marchand (Langelier):** Perhaps Mr. Stoner has more details. Speaking from memory, there are two problems and one is this problem of location. I think behind the airport, if my memory serves me well, there are hills and there are some difficulties in expanding the runways. So this has to be solved because I think it would be very costly to put runways on the other side; otherwise we would have to remove all those hills behind. Can you complete that, Mr. Stoner? This is just from memory of the problem when I was there.

**Mr. Stoner:** The matter as the Minister has indicated is under study. There is a plan to try and extend the runway. This obviously involves accompanying changes in the Aid system and an ILS system. This is a project that has to be approached with a fair bit of care. You asked what the impediments were and of course one of them is money because this kind of an undertaking is quite costly, but it

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Je croyais qu'il s'agissait de Saint-Jean à Terre-Neuve. Je suis au courant de cela, car on l'a annoncé il y a un mois environ, mais pour ce qui est de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, je ne me rappelle pas.

**M. Stoner:** Je peux faire rapport brièvement au Comité là-dessus. Si vous permettez que je vous le lise brièvement, les travaux d'agrandissement du foyer d'accueil du terminus de l'aéroport de Saint-Jean doivent être complétés d'ici juillet 1974, et coûtés 250 mille dollars. Une fois ces travaux terminés, on a l'intention d'agrandir la salle de récupération des bagages et la salle d'attente pour les vols d'arrivée, ainsi que de construire une sortie supplémentaire pour accélérer le débit des voyageurs et pour permettre de louer plus d'espace au commerce.

Une équipe de planification travaille actuellement sur place en collaboration avec un comité utilisateur de l'aéroport et avec le grand public, en vue d'élaborer de nouveaux projets. Ce groupe, qui comporte une participation publique, étudie un projet qui prévoit la construction d'un nouveau terminus dans l'angle nord-ouest du croisement des pistes, qui serait relié à une autre route qui étant conçue mènera au centre-ville.

**M. Marchand (Langelier):** Je me rappelle la dernière fois que j'ai discuté de cela à Saint-Jean avec le maire, je crois. Nous avons parlé de la possibilité d'avoir un aéroport pour Frédéricton et un autre pour Saint-Jean. Je crois qu'on a abandonné cette idée, et nous avons décidé d'agrandir l'aéroport de Saint-Jean.

**M. Rose:** A propos précisément de cela, je crois comprendre, et je n'ai que le moyen du courrier, que vous vous y trouviez le 24 septembre 1973, et que vous avez dit alors:

Il me semble que votre aéroport est en assez mauvais état, et il serait certainement possible d'y apporter un remède. Il nous faut de meilleures installations.

Ce qui les préoccupe est l'extension des pistes. Ils ont créé un comité pour étudier la question de l'expansion de l'aéroport. Il paraît que les DC-8 ne peuvent pas y atterrir, et on aura certainement besoin d'installations pour la réception des bagages ainsi que des terrains de stationnement dont vous parlez. Là-dessus il n'y a pas de doute. Mais ils veulent savoir quels sont les obstacles particuliers qui les empêcheraient de recevoir et d'entretenir de plus grands avions?

**M. Marchand (Langelier):** Il se peut que M. Stoner ait plus de détails. Un des problèmes qui se pose concerne le site. Si je me souviens bien, il y a des collines derrière l'aéroport, et cela pose des problèmes lorsqu'on essaie d'allonger les pistes. C'est un problème à résoudre, étant donné qu'il coûterait très cher de faire construire des pistes du côté des collines. Monsieur Stoner, pourriez-vous ajouter quelques détails?

**M. Stoner:** Comme le ministre l'a dit, nous étudions la question actuellement, et nous avons établi une formule pour le prolongement des pistes. Cela implique, évidemment, des changements qu'il faudra faire dans le système d'assistance et dans le système ILS. C'est un projet qu'on a étudié assez attentivement. Un des obstacles au sujet desquels vous avez posé des questions serait l'argent, étant

[Texte]

is certainly on the planning books now and in the five-year plan as such.

**Mr. Rose:** I think that is precisely the answer I got last time and yet there is . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** There is consistency in our answer.

**Mr. Rose:** That is right. It is the same answer, no action, but the answer is the same.

**Mr. Stoner:** Could I just add one thing, Mr. Chairman?

**The Chairman:** All right, Mr. Stoner.

**Mr. Stoner:** Mr. Rose, I might just add that this proposal has been discussed with Mayor Adams I believe at some considerable length and he has expressed satisfaction from the point of view of the community of Saint John on the arrangements that are now proceeding.

**An hon. Member:** Mayor Adams is from St. John's Newfoundland.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, the members of Parliament from British Columbia are not satisfied but in Saint John, New Brunswick they are.

**Mr. Stoner:** I am sorry, I have confused the name of the Mayor but I talk to them from time to time. I will correct his name. I am sorry.

**The Chairman:** Mr. Rose.

**Mr. Rose:** You say it is in the five-year plan. When does the five-year plan start and when does it end? Is the five-year plan, five years from each anniversary of this hearing?

**Mr. Stoner:** It is a roll-over.

**Mr. Rose:** It is a roll-over plan.

**Mr. Stoner:** It is a roll-over plan.

**Mr. Rose:** A recycled five-year plan.

**Mr. Stoner:** Yes.

**Mr. Rose:** Could you tell me the precise times, beginning and ending days because there have been numerous editorials and there have been numerous statements to arouse the hopes of these people and there is, I think, considerable enthusiasm for an expansion to handle larger planes there. So when does the five-year plan start and when does it end?

**Mr. Stoner:** Well the plan is a roll-over plan. As I say, it is in our projected plan that we will take, if you will, from today to 1978, but the plan is changed and modified each year and submitted to Treasury Board and takes account of the changing priorities in the financial allocations.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, but what Mr. Rose would like to know is if next year we change the plan, it is a new five-year plan and if . . .

**Mr. Stoner:** No, it is not a new five-year plan every year. The projects that are undertaken obviously are carried through to their conclusion. I think what you want, Mr. Rose, is a precise answer as to the timing of this and I cannot give that to you this afternoon but perhas we can be a little bit more precise when we meet again the next time or I can get the information for you.

[Interprétation]

donné que ce genre de projet est très coûteux. Mais cela fait partie de nos projets à venir, et il figure dans le plan quinquennal.

**M. Rose:** C'est exactement la réponse que j'ai reçue la dernière fois, mais . . .

**M. Marchand (Langelier):** Il y a donc uniformité.

**M. Rose:** C'est exact. On reçoit la réponse, mais on ne sait rien.

**M. Stoner:** Puis-je ajouter une remarque?

**Le président:** Oui.

**M. Stoner:** Je pourrais vous dire, monsieur Rose, que ce projet a été discuté avec le maire Adams, assez longuement, je pense. Il a exprimé la satisfaction des habitants de St-Jean en ce qui concerne les arrangements qui se font actuellement.

**Une voix:** M. Adams est maire de St-Jean, Terre-Neuve.

**M. Marchand (Langelier):** Les députés de la Colombie-Britannique ne sont pas contents, mais la population de St-Jean, Nouveau-Brunswick l'est.

**M. Stoner:** Je m'excuse, je me suis trompé dans le nom du maire, mais je les rencontre de temps en temps. Je vais corriger son nom, excusez-moi.

**Le président:** Monsieur Rose.

**M. Rose:** Vous dites qu'il s'agit d'un plan quinquennal. Quand ce plan quinquennal commence-t-il et quand finit-il? Le plan quinquennal commence-t-il aujourd'hui même?

**M. Stoner:** C'est un plan qui est entièrement revu tous les ans.

**M. Rose:** Il s'agit donc d'un plan permanent.

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

**M. Rose:** C'est donc un plan quinquennal recyclé.

**M. Stoner:** Oui.

**M. Rose:** Pourriez-vous me donner des dates précises, étant donné qu'on a fait de nombreuses déclarations qui alimentent l'espoir des personnes concernées. On veut vraiment pouvoir recevoir et entretenir de plus grands avions à cet aéroport.

**M. Stoner:** Eh bien, comme je l'ai dit, il s'agit d'un plan permanent qui pourrait commencer, si vous voulez, aujourd'hui et qui se termine en 1978. Mais le plan est modifié tous les ans, il est soumis au Conseil du Trésor, lequel tient compte des changements de priorités quant aux crédits accordés.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, mais M. Rose aimerait savoir si ce plan deviendrait un nouveau plan quinquennal au cas où nous y apporterions des changements l'an prochain.

**M. Stoner:** Non, le plan ne devient pas un nouveau plan quinquennal tous les ans. Les projets que nous commençons seront évidemment terminés. Vous cherchez des dates précises pour ce programme, mais je ne peux pas vous donner ce renseignement cet après-midi. Je l'aurai peut-être à la prochaine réunion, sinon, je pourrais vous faire venir ces renseignements.

[Text]

**Mr. Mackasey:** Could it be between May and July?

**Mr. Rose:** After May 6 are you suggesting that before July 8, it could be completed then?

**The Chairman:** Oder gentlemen. Mr. Rose do you have a question? Your time has nearly expired. Have you another question.

**Mr. Rose:** Yes, I would like to get some precise answers if it is possible. Mr. Stoner frightens me when he talks about a roll-over five-year plan and whether or not this facility is on the list or where it is on the list, are its priorities being altered and just where does it sit? I think people would like to know.

**Mr. Stoner:** I can give you an answer to that Mr. Rose, in that planning cycle for this to be completed is in the 1975-76 fiscal year. That is contingent on (a) the funds being voted by Parliament, which is the most important thing of all, and (b) the allocations within the total air administration be consistent to support this, because occasionally you run into situations where your escalation in costs is such that there is just not enough money to go around.

• 1630

**Mr. Rose:** This is my last question, Mr. Chairman. Is it your intention that this airport expansion facility will be budgeted for within the 1975-76 budget?

**Mr. Stoner:** If you are talking of the runway extension and the additional ILS, the answer to your question at the moment is, yes.

**Mr. Rose:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Mackasey.

**Mr. Mackasey:** Mr. Chairman, there are just three little areas. Mr. Minister, you clarified earlier the distinction between the mess in transport and the mess in the Department of Transport. Could you be precise about the lack of policy? Did you mean that there was no policy suitable for the problems of 1974? In other words, the policy of 1966 was adequate for the problems of 1966 but the country evolved to a point where that policy no longer met the necessities of the future?

**Mr. Marchand (Langelier):** You know better than I do, because you were here before I was. The 1967 Transport Act incorporated many of the principles contained in the MacPherson report at the beginning of the sixties. The aim was to solve the problems as they were seen by Mr. MacPherson then. Of course, the situation is not the same today. Part of this policy never worked and this is why I say that we have no over-all policy because the old guidelines cannot handle those problems. They are no longer a proper instrument for the problems we have.

**Mr. Mackasey:** In other words, the existing policy is not adequate and it has to be revamped.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes. When the majority of Canadians and Americans all thought, that the railways were something of the past and the future was for highways and cars and for aircraft, we were all wrong. Now we see that the problems are different—urban transportation, etc., all this could not be foreseen. This means that the policies we have are no longer adequate.

[Interpretation]

**M. Mackasey:** Le projet sera-t-il terminé entre les mois de mai et juillet?

**M. Rose:** Après le 6 mai? Me demandez-vous si le plan sera terminé avant le 8 juillet?

**Le président:** A l'ordre, messieurs. Avez-vous une question, monsieur Rose? Votre temps est presque écoulé. Avez-vous donc d'autres questions?

**M. Rose:** Oui, j'aimerais avoir quelques réponses précises, si cela est possible. M. Stoner me fait peur quand il parle d'un plan quinquennal qui sera modifié peut-être tous les ans. Ces installations figurent-elles sur la liste, et quelle est leur importance? Je pense qu'on aimerait le savoir.

**M. Stoner:** Cela entre dans le cadre des projets à terminer au cours de 1975-1976. Cela dépendrait évidemment des fonds qui nous seraient accordés par la Chambre, ce qui importe le plus; et des crédits qui seront accordées à l'appui des projets, puisque, parfois l'escalation des coûts est si rapide qu'il n'y a pas assez d'argent.

**M. Rose:** Voici ma dernière question. Avez-vous l'intention d'inclure ce projet d'expansion de l'aéroport dans le budget de 1975-1976?

**M. Stoner:** Si vous faites allusion au prolongement de la piste et du ILS, je peux vous répondre affirmativement, pour le moment.

**M. Rose:** Merci.

**Le président:** Monsieur Mackasey.

**M. Mackasey:** J'ai trois questions à poser. Monsieur le ministre, tantôt vous avez fait la distinction entre le désordre, qui existe dans le domaine de transport et celui qui existe au Ministère des Transports. Pourriez-vous être plus précis quant au manque de politique? Voulez-vous dire qu'aucune des politiques adoptées ne peut résoudre les problèmes de 1974? En d'autres termes, la politique de 1966 répondrait aux problèmes de cette époque-là, mais le pays a évolué à tel point que ces politiques ne répondent plus aux exigences de l'avenir?

**M. Marchand (Langelier):** Vous le saurez mieux que moi, puisque vous étiez ici avant moi. La Loi sur les transports de 1967 reprend beaucoup de principes qui figurent dans le rapport MacPherson, lequel a été rédigé au début des années soixante. On cherchait à résoudre les problèmes tels que M. MacPherson les envisageait à ce moment-là. Evidemment, la situation a changé. Une partie de cette politique n'a jamais connu le secret et c'est pour cela, selon moi, que nous n'avons pas de politique générale. Les politiques sont alors incapables de résoudre nos problèmes actuels. Elles ne constituent plus un mécanisme utile pour nous.

**M. Mackasey:** En d'autres termes, la politique actuelle n'est pas satisfaisante, et il faut la modifier.

**M. Marchand (Langelier):** C'est exact. La plupart des gens au Canada et aux États-Unis estimaient que les chemins de fer étaient périmés et que l'avenir appartenait aux voitures et aux avions. Eh bien, on avait tous tort. Maintenant, nous voyons que les problèmes sont de nature différente—le transport urbain, par exemple. On n'a pas su prévoir tout cela. Cela signifie que nos politiques actuelles ne répondent pas aux problèmes que nous avons à résoudre.



[Texte]

**Mr. Mackasey:** Mr. Chairman, Mr. Mazankowski did us a favour in bringing forward the question of contracts that were allocated to a firm; an American concern called R. L. Banks, if I recall. These proceedings, of course, are recorded but I would just like to pursue them a little further. Maybe I could ask Mr. Illing; he is probably quite aware of them. Could I get terse answers to them—or anyone else that is familiar with them could answer.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Mackasey.

**Mr. Mackasey:** Mr. Chairman, through you to Mr. Illing, did I understand properly, because I was not listening too attentively, that these different firms were invited to bid on the contracts?

**Mr. Illing:** Yes, sir, they were; it was made open to bidders on a flexible basis.

**Mr. Mackasey:** Was the eventual choice of the firm a unilateral decision of the Department of Transport?

**Mr. Illing:** No, sir.

**Mr. Mackasey:** Who else had an input in the eventual decision.

**Mr. Illing:** The four western provinces.

**Mr. Mackasey:** Could you name them for the record. I know them but some people who read these records may not.

**Mr. Illing:** Mr. Chairman, there were two representatives on the Committee of the Officials from each province: the province of British Columbia, Alberta, Manitoba, and Saskatchewan. There were three federal representatives on the Committee. It was the unanimous decision by the Officials Committee to accept R. L. Banks and this was so recommended to the Committee of Ministers who, in turn, I believe, unanimously approved.

**Mr. Mackasey:** Did you say the recommendation was unanimous?

**Mr. Illing:** Yes, sir.

**Mr. Mackasey:** Including the western representatives?

**Mr. Illing:** Yes, sir.

**Mr. Mackasey:** Fine. That is all Mr. Illing. I would like to . . .

• 1635

**Mr. Marchand (Langelier):** That does not mean, Mr. Illing, that there was not discussion on a certain firm, but the decision itself was a unanimous one.

**Mr. Mackasey:** Yes, based after consultation on the three submissions and the three concepts, I presume.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Mackasey:** I am not elaborating on that but I presumed it was self-explanatory.

Mr. Minister, I want to get parochial for a moment. In respect of STOL, I am not complaining about the date, and I can understand that. In Montreal we have many construction problems which postpone the operation of STOL from day to day. But you have been in receipt of correspondence from me and from the City of Verdun on the possibility that STOL in its travel to Ottawa crosses over Verdun and could, theoretically, be crossing over at such a low level that it would impede any high rise development in one end of the city. You have assured me personally that that is not the case. Is there any expert here from STOL that could assure the public to that effect, because we are very concerned.

[Interprétation]

**M. Mackasey:** Monsieur le président, M. Mazankowski nous a rendu service en soulevant la question des contrats qui ont été accordés à une société américaine qui s'appelle, si je ne m'abuse, R.L. Banks. J'aimerais reprendre cette question. Peut-être pourrais-je m'adresser à M. Illing, qui serait davantage au courant. J'aimerais avoir des réponses brèves et précises. Si d'autres peuvent m'aider je les invite à participer.

**Le président:** Allez-y, monsieur Mackasey.

**M. Mackasey:** Ai-je bien compris qu'on a invité ces différentes sociétés à présenter des soumissions?

**M. Illing:** C'est exact, les contrats étaient ouverts aux soumissions.

**M. Mackasey:** Le choix définitif d'une société résultait-il d'une décision unilatérale du Ministère des Transports?

**M. Illing:** Non.

**M. Mackasey:** Qui d'autre a participé à cette décision?

**M. Illing:** Les quatre provinces de l'Ouest.

**M. Mackasey:** Lesquelles? Je les connais, mais j'aimerais que cela paraisse au procès verbal du Comité pour ceux qui ne les connaissent pas.

**M. Illing:** Les provinces concernées étaient la Colombie-Britannique, l'Alberta, le Manitoba et la Saskatchewan. Deux représentants de chaque province ont siégé au Comité. Le Comité a unanimement accepté la soumission de R.L. Banks d'où la recommandation présentée au Comité de ministres, lesquels, à leur tour, l'ont unanimement approuvé, à ce qu'il me semble.

**M. Mackasey:** Vous aviez bien dit que la recommandation était unanime?

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

**M. Mackasey:** Et les provinces de l'Ouest y étaient incluses?

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

**M. Mackasey:** Très bien. C'est tout ce que je voulais vous demander, monsieur Illing.

**M. Marchand (Langelier):** Cela ne veut pas dire, monsieur Illing, qu'on n'a pas discuté d'une certaine firme, mais la décision a été unanime.

**M. Mackasey:** Oui, après consultation sur les trois soumissions et les trois concepts, je présume.

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Mackasey:** Je ne veux pas m'étendre sur un sujet qui me semble explicite.

Monsieur le ministre, je veux un moment faire preuve d'esprit de clocher. Quant à l'ADAC, je ne me plains pas de la date, et je comprends. A Montréal, nous avons beaucoup de difficultés à cause de la construction qui retarde de jour en jour l'entrée en service de l'ADAC, mais vous avez reçu ma correspondance et celle de la ville de Verdun concernant la possibilité de faire passer l'ADAC par Verdun, à destination d'Ottawa et, théoriquement, à une assez basse altitude pour empêcher de construire des gratte-ciel dans la ville. Vous m'avez personnellement assuré qu'il n'en serait rien. Est-ce qu'il y a ici un expert de l'ADAC qui pourrait rassurer le public à ce sujet?

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, Mr. McLeish is here, and I think he can tell you exactly how noisy those aircraft will be over Verdun.

**Mr. Mackasey:** We go to bed early, Mr. Marchand, and we do not want to be annoyed.

**Mr. W. M. McLeish (Director General, Civil Aeronautics, Ministry of Transport):** I believe the problem referred to relates to a plan that was registered for high rise buildings off the end of the STOL runway which will be high enough, if built to the height that has been indicated to us about a month ago, that there would be a conflict with the flight path of the aircraft from the STOL port. We have had one meeting with the applicants concerned who have raised an objection to the STOL port because of this possible conflict, and this is being investigated at the present time.

I believe we have satisfied those concerned that noise is not a problem.

**Mr. Mackasey:** Let us presume that theoretically the high rise cannot take place because of STOL. How do you resolve this?

**Mr. McLeish:** Normally the Ministry will take out a caveat to zone the area for height clearance at the airport concerned. In this particular instance, since the STOL demonstration, which is planned for two years, they are considering all the ramifications as to what the best course of action would be under the circumstances.

I might say that we held meetings with the municipalities who might be affected by the STOL port some 18 months ago and at that time there was no indication of any difficulties whatsoever. This problem arose about one month ago and we have been endeavouring to investigate it to determine how it should best be handled, and at this time it is too early to . . .

**Mr. Mackasey:** Eighteen months ago did you meet with the City of Verdun engineer on the subject?

**Mr. McLeish:** Yes, we did.

**Mr. Mackasey:** And at the time he had no objection.

**Mr. McLeish:** He has no objection.

**Mr. Mackasey:** And he did not indicate the possibility of rezoning that area for high rise?

**Mr. McLeish:** At that time the question was asked what height would our aircraft flight way affect, what the affected height would be, we gave the answer at that time, and there was no indication at that time there would be any conflict with a building program.

**Mr. Mackasey:** Yet there existed an urban renewal study from Central Mortgage and Housing recommending high rise in that very area.

**Mr. McLeish:** There was dialogue with Central Mortgage and Housing but these comments were all related to the noise aspects. There was no indication at that time there was likely to be any interference with the height of the buildings.

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Oui, M. McLeish est présent et je crois qu'il peut vous dire exactement quelle sera l'intensité du bruit produit par ces avions au-dessus de Verdun.

**M. Mackasey:** Nous nous couchons tôt, monsieur Marchand, et nous ne voulons être dérangés.

**M. W. M. McLeish (directeur général, aviation civile, ministère des Transports):** Je pense que la difficulté se présente au sujet de plans enregistrés de construction de grands édifices à l'extrémité de la piste d'atterrissage de l'ADAC qui seront assez hauts, s'ils sont à la hauteur qui nous a été mentionnée il y a à peu près un mois, cela encombrerait le passage des avions ADAC. Nous avons eu une réunion avec les requérants qui s'opposent à cet aéroport réservé aux avions à décollage et atterrissage courts à cause de cette nuisance et une enquête se poursuit à ce sujet présentement.

Je crois que nous avons pu persuader les intéressés qu'il n'y avait pas de problème concernant le bruit.

**M. Mackasey:** Supposons que les grands édifices ne peuvent être construits à cause des ADAC, quelle serait la solution?

**M. McLeish:** Le Ministère fait d'habitude une mise en garde sur le zonage à l'aéroport en vue des vols à haute altitude. Dans le cas qui nous occupe, tous les éléments sont étudiés en vue d'en arriver à la meilleure solution possible avant l'essai des ADAC qui devrait avoir lieu dans deux ans.

Je pourrais ajouter que nous avons eu des réunions avec les administrateurs municipaux dont les administrés pourraient souffrir de la proximité de cet aéroport, il y a environ 18 mois et, à ce moment-là, il ne semblait y avoir aucune difficulté. Le problème a surgi il y a environ un mois et nous nous sommes efforcés d'en pénétrer les dessous en vue de déterminer quels seraient les moyens d'y remédier mais il est encore trop tôt pour . . .

**M. Mackasey:** Il y a dix-huit mois, dites-vous, vous vous êtes entretenu avec l'ingénieur de la ville de Verdun à ce sujet?

**M. McLeish:** Oui.

**M. Mackasey:** Et il ne s'y est pas opposé à ce moment-là?

**M. McLeish:** Il ne s'y est pas opposé.

**M. Mackasey:** Et il n'a pas parlé de la possibilité du rezonage de cette région en vue de construire en hauteur?

**M. McLeish:** A ce moment-là, on nous a demandé à quelle altitude nos avions survoleraient la ville et nous avons répondu mais rien n'indiquait qu'il y eut conflit entre les deux.

**M. Mackasey:** Pourtant, il y a un plan de rénovation urbaine en cours et la Société centrale d'hypothèques et de logement recommande la construction en hauteur précisément dans cette zone.

**M. McLeish:** Nous nous sommes entretenus avec les dirigeants de la Centrale d'hypothèques et de logement mais tous ces entretiens avaient trait au bruit. Rien n'indiquait qu'il y aurait de la difficulté au sujet de la construction d'édifices en hauteur.

[Texte]

**Mr. Mackasey:** Well, is it possible to change your path direction?

**Mr. McLeish:** We are studying this now and it is too early to be able to provide an answer.

• 1640

It is also quite possible that the building program would not have produced a building with a height that would interfere, during the course of the demonstration program.

**Mr. Mackasey:** Just one last question because time is running on.

You talk about a demonstration program of two years. Does this mean that at the end of two years, this service from that particular airport to Ottawa will cease?

**Mr. McLeish:** That is the present plan. It is planned as a two-year demonstration program.

**Mr. Mackasey:** Can you assure the people of the city of Verdun that if there are no high-rises built over the next two years, that they are quite free to go out and build a badly needed complex after the end of two years?

**Mr. McLeish:** I am not in a position to state what the plans will be for the STOL port subsequent to the two-year demonstration program.

**Mr. Marchand (Langelier):** If it is a real success, of course, we will proceed with it. This is an experiment but not, probably, with the same type of aircraft. It will be the DHC-7 that will be used, which is a different aircraft.

I do not know what it means in terms of the high-rise buildings. If they will go up faster than the Twin Otters—this I do not know. The experiment is surely with a view to improvement.

**Mr. Mackasey:** I have decided to drop my option on a penthouse, Mr. Chairman.

Those are all my questions for the moment.

**The Chairman:** Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, there are many problems in connection with air transportation in the Atlantic area but one of the largest ones at the moment, as I have been informed by a customer, is in air freight. His statement to me was that the landing strip in Fredericton was in such a condition that Air Canada was not in a position to take heavy loads of air freight, in the course of their normal flying out of and into the airport in Fredericton. Is this correct information?

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Winsor, can you tell us if this is so?

**Mr. McCain:** I know it is quite rough.

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Winsor says that the air strips in Fredericton are not in a condition to accept large freight aircraft.

**Mr. McCain:** Or even to put heavy loads on the aircraft that go in there. They like to fly out with less than maximum load.

[Interprétation]

**M. Mackasey:** Est-ce que cela pourrait vous inciter à orienter vos pistes dans une autre direction?

**M. McLeish:** Nous l'étudions présentement et il est trop tôt pour pouvoir vous donner une réponse.

Il est aussi très possible que le programme de construction immobilière n'implique pas un édifice assez élevé pour nuire à la circulation pendant la période de démonstration.

**M. Mackasey:** Une dernière question car le temps passe.

Vous parlez d'un programme de démonstration dans 2 ans, est-ce que cela veut dire qu'au bout de 2 ans ce service entre cet aéroport en particulier et Ottawa cessera?

**M. McLeish:** C'est selon les plans à l'heure actuelle. Le projet est pour un programme de démonstration de 2 ans.

**M. Mackasey:** Pouvez-vous assurer aux citoyens de Verdun que s'il n'y a pas de constructions en hauteur au cours des deux prochaines années, ils seront libres de construire des immeubles dont ils ont grand besoin au bout de 2 ans?

**M. McLeish:** Je ne suis pas en mesure de dire quelle forme assumeront les plans relatifs à l'adacport après le programme de démonstration de 2 ans.

**M. Marchand (Langelier):** Si le succès est absolu, nous continuerons naturellement le service. C'est une expérience mais il n'est pas probable que ce sera le même genre d'aéronef. C'est le DC-7 qui sera utilisé et c'est un aéronef de type différent.

Je ne sais pas ce que cela représente à part les immeubles en hauteur. S'ils s'élèvent plus rapidement que les *Twin Otters*, je n'en sais rien. Nous expérimentons en vue du perfectionnement.

**M. Mackasey:** Je renonce à mon palais sous les toits, monsieur le président.

C'est tout ce que j'avais à demander pour le moment.

**Le président:** Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, les problèmes du transport aérien sont nombreux dans la zone Atlantique mais un des plus graves actuellement d'après ce que me dit un client, c'est le transport aérien des marchandises. Il me dit que la piste d'atterrissage à Fredericton est en si mauvais état qu'Air Canada ne peut charger le fret lourd au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Frédéricion. Est-ce exact?

**M. Marchand (Langelier):** M. Winsor peut nous le dire?

**M. McCain:** Je sais que le terrain est très ondulé.

**M. Marchand (Langelier):** M. Winsor dit que les airs d'atterrissage à Frédéricion ne permettent pas le transport par air du fret lourd.

**M. McCain:** Et même pas les lourds chargements à bord de l'aéronef qui atterrit à l'aéroport. Les vols, au départ, préfèrent être moins chargés.

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** We will check and see. I really do not know.

**Mr. Stoner:** But there are improvements planned at the moment for the runway, which may be advanced into the current fiscal year, for Fredericton.

**Mr. Marchand (Langelier):** I think there were delays on this; this I remember, too. It is related to what I was saying about Saint John, New Brunswick because, at one time, we were discussing having one airport for the two cities. This is why, maybe, they have not kept the runways the way they should have.

**Mr. McCain:** The price of lobster depends, to a large degree, on the breadth of distribution of the product. They have developed important international markets and have now found that they cannot get air freight out of the New Brunswick airports.

It is a peculiar product inasmuch as it cannot be transported by truck, we will say, to Montreal, because weather conditions or a flat tire or something can cause a delay which would put the life of a lobster in jeopardy. So it needs 24 hours from point of origin to destination.

So, the business of the company may have to go, according to the hearing, which I am sure you are familiar with, to Boston rather than to stay in New Brunswick.

**Mr. Marchand (Langelier):** Is that something, Mr. McCain, you apprehend?

**Mr. McCain:** You had hearings in New Brunswick with respect to transportation and air transportation. One of the complaints was that you could not meet the 24-hour requirement for delivery for lobster from that area and that it impaired the business seriously.

**Mr. Marchand (Langelier):** Because of the condition of the runways?

**Mr. McCain:** This is as they understand it. The business was solicited by Air Canada and I admire them for their initiative. Now it cannot be handled by Air Canada or any other operation scheduled into New Brunswick. Consequently, the Connelly lobster people, who are the largest such company in the world, have decided they may have to take their pound operation to the Boston area where they can get air freight service.

• 1645

**Mr. Marchand (Langelier):** If you will allow us to, we will inquire and give you a full answer at the next meeting.

**Mr. McCain:** If that be the case, then I think it needs immediate attention; and if it is the Fredericton runways, then I sincerely hope that you can step that improvement up immediately.

I believe that the Saint John airport is one which has limited visibility on too many occasions and that one of the things they have been asking for has been improvement in the electronic landing and take-off systems. Has this been installed? And if not, when will it be installed to give more flying time out of the Saint John airport?

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Nous allons y voir. Je ne suis pas au courant.

**M. Stoner:** Mais il y a présentement des améliorations de prévues des pistes d'atterrissage et l'on pourrait hâter les travaux et les inclure dans les prévisions de la présente année financière dans le cas de Frédéricton.

**M. Marchand (Langelier):** Il me semble qu'il y a eu des délais dont il faudrait aussi tenir compte. Cela a rapport à ce que je disais concernant Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, car à un certain moment il a été question d'aménager un seul aéroport pour les deux villes. C'est peut-être pour cette raison que les pistes d'atterrissage n'ont pas été maintenues en aussi bon état qu'elles ne le devraient.

**M. McCain:** Le prix du homard dépend principalement de sa distribution et des marchés internationaux importants ont été créés pour ce produit pour constater ensuite que les aéroports du Nouveau-Brunswick ne permettent pas de l'expédier par air.

C'est un produit délicat car il ne peut être transporté par camion, par exemple, à Montréal, la température ou une simple panne pouvant causer un délai qui met la vie du homard en danger. Il doit donc être transporté du point d'origine au point de destination en 24 heures.

A cause de cela, l'entreprise sera peut-être forcée, d'après ce que nous avons entendu, à l'audience, de s'établir à Boston plutôt que de demeurer au Nouveau-Brunswick.

**M. Marchand (Langelier):** Est-ce que vous le redoutez, monsieur McCain?

**M. McCain:** Vous avez participé à des audiences au Nouveau-Brunswick concernant le transport et le transport aérien. Une des plaintes étaient que vous ne pouviez assurer la livraison du homard en 24 heures à partir de cette région et que cela nuisait considérablement à l'entreprise.

**M. Marchand (Langelier):** A cause de l'état des pistes d'atterrissage?

**M. McCain:** C'est ce qu'ils ont compris. Air Canada a facilité l'entreprise et cette initiative est louable. Cependant, pas plus Air Canada qu'une autre entreprise ne peut assurer les expéditions au Nouveau-Brunswick. Par conséquent, l'entreprise de homard Connelly, qui est la plus grande société de ce genre au monde, a décidé qu'il leur faudrait peut-être déplacer leur entreprise d'élevage à la région de Boston, où on dispose d'un service de fret aérien.

**M. Marchand (Langelier):** Si vous le permettez, nous allons nous renseigner et vous fournir une réponse adéquate à la prochaine réunion.

**M. McCain:** Si c'est le cas, j'estime que cela demande votre attention immédiate; s'il est question des pistes de Fredericton, j'espère sincèrement que vous pourrez faire accélérer immédiatement ces travaux d'amélioration.

Je crois savoir que l'aéroport de Saint-Jean, où la visibilité est trop souvent limitée, demande, entre autres, une amélioration des dispositifs de décollage et d'atterrissage électroniques. Cette installation a-t-elle été faite? Sinon, quand sera-t-elle faite, en vue de prolonger les heures d'ouverture de l'aéroport de Saint-Jean?

[Texte]

**Mr. Stoner:** I referred in a general way to 1975-1976 as the planning phase for that.

**Mr. McCain:** I thought you were talking runways, I am sorry.

**Mr. Stoner:** Mr. McLeish may give us the answer on ILS and related aids.

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, there is at present an ILS system at Saint John, New Brunswick, but we were asked to consider the installation of what they call a Category 2 ILS system which enables aircraft to land with slightly less visibility and with slightly more cloud space, because of the fact that there are fog situations during, I think, the June and July period, which are a hindrance to the regularity of air traffic.

We have studied whether or not a Category 2 system would improve the regularity and our studies are not completed at this time. As a matter of fact, it is doubtful that a Category 2 system would be satisfactory for improving regularities during periods of fog but we are still studying that point.

**Mr. McCain:** You are not sure, then, that you have sufficiently sophisticated material to get more landing days in Saint John or not; is this correct?

**Mr. McLeish:** That is right; during fog conditions.

**Mr. Stoner:** Could you correct me on this, Mr. McLeish, but I believe that the figure is about 90 per cent for the airport at Saint John.

**Mr. McLeish:** Yes, the regularity is good and quite comparable to other airports; but it so happens that the periods of irregularity are all bunched together during the fog season.

**Mr. McCain:** Yes, you can get a little fog in Saint John.

Do you have any information, Mr. Minister, with respect to the proposed CP abandonment of what is known as the shoreline which goes out from Saint John city to Pennfield, St. George, et cetera?

**Mr. Marchand (Langelier):** The CP abandonment of what?

**Mr. McCain:** Of what they call the shoreline which goes out from Saint John and services Pennfield—the paper company there—and goes into St. George.

**Mr. Marchand (Langelier):** I do not have that information.

**Mr. McCain:** Well, then, perhaps you could get me the information.

**Mr. Marchand (Langelier):** I can get this information from CP or from the CTC, because they have to apply, probably, to abandon the line.

**Mr. McCain:** Will there be a public hearing? Will it be decided by the CTC alone? How will the decision be made? And when do you anticipate that it will be made?

[Interprétation]

**M. Stoner:** J'ai parlé en termes généraux de l'année 1975-1976 comme étant le délai prévu pour cela.

**M. McCain:** Je croyais que vous parliez de pistes d'atterrissage, excusez-moi.

**M. Stoner:** M. McLeish pourra peut-être nous répondre au sujet de l'ILS et des autres dispositifs annexes.

**M. McLeish:** Monsieur le président, il y a actuellement un système ILS à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, mais on nous a demandé d'étudier l'installation de ce qu'on appelle un système ILS de deuxième catégorie, qui permet l'atterrissage dans des conditions de visibilité légèrement moindres et avec un peu plus de nuages, car il se produit, en juin et en juillet, je crois, des brouillards qui gênent le trafic aérien.

Nous avons entrepris des études en vue de déterminer si un système de deuxième catégorie aurait pour effet d'améliorer la régularité du trafic, mais ces études ne sont pas encore terminées. En fait, il est douteux qu'un système de catégorie 2 puisse réussir à améliorer la régularité du trafic pendant les périodes de brouillard, mais nous poursuivons nos études à ce sujet.

**M. McCain:** Vous n'êtes donc pas certain d'avoir un matériel suffisamment compliqué pour permettre d'augmenter le nombre des jours d'ouverture de l'aéroport de Saint-Jean; ai-je raison?

**M. McLeish:** C'est exact; les jours de brouillard.

**M. Stoner:** Corrigez-moi si j'ai tort, monsieur McLeish, mais je crois savoir que, pour l'aéroport de Saint-Jean, ce chiffre est d'environ 90 p. 100.

**M. McLeish:** Oui, le trafic est bon et tout à fait comparable à celui des autres aéroports; mais il se trouve que ces périodes d'interruption du trafic se produisent toutes à la même époque, celle des brouillards.

**M. McCain:** Oui, en effet, il y a parfois du brouillard à Saint-Jean.

Êtes-vous au courant, monsieur le ministre, de l'abandon projeté par le CP de ce qu'on appelle la voie de la côte, allant de Saint-Jean à Pennfield, St-George, et cetera?

**M. Marchand (Langelier):** L'abandon par le CP de quelle voie?

**M. McCain:** De ce qu'on appelle la voie de la côte qui part de Saint-Jean pour desservir Pennfield, l'usine de pâtes et papiers, et va jusqu'à St-George.

**M. Marchand (Langelier):** Je ne suis pas au courant de cela.

**M. McCain:** Peut-être pourriez-vous obtenir ces renseignements pour moi?

**M. Marchand (Langelier):** Je peux obtenir ces renseignements du CP ou de la CCT, car il faut sans doute soumettre une demande pour pouvoir abandonner la voie.

**M. McCain:** Doit-il y avoir une audience publique? Cela sera-t-il décidé exclusivement par la CCT? Comment cette décision se fera-t-elle? Et quand supposez-vous qu'elle sera faite?

[Text]

**Mr. Marchand (Langelier):** Well, we will have to inquire; because if nobody protests and if the CTC agrees with the CP, maybe there will be no hearing.

**Mr. McCain:** The residents would like to know whether there is to be a hearing and, if so, when? And when will the abandonment be official?

**Mr. Marchand (Langelier):** We will inquire for you of the CTC.

**Mr. McCain:** Thank you. If you would let me know, I would appreciate it.

The Province of New Brunswick, a little while ago, agreed that they might have to take a hand in railroad operation in New Brunswick to get a comprehensive system, a competitive system, for the province. The Premier of New Brunswick mentioned this, I think, in last year's proposed legislation and passed legislation accordingly. Can you give me any information on what progress or what negotiations you are conducting with them to try to improve the rail system in New Brunswick?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think they were negotiating with the CN on this.

**Mr. McCain:** I do not see how they could be doing that with one and without the other. They are both there.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, both of them, probably.

**Mr. McCain:** Then there would have to be something come from the Ministry of Transport or the CTC.

**Mr. Stoner:** There have been no direct discussions with the department on this but there probably has been with the CTC.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, but are we aware in the department what is going on? No? So we will inquire on this, too.

**Mr. McCain:** Give me an answer on that one, then, please.

With respect to the subsidies for rail rates in the Atlantic area, there were two changes to be made. One was to increase the subsidy outbound on selected products, another was to decrease the intrasubsidy. How is this to be done? Is it to be done by legislation, by Order in Council or by order from the CTC?

• 1650

**Mr. Marchand (Langelier):** This is the CTC, but it is done on the recommendation, of the Federal/Provincial Transportation Committee of New Brunswick.

**Mr. McCain:** And that required Order in Council or approved by Order in Council?

**Mr. Stoner:** Approved by Order in Council.

**Mr. Marchand (Langelier):** Approved by Order in Council.

**Mr. Stoner:** And administered by the CTC.

[Interpretation]

**M. Marchand (Langelier):** Eh bien, il nous faudra nous renseigner; car, si personne ne s'y oppose, et si la CCT est d'accord avec le CP, il n'y aura peut-être pas d'audience.

**M. McCain:** Les habitants de l'endroit aimeraient savoir s'il va y avoir une audience, et si oui, quand? Et aussi, quand cet abandon sera-t-il rendu officiel?

**M. Marchand (Langelier):** Nous le demanderons à la CCT de votre part.

**M. McCain:** Merci. Je vous serai très reconnaissant de me le faire savoir.

Il y a quelque temps la province du Nouveau-Brunswick a convenu qu'elle devrait peut-être participer à l'exploitation des chemins de fer dans le Nouveau Brunswick, en vue d'établir dans cette province un réseau plus général et plus concurrentiel. Je crois que le premier ministre du Nouveau-Brunswick a parlé de cela l'année dernière à propos d'un projet de loi, et qu'une telle loi a été adoptée. Pouvez-vous me mettre au courant des progrès qui ont été faits, ou des négociations que vous poursuivez avec la province en vue d'améliorer le réseau ferroviaire du Nouveau-Brunswick?

**M. Marchand (Langelier):** Je crois que la province négociait cela avec le CN.

**M. McCain:** Je ne vois pas bien comment elle pourrait faire cela avec une seule des sociétés ferroviaires. Car il y a les deux au Nouveau-Brunswick.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, tous les deux, sans doute.

**M. McCain:** Il faudrait donc une initiative du ministère des Transports ou de la CCT.

**M. Stoner:** Il n'y a pas eu de discussions directes avec le Ministère à ce sujet, mais il y en a eu probablement avec la CCT.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, mais c'est ce que nous, au Ministère, nous sommes au courant? Non? Nous nous renseignerons donc sur cela aussi.

**M. McCain:** Répondez-moi donc là-dessus, s'il vous plaît.

On devait apporter deux changements au Régime des subventions au tarif ferroviaire de la région Atlantique. On a d'une part augmenté la subvention pour certains produits choisis destinés à l'extérieur et d'autre part on a augmenté la subvention intérieure. Comment cela est-il fait? Est-ce par voie législative, par un décret du Conseil ou par une ordonnance de la Commission des transports?

**M. Marchand (Langelier):** C'est la Commission des transports, mais sur la recommandation du Comité fédéral-provincial des transports du Nouveau-Brunswick.

**M. McCain:** Et pour cela il fallait un décret du conseil ou du moins une approbation par décret du Conseil?

**M. Stoner:** Une approbation par décret du Conseil.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, une approbation par décret du Conseil.

**M. Stoner:** Et c'est la Commission des transports qui se charge de l'application.

[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. McCain:** Have those Orders in Council been presented to the House yet? I should know the answer to that question but I do not.

**Mr. Marchand (Langelier):** No, it does not have to be presented to the House.

**Mr. Stoner:** I think he may be referring to the automatic tabling of these Orders in Council in the House. I believe the one extending the westbound subsidy was passed and I think it was tabled in the House. The reduction in the internal subsidy for the moment is at 17 1/2; I do not think there has been a change in the last six months or a year pending discussion between the members of the Federal/Provincial Committee.

**Mr. McCain:** I see. There is also something more specific than that: the cost of the freight of the shipment. Are you not dropping specifically a group of charges from that as well as a reduction in the rate? I think it is a \$10 item on which you do not pay any subsidy under some proposed plan.

**Mr. Stoner:** Mr. Minister, I think this is administered by the CTC. It is a question that you might wish to put to the Chairman of the CTC when he appears before you.

**Mr. McCain:** It is my impression that it also has to come as an Order in Council which would mean it would, I believe, have to go through the Minister's desk as well.

**Mr. Marchand (Langelier):** Nothing came to my desk up to now on this. I remember that the outbound subsidy came and I think I tabled it; for the rest I did not see anything. We can inquire with the CTC to see what is going on and let you know.

**Mr. McCain:** Would you do that and let me know?

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. McCain:** And if there is an Order in Council to be tabled would you let me know approximately when you expect to table it in the House.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, okay.

**The Chairman:** Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman. I have two things I would like to talk about, quite disparate things: the great national nightmare, the CPR, and the Thunder Bay Airport.

Dealing with the CPR first, I would do what the hon. member indicated he was doing regarding things that were not in his riding. I specifically would like to talk about the CPR in Sault Ste. Marie.

Wherever I go across the country I am losing my objectivity very rapidly because I run into this flag called the CPR. Constantly you mention it and people tell you of the arrogance of the employees, not so much the employees but the management, the supervisory boys, not the people who are running the railroad.

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. McCain:** Ces décrets du Conseil ont-ils déjà été présentés à la Chambre? Je dois connaître la réponse à cette question, mais je dois avouer que ce n'est pas le cas.

**M. Marchand (Langelier):** Non, il n'est pas nécessaire que cela soit présenté à la Chambre.

**M. Stoner:** Je pense qu'il veut sans doute parler de la déposition automatique des décrets du Conseil à la Chambre. Je crois que celui qui octroyait des subventions aux produits envoyés à l'Ouest a été adopté et je pense qu'il a été déposé à la Chambre. La diminution de la subvention intérieure est pour l'instant à 17 1/2. Je ne pense pas qu'il y ait eu de changement au cours des six derniers mois ou au cours de l'année puisque des discussions entre les membres du Comité fédéral-provincial sont imminentes.

**M. McCain:** Je vois. Il y a aussi quelque chose de plus pressé que cela: le fret. Est-ce que vous laissez précisément tomber toute une série de frais à ce sujet aussi bien que la réduction du taux? Je pense qu'il s'agit d'un poste de \$10 sur lequel on ne paie pas de subvention au terme d'un plan proposé.

**M. Stoner:** Monsieur le ministre, je pense que c'est la Commission des transports qui applique cela, Peut-être aimeriez-vous poser cette question au président de la Commission lorsqu'il comparaitra devant vous?

**M. McCain:** Il me semble qu'il faut aussi que cela figure dans un décret du Conseil, lequel, il me semble, devra passer par le ministre également.

**M. Marchand (Langelier):** Je n'ai rien reçu de tel jusqu'ici. Je me souviens d'avoir vu quelque chose pour la subvention des produits destinés à l'extérieur et je pense que je l'ai déposé; pour le reste je n'ai rien vu. Nous pourrions nous renseigner auprès de la Commission des transports afin de savoir ce qui se passe et nous vous ferons part des résultats.

**M. McCain:** Seriez-vous assez aimable pour le faire?

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. McCain:** Et si un décret du Conseil doit être déposé, seriez-vous également assez aimable pour me dire à peu près quand il sera déposé à la Chambre?

**M. Marchand (Langelier):** Oui, d'accord.

**Le président:** Monsieur McRae.

**M. McRae:** Merci, monsieur le président. J'aimerais parler de deux choses un peu différentes: le grand cauchemar national, le CP et l'Aéroport de Thunder Bay.

Pour commencer par le CP, je vais faire comme mon collègue et parler de choses qui ne se passent pas dans ma circonscription. Je voudrais plus particulièrement parler du CP à Sault Ste-Marie.

Partout où je vais dans notre pays, je perds mon objectivité très vite car je dois toujours faire face à CP. Il en est constamment question et tout le monde vous parle de l'arrogance des employés, et non pas seulement des employés mais de la direction, des surveillants, mais non des personnels itinérants.

[Text]

**An hon. Member:** You are being very generous.

**Mr. McRae:** No I am not being very generous; there is a very specific difference. There are supervisory employees who do not give a damn, and it makes it very difficult for the employees of the railroad. But in Sault Ste. Marie there is a specific problem and I know it is very difficult for you to do it. There is a specific problem. The mayor of the city, Mr. Irwin, has indicated to the press and to all concerned in his own community that they have been able to get absolutely no support from the CPR in cleaning up their railway tracks and this kind of thing. Apparently they just only cleaned the place up. The city has asked to put a gang in there to clean it up and they have not been permitted to do so. Is there any way we can force the CPR in this particular situation to conform? This is only one incident.

**Mr. Marchand (Langelier):** All those questions and many questions put by Mr. McCain were in that category. Normally the CTC deals with that. This is the way it was built. We look a little bit ignorant when you put those questions and we cannot answer. There is a good reason for that and it is because the authority is with the CTC. They apply to the CTC and they give the answer and often they do not even inform us. So this is why. What is relevant to the Department, we know but what belongs to the CTC... this is why Mr. Benson comes here representing the CTC, not with the Department here.

**Mr. McCain:** He did not supply us with information either the last time he was here.

**Mr. Mazankowski:** Are you going to scrap the CTC?

**Mr. Marchand (Langelier):** The problem is that I want you to understand that. It is not because I am hiding or trying to hide anything. It is just because it is not within the jurisdiction we have. If we want to find out something from the CTC we have to do what you normally should do, we have to write to Mr. Benson and ask him what is going on.

**Mr. McRae:** I am not satisfied with this. I accept your answer but I am not satisfied that this is the way it should be done. I would like to...

**Mr. Marchand (Langelier):** We can enquire about this.

**Mr. McRae:** Yes. This is one area, but I would like to bring out two or three other instances before I get on to the other topic. One of them is coal at Roberts Bank. I was very impressed with the Roberts Bank operation, but I am not very impressed with the way the CPR handles our coal. My understanding is that they drop anywhere from 20 to 40 tons of coal along the Fraser Valley on their way down, and whatever does not get dumped they drop on the way out. Again, it is an arrogant attitude; they do not seem to give a damn about this.

[Interpretation]

**Une voix:** Vous êtes très généreux.

**M. McRae:** Non, je ne suis pas très généreux; il y a une différence bien précise. Il y a des surveillants qui se fichent de tout et cela rend les choses difficiles pour les employés des chemins de fer. Mais à Sault Ste-Marie, il y a un problème particulier et je sais que c'est quelque chose de difficile pour vous. Il y a un problème particulier. Le maire de la ville, M. Irwin, a dit à la presse et à toutes les personnes concernées dans sa collectivité, qu'il n'avait pu obtenir absolument aucune aide de la part du CP pour le nettoyage des voies de chemins de fer. Il semble que cela vient d'être fait. La ville a demandé à mettre une équipe de travailleurs pour nettoyer la voie mais on ne lui a pas donné l'autorisation de le faire. Y a-t-il un moyen d'obliger le CP à agir dans une situation semblable? Et cela ce n'est qu'un incident.

**M. Marchand (Langelier):** Toutes ces questions et la plupart de celles qu'a posées M. McCain étaient de cet ordre, relèvent normalement de la Commission des transports. C'est pour cela qu'elle a été établie. Nous avons l'air un petit peu ignorants lorsque vous posez ces questions mais nous ne pouvons pas répondre. Il y a une bonne raison à cela et c'est parce que c'est la Commission des transports qui est compétente. On présente des demandes à la Commission des transports, réponse y est donnée et bien souvent on n'en est même pas informé. Voilà la raison. Nous connaissons les questions relevant du Ministère, mais pour ce qui est de la Commission des transports... c'est pourquoi M. Benson doit se présenter devant vous au nom de la Commission des transports, et non pas le Ministère.

**M. McCain:** Il ne nous a pas non plus donné les renseignements la dernière fois qu'il est venu.

**M. Mazankowski:** Allez-vous faire une croix sur la Commission des transports?

**M. Marchand (Langelier):** En fait, nous voulons essayer de comprendre. Ce n'est pas parce que j'essaie de cacher quelque chose, mais simplement parce que toutes ces questions ne sont pas de notre compétence. Si nous voulons savoir quelque chose de la Commission des transports, il nous faut faire ce que nous devrions normalement faire, c'est-à-dire écrire à M. Benson et lui demander ce qui se passe.

**M. McRae:** Je ne suis pas sûr de cela. J'accepte votre réponse, mais je ne suis pas sûr que ce soit la bonne procédure à suivre. J'aimerais...

**M. Marchand (Langelier):** Nous pouvons nous renseigner à ce sujet.

**M. McRae:** Oui. C'est une chose, mais j'aimerais encore donner deux ou trois exemples avant de passer à un autre sujet. Je pense au charbon de Roberts Bank. La façon dont Roberts Bank fonctionne m'a beaucoup impressionné, mais la manière dont le CP s'occupe de notre charbon m'a beaucoup moins impressionné. J'ai cru comprendre qu'il laisse un peu n'importe où le long de la vallée de la Fraser lorsqu'il descend entre 20 ou 40 tonnes de charbon et ce qu'ils n'ont pas laissé là eh bien ils le perdent en sortant de la vallée. Encore une fois, il me semble que c'est une attitude un peu arrogante; ils ne semblent pas s'intéresser le moins du monde de tout cela.



[Texte]

**Mr. Marchand (Langelier):** Mr. Rose should wonder more about that than what is going . . .

**Mr. Mackasey:** If Mr. Rose goes and picks it up, that is why he does not complain.

**Mr. Rose:** All I can say is that he looks like he just came from a minstrel show.

**Mr. McRae:** I am not trying to take this away from Mr. Rose at all. I observed this attitude and I am particularly concerned about the attitude because it would appear that we will be moving 20 or 30 million tons of coal through Thunder Bay in the next five or ten years, and I want to make sure that the carriers, the CPR, have lids on their trains, or they are not the carrier.

The third area has to do with the complete neglect of our waterfront by the CPR. The docks are all falling down. It is an absolute disgrace. There is no other corporate citizen that I know of in this country that treats Canada the way the CPR does. I know you made some comments in the House, and I do not want you to bare your inner thoughts, but how are we going to approach this problem of dealing with this railway that just does not give a damn? I know we have to go through the CTC, but is there not a better way of handling this?

**Mr. Marchand (Langelier):** This is one of the points, you understand, that I would like to deal with in the new policy. If you ask me to say today what the Cabinet is going to do, we are very conscious of the problem and this is an area where we want to bring forward some solutions because this is the kind of thing that we can hardly accept. If a company like CP can do whatever they feel they should do without any intervention of any kind, then I think it is wrong, that is all.

**Mr. McRae:** I feel that it is and I question whether, the attitude of the present management is actually changeable.

Let us go on to the Thunder Bay airport, which I hope will be a bit easier to deal with.

**Mr. Marchand (Langelier):** I am not a specialist . . .

**Mr. McRae:** We have two problems there, and both of them are disturbing. One is the runway. I flew in there the other day and had a conversation with an Air Canada pilot . . . as a matter of fact, I had a conversation with two of them . . . and I was told that because of the intersection of the two runways where there is a dip, that they are really functioning with a runway that is only 4,000 or 5,000 feet long, instead of the 7,000 or 8,000 feet that they normally would have. Could we have some information on how that is to be handled, because I think it is a fairly serious situation.

The Chairman. Mr. Winsor.

**Mr. E. Winsor (Director General, Airports and Construction Services, Canadian Air Transportation Administration):** My name is Eric Winsor, Mr. Chairman. There are funds in our planning for Thunder Bay to improve the runway in 1975-76. I am unaware of any unsafe condition or of any difficulties at the moment.

[Interprétation]

**M. Marchand (Langelier):** M. Rose devrait davantage se préoccuper de cela que de . . .

**M. Mackasey:** Mais M. Rose va le ramasser, c'est pour-quoi il ne se plaint pas.

**M. Rose:** Tout ce que je peux dire, c'est qu'il a l'air de sortir d'un spectacle de ménestrels.

**M. McRae:** Je n'essaie pas d'enlever du travail à M. Rose. J'ai simplement observé cette attitude et cela me préoccupe particulièrement parce qu'il me semble que nous allons le voir transporter 20 à 30 millions de tonnes de charbon à travers Thunder Bay dans les 5 ou 10 années à venir et je voudrais être sûr que les transporteurs, le CP, recouvrent ses wagons sinon on ne fera pas appel à lui.

Troisièmement, j'aimerais parler de la négligence totale de CP lorsque les gares sont situées au bord de la mer. Les docs sont en ruine. C'est une véritable honte. Aucune autre corporation de notre pays ne traite le Canada comme CP. Je sais que vous avez quelques remarques à la Chambre, mais je ne veux pas vous forcer à nous révéler vos pensées secrètes, mais comment allez-vous attaquer ce problème puisque la compagnie de chemin de fer s'en fiche? Je sais qu'il nous faut passer par la Commission des transports, mais n'y aurait-il pas un meilleur moyen de traiter de cette question?

**M. Marchand (Langelier):** C'est bien sûr l'une des questions que j'aimerais résoudre dans notre nouvelle politique. Si vous me demandez aujourd'hui de dire ce que le Cabinet va faire, eh bien je peux vous dire que nous sommes très conscients du problème et que nous voulons absolument trouver des solutions car il est très difficile d'accepter ce genre de chose. Si une compagnie comme CP peut agir à sa guise sans aucune intervention, alors je pense que cela ne va plus. C'est tout.

**M. McRae:** Je suis d'accord avec vous et je me demande si l'attitude actuelle de la direction pourrait être changée.

Passons à l'aéroport de Thunder Bay. J'espère que cette question sera un peu plus facile à traiter.

**M. Marchand (Langelier):** Je ne suis pas un spécialiste . . .

**M. McRae:** Il y a deux problèmes assez préoccupants. Le premier concerne la piste d'atterrissage. Après avoir atterri là-bas, il y a quelques temps, j'ai discuté avec un pilote d'Air Canada—en fait j'ai discuté avec deux pilotes—et on me dit qu'à cause de l'intersection des deux pistes là où il y a une dénivellation, qu'on ne peut se servir en fait que d'une seule piste qui n'a que 4,000 ou 5,000 pieds de longueur au lieu de 7,000 ou 8,000 pieds qu'il devrait y avoir normalement. Peut-on savoir comment cette question va être réglée car je pense que la situation est assez grave.

Le président: Monsieur Winsor.

**M. Winsor (directeur général des services des aéroports et de la construction, Administration canadienne des transports aériens):** Monsieur le président, mon nom est Eric Winsor. Dans nos projets pour Thunder Bay, un crédit a été prévu pour l'amélioration de la piste en 1975-1976. Je ne pense pas que pour l'instant les conditions ne répondent pas aux normes de sécurité et qu'il y ait des difficultés particulières.

[Text]

**Mr. McRae:** I wonder if we could get a report on this, because I am concerned. We landed there the other day and it was difficult. They are basically not using that portion of the runway. I am also told that the difficulty in repairing the thing is that you have to put both runways out of operation in the process, and this would take some months to do. I do not know whether there are any contingency plans or any thought being given about how this is to be done. I wondered if you had any information on that.

The other part of the question has to do with the terminal, which is very crowded and, like many other terminals, it is crowded partly because of security measures, which I accept. I think they have to do that. It was planned earlier to do some temporary extension to the building, but I understand that has been scrapped. Is that true, and that their plan is now to go ahead with some more extensive modifications?

**Mr. Winsor:** Mr. Chairman, that is correct. Our planning now continues in 1974-75, and we hope to get a good start in 1975-76 and to finish it up in 1977-78.

• 1700

**Mr. McRae:** That is a fairly extensive operation.

**Mr. Winsor:** That is correct.

**Mr. McRae:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Ritchie.

**Mr. Ritchie:** Thank you, Mr. Chairman. First of all, Mr. Minister, in my area we are interested in the possibility of a so-called third tier air carrier, what assistance is forthcoming, and what the policy might be. I believe you announced that some time ago but I am not sure whether it is an idea you are exploring or whether you will have anything concrete on it in the near future. Could you elaborate on that?

**Mr. Marchand (Langelier):** I think that the CTC is already licensing a third level carrier. I do not believe we have yet an over-all policy for the third carrier but it is on an ad hoc basis. Third level carriers are licensed by the CTC.

**Mr. Ritchie:** They did have the second tier, TransAir, but it left. Is there any point in their discussing with you what might be available.

**Mr. Marchand (Langelier):** Do you mean that TransAir was servicing this route?

**Mr. Ritchie:** Yes.

**Mr. Marchand (Langelier):** Is it the Dauphin route?

**Mr. Ritchie:** Dauphin-Yorkton, yes.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, TransAir was authorized by the CTC to abandon this route and now there are some applications to the CTC by some other companies, third level carriers, to fill the gap. No decision has been taken until now. The Government of Manitoba itself and Saskatchewan are interested in having a service—I did not discuss it with Mr. Blakeney but I did with Mr. Schreyer—and we are just studying this at this moment to see if there is a possibility. We have a meeting on May 3, which is not very far from now.

[Interpretation]

**M. McRae:** Je me demande s'il serait possible d'obtenir un rapport à ce sujet car la question me préoccupe particulièrement. Nous avons atterri là-bas l'autre jour et les choses ont été difficiles. En fait, ils n'utilisent pas cette partie de la piste. On me dit également que la réparation posera des difficultés car il faudra fermer les deux pistes et que les travaux dureront quelques mois. Je ne sais pas s'il y a des plans d'urgence ou si l'on a déjà pensé à la manière dont les choses seront faites. Je me demande si vous avez des renseignements à ce sujet.

L'autre partie de ma question porte sur l'aérogare où il y a affluence et comme dans beaucoup d'autres aéroports cela est en partie dû aux mesures de sécurité que j'approuve. Je pense que cela est nécessaire. A l'origine, il a été prévu d'agrandir le bâtiment temporairement, mais il me semble que cette possibilité a été supprimée. Est-ce exact et a-t-on maintenant d'autres projets qui permettraient des modifications plus importantes?

**M. Winsor:** Monsieur le président, c'est exact. Selon nos plans, les travaux doivent continuer en 1974-1975 et nous espérons que les choses vont démarrer fort en 1975-1976 et que tout sera terminé en 1977-1978.

**M. McRae:** C'est un travail d'assez grande envergure.

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

**M. McRae:** Merci.

**Le président:** Monsieur Ritchie.

**M. Ritchie:** Merci, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur le ministre, nous nous intéressons à la possibilité de voir des transporteurs aériens de troisième ordre. Où en est-on à ce sujet et quelle est la politique, si elle existe. Je crois que vous avez annoncé il y a quelque temps quelque chose à ce sujet, mais je ne sais plus très bien si c'était une simple idée que vous exploitiez ou si vous aviez quelque chose de concret à ce sujet pour un avenir proche. Pouvez-vous nous donner des détails?

**M. Marchand (Langelier):** Je pense que la Commission des transports accorde déjà des licences aux transporteurs de troisième ordre. Je ne crois pas que nous ayons pour l'instant de politique d'ensemble pour ces transporteurs, mais cela se fait par un accord tacite. La Commission des transports accorde des licences aux transporteurs de troisième ordre.

**M. Ritchie:** Nous avons un transporteur de second ordre, TransAir, mais il n'assure plus le service. Y aurait-il quelque intérêt à ce qu'il discute avec vous des possibilités?

**M. Marchand (Langelier):** Voulez-vous dire que TransAir assurait cet itinéraire?

**M. Ritchie:** Oui.

**M. Marchand (Langelier):** S'agit-il de l'itinéraire Dauphin?

**M. Ritchie:** Oui, Dauphin-Yorkton.

**M. Marchand (Langelier):** Oui, TransAir a été autorisé par la Commission des transports à abandonner cette ligne et d'autres compagnies présentent actuellement des demandes à la Commission des transports; il s'agit de compagnies de troisième ordre qui veulent combler cette vacance. Pour l'instant aucune décision n'a été prise. Le gouvernement du Manitoba et celui de la Saskatchewan aimeraient beaucoup que ce service soit assuré. Je n'en ai pas parlé avec M. Blakeney, mais je l'ai fait avec M. Schreyer et nous étudions en ce moment la question afin

[Texte]

Mr. Ritchie: With whom?

Mr. Marchand (Langelier): With the ministers of transport, yes. And this is on the agenda.

Mr. Ritchie: So something definite may come out of that meeting?

Mr. Marchand (Langelier): Yes. We will see if we proceed along the lines that were suggested.

Mr. Ritchie: Returning to the port of Churchill, the Western Economic Council Conference in Calgary made some comments about what could be done for Churchill and what was planned. The general feeling was that it probably was not much more than had been done before.

First of all, as I understand it, the ports are under a general authority, divided into regions.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, this is a commission . . .

Mr. Stoner: The National Harbours Board, sir.

Mr. Marchand (Langelier): It is the National Harbours Board.

Mr. Ritchie: And it is a port authority within its own right? Is it the port authority for Churchill or is it combined with any other port?

Mr. Marchand (Langelier): No, for Churchill alone.

Mr. Ritchie: It is not lumped in with Montreal in a general region?

Mr. Marchand (Langelier): No.

Mr. Ritchie: Could the Minister tell us what is being planned this year for Churchill?

Mr. Marchand (Langelier): Well, at the WEOC Conference, and it has been stated since on a few occasions, we agreed, I think, to invest something like \$12 million in Churchill to extend the season, to extend the facilities, dredging and so forth. So this year I think we are going to spend, if my memory serves me well, \$2 million or \$3 million, something like that.

Mr. Ritchie: I understand dredging is considered one of the first and most important things. Is that going to be done this summer?

Mr. Marchand (Langelier): Does anybody know if the dredging is taking place this year?

The Chairman: Please come forward.

Mr. Marchand (Langelier): This is Mr. Vreeswijk.

The Chairman: Mr. Vreeswijk.

Mr. J. Vreeswijk (Director of Finance, National Harbours Board): Mr. Chairman, the present plans are that the dredging will be done during this year.

[Interprétation]

de voir s'il y a des possibilités. Nous devons nous réunir le 3 mai, ce qui n'est pas si loin que ça.

M. Ritchie: Avec qui?

M. Marchand (Langelier): Avec les ministres des transports. C'est prévu.

M. Ritchie: Donc il pourrait ressortir quelque chose de précis de votre réunion?

M. Marchand (Langelier): Oui. Nous allons voir si nous allons continuer comme cela avait été suggéré.

M. Ritchie: Pour en revenir au port de Churchill, lors de la conférence de Calgary sur les perspectives économiques de l'Ouest certaines remarques ont été faites. Elles concernaient certaines lignes d'action pour Churchill et également les projets existants. De manière générale, on estimait que ce n'était sans doute pas beaucoup plus que ce qui avait été fait auparavant.

Tout d'abord, si j'ai bien compris, les ports relèvent d'une autorité générale divisée en régions.

M. Marchand (Langelier): Oui c'est la commission . . .

M. Stoner: Le Conseil des ports nationaux.

M. Marchand (Langelier): Oui, il s'agit du Conseil des ports nationaux.

M. Ritchie: Il s'agit donc d'une autorité portuaire indépendante? Est-elle responsable de Churchill ou l'est-elle également d'autres ports?

M. Marchand (Langelier): Non, de Churchill seulement.

M. Ritchie: Cela ne fait-il pas partie de la même région que Montréal?

M. Marchand (Langelier): Non.

M. Ritchie: Le ministre pourrait-il nous dire ce qui est prévu cette année pour Churchill?

M. Marchand (Langelier): Eh bien, lors de la conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest, et cela a été réaffirmé à quelques occasions, nous nous sommes entendus, je crois, pour investir une somme de l'ordre de 12 millions de dollars à Churchill afin de prolonger la saison, afin d'agrandir les installations, de faire des travaux de dragage, etc. Donc cette année je pense que nous avons dépensé, si j'ai bonne mémoire, 2 ou 3 millions de dollars environ.

M. Ritchie: Je crois que le dragage est considéré comme la chose la plus importante. Est-ce que cela sera fait cet été?

M. Marchand (Langelier): Quelqu'un sait-il si le dragage va se faire cette année?

Le président: Avancez-vous à la table, je vous en prie.

M. Marchand (Langelier): Je vous présente M. Vreeswijk.

Le président: Monsieur Vreeswijk.

M. J. Vreeswijk (directeur des services financiers, Conseil des ports nationaux): Monsieur le président, selon les projets actuels, le dragage doit se faire cette année.

[Text]

**Mr. Ritchie:** And what other things are on for this year as well as the dredging?

**Mr. Vreeswijk:** At the present time, the project under construction is the rehabilitation of the dredge in order to do the dredging program during this year.

**Mr. Ritchie:** And there is no other work? In the elevators or in the ...

**Mr. Vreeswijk:** Not in the elevators. We are planning and have this matter under study right now. The other project that is being started during the summer is the refacing of the wharf.

**Mr. Ritchie:** The Minister mentioned \$12 million over five years.

**Mr. Vreeswijk:** Over approximately five years.

**Mr. Ritchie:** What are the other things being planned?

**Mr. Vreeswijk:** The major portion of that is the dredging program.

**Mr. Ritchie:** Will that improve the port much beyond what it has ever been or is that just to keep it at its present level?

**Mr. Vreeswijk:** It is to extend the depth along side the wharf to approximately 35 feet.

**Mr. Ritchie:** And what difference will that make on the size of freighters that could come there?

**Mr. Vreeswijk:** Well, we would be able to handle freighters coming into the port of Churchill with a draft of 35 feet.

**Mr. Ritchie:** How do you translate that? I understood that one of the comments about Churchill was that the freighters tended to be smaller than those currently on the oceans, in the shipping lanes? Is this going to increase the size, and by how much?

**Mr. Vreeswijk:** The whole objective is that we will be able to handle bigger freighters there.

**Mr. Ritchie:** Will it take most of the freighters that are hauling grain or will there still be a lot of freighters that will not be able to come there? I am looking at the tonnage. Can you make any comment there?

**Mr. Vreeswijk:** I would have to check to make sure.

**Mr. Marchand (Langelier):** Well, 35 feet is about the depth of the channel between Quebec and Montreal, and you have ships of up to 40,000 or 50,000 tons there.

**Mr. Vreeswijk:** Between 30,000 and 40,000 tons.

**Mr. Ritchie:** And have you any other plans to extend the season or any other work that can be done that would extend the season?

**Mr. Vreeswijk:** No, not at this time. You know, the season is approximately ...

**Mr. Marchand (Langelier):** No, but in the field of ice-breaking, for example; we intend to do more ice-breaking than we used to in the past.

[Interpretation]

**M. Ritchie:** Prévoyez-vous de faire autre chose que le dragage cette année?

**M. Vreeswijk:** A l'heure actuelle, on est en train de remettre en état la drague afin de pouvoir faire les travaux de dragage cette année.

**M. Ritchie:** Et rien d'autre? Pour les silos ou ...

**M. Vreeswijk:** Non, pas pour les silos. Nous projetons quelque chose à ce sujet mais la question est en ce moment à l'étude. D'autres travaux vont commencer cet été, ce sont les travaux de réparation du quai.

**M. Ritchie:** Le Ministre a parlé de \$12 millions pour cinq ans.

**M. Vreeswijk:** Pour à peu près cinq ans.

**M. Ritchie:** Quels autres projets avez-vous?

**M. Vreeswijk:** L'essentiel des projets est celui du dragage.

**M. Ritchie:** Est-ce que cela sera une nette amélioration par rapport à ce qui a déjà été fait ou ces travaux vont-ils simplement permettre au port de fonctionner comme il l'a toujours fait?

**M. Vreeswijk:** Ils ont pour but d'augmenter la profondeur le long du quai à environ 35 pieds.

**M. Ritchie:** Est-ce que cela va faire une différence pour la taille des navires marchands qui pourront y venir?

**M. Vreeswijk:** Eh bien, des navires ayant un tirant d'eau de 35 pieds pourront venir dans le port de Churchill.

**M. Ritchie:** Qu'est-ce que cela veut dire dans la pratique? J'ai cru comprendre que les navires qui venaient à Churchill étaient généralement plus petits que ceux qui naviguent normalement sur l'océan et qui empruntent les routes des navires marchands? Est-ce que de ce fait on pourra avoir des bateaux plus grands, et de combien?

**M. Vreeswijk:** Toute cette opération a pour but de nous permettre d'avoir des navires marchands plus importants.

**M. Ritchie:** Est-ce que les navires marchands qui transportent des céréales pourront y venir ou bien y aura-t-il encore un grand nombre de navires qui ne pourront pas y avoir accès? Je veux parler du tonnage. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

**M. Vreeswijk:** Je dois vérifier cela.

**M. Marchand (Langelier):** Eh bien, 35 pieds correspond à peu près à la profondeur du chenal entre Québec et Montréal et sur cette voie vous avez des bateaux de 40,000 ou 50,000 tonnes.

**M. Vreeswijk:** Entre 30,000 et 40,000 tonnes.

**M. Ritchie:** Avez-vous d'autres projets qui permettraient de prolonger la saison ou y a-t-il d'autres travaux à faire pour cela?

**M. Vreeswijk:** Non, pas pour l'instant. Vous savez, la saison est à peu près ...

**M. Marchand (Langelier):** Non, mais ce qui est de briser la glace, par exemple, nous avons l'intention de le faire plus que par le passé.

[Texte]

**Mr. Stoner:** Which will extend the season, hopefully, by several days; which could be important in the shipping season.

**Mr. Ritchie:** On marine insurance, may I ask the Minister if this is still the problem that it has always reported to have been? Is there any change that he knows of?

**Mr. Marchand (Langelier):** In marine insurance?

**Mr. Ritchie:** Well, I understood that marine insurance is a big factor in the development of a port. Have there been any developments there?

**Mr. Marchand (Langelier):** Perhaps Mr. Stoner can answer that question.

**The Chairman:** Mr. Stoner.

**Mr. Stoner:** The marine underwriters have visited the area on two occasions under the auspices of the Minister of Transport. We have made very strong recommendations that they review the insurance costs. To date, there has not been really very substantial progress on this. I think that this is in large part due to the fact that the insurance underwriting in the marine field is in the hands of relatively few people.

It has been a difficult problem and we have been trying to bring as much pressure as we can on them, and trying to see which Canadian firms might be interested eventually in getting in. But to date there has not been much show or display of Canadian interest in this area.

**Mr. Ritchie:** From your knowledge, do you feel marine insurance has been higher than what the losses have warranted?

**Mr. Stoner:** I am really not an actuarial expert.

**Mr. Ritchie:** Has your department made any study of that?

**Mr. Stoner:** I imagine we have looked at it but I cannot give you a precise answer. Whether we would be able to answer that in actuarial terms, I do not know.

**Mr. Ritchie:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Blenkarn, and then Mr. Stewart.

**Mr. Blenkarn:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to direct the Minister's attention to the revolving airport fund. I believe that that is a fund which is supposed to cover the cost of Montreal and Toronto, and was supposed to, originally, I presume, look after the costs of replacement of buildings and facilities at those airports, look after the management of those airports and the other things.

• 1710

I was very interested to note, and want some explanation, that Toronto in the 1972-73 year had an operating profit of some \$3 million and it is forecast to have an operating deficit this year of very close to \$3 million, which strikes me as a rather serious turn-around. I am speaking entirely of the Malton facility which of course is the existing facility and I was wondering if perhaps you could explain what has happened. Why is Toronto losing money now when it was at one time making a profit? With its new facilities and obviously enormous increase in traffic, why is this airport losing money?

[Interprétation]

**M. Stoner:** Ce qui, on l'espère, prolongera la saison de plusieurs jours; ce qui est important pour la saison de la navigation.

**M. Ritchie:** Pour l'assurance maritime, puis-je demander au Ministre si ce problème est resté le même? S'il a entendu parler de changements?

**M. Marchand (Langelier):** Pour l'assurance maritime?

**M. Ritchie:** Eh bien, je crois que l'assurance maritime est un facteur important du développement des ports. Y a-t-il eu des changements dans ce domaine?

**M. Marchand (Langelier):** Peut-être que M. Stoner pourra répondre à cette question.

**Le président:** Monsieur Stoner.

**M. Stoner:** Les assureurs maritimes ont visité la région à deux reprises sous les auspices du ministère des Transports. Nous leur avons fortement recommandé de revoir le prix des assurances. Jusqu'ici, aucun progrès précis n'a été fait. Je pense que cela est en grande partie dû au fait que l'assurance dans le domaine maritime est concentré entre les mains de relativement peu de gens.

C'est un problème difficile et nous avons essayé d'avoir de l'influence sur eux et de savoir quelles sociétés canadiennes seraient intéressées à ce genre d'affaires. Mais jusqu'ici, peu de sociétés canadiennes ont montré de l'intérêt.

**M. Ritchie:** A votre connaissance, estimez-vous que l'assurance maritime est trop élevée par rapport aux pertes encourues?

**M. Stoner:** Je ne suis pas un expert en actuariat.

**M. Ritchie:** Votre ministère a-t-il fait une étude à ce sujet?

**M. Stoner:** Je pense que nous avons considéré la question, mais je ne peux pas vous donner de réponse précise. Je ne sais pas si nous pourrions vous répondre précisément en termes actuariels.

**M. Ritchie:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Blenkarn, puis M. Stewart.

**M. Blenkarn:** Merci, monsieur le président. J'aimerais attirer l'attention du Ministre sur le fonds renouvelable pour les aéroports. Je crois que ce fonds est censé couvrir les frais de Montréal et de Toronto et également, à l'origine, je pense, les frais de remplacement des édifices et des installations de ces aéroports, de s'occuper de la direction de ces aéroports, entre autres.

En 1972-1973, Toronto a eu des bénéfices de fonctionnement de 3 millions de dollars, et cette année on prévoit un déficit d'environ 3 millions de dollars, ce qui me paraît comme un renversement plutôt curieux. Je fais allusion ici aux installations à Malton, et je me demandais si vous pouviez peut-être m'expliquer ce qui est arrivé. Comment se fait-il que cet aéroport perd de l'argent maintenant, alors qu'il a réalisé des bénéfices à un moment donné? Comment cela serait-il possible avec les nouvelles installations et la très grande augmentation dans le volume de circulation?

[Text]

The Chairman: Mr. MacGougan.

Mr. G. R. MacGougan (Director, Finance, Ministry of Transport): Mr. Blenkarn, I wonder if I could ask you first if you might refer us to exactly where you are.

Mr. Blenkarn: Yes, it is Page 27-38.

Mr. MacGougan: Page 27-38. Thank you.

Mr. Blenkarn: And Page 27-39. It is extended across the whole page there.

Mr. MacGougan: Let me ask generally and while I am doing that perhaps I can get a copy of the book. First of all, I would like to say, at least in commercial terms which I think are the ones you are really driving at, that it is not completely accurate to take the figures that are just presented in the blue book.

Accordingly, I think in regard to your question a more accurate reflection perhaps of the profits, so to speak, would be those that are contained in the Public Accounts. If I could refer to that for a moment, Mr. Chairman; I think I have a copy here of the airport revolving fund over a number of years, including the forecast situation.

These statements are included in the Public Accounts, including the airport's revolving fund, balance sheet, and profit and loss statements as audited by the Auditor General of Canada. Regarding the year ended March 31, 1973 a copy of which I have in front of me, Mr. Chairman, what you said earlier, sir, I believe is quite correct: that statement will reflect that the combined operations for the revolving fund in the year ending March 31, 1973 produced a profit of \$8.6 million.

Now, moving on and related to the second part of your question regarding the forecast period, I believe the figures you would be looking at for example in the blue book... Perhaps you could refer me to those again.

Mr. Blenkarn: Yes, they are on Page 27-38 and this refers to Toronto International Airport—Malton and the first line is, "Operation and Maintenance", and the cost expenditure is \$25,302,000. The revenue receipt is estimated at \$22,421,000. The deficit is estimated at \$2,881,000. I look across the line a little farther and I see that in 1972-73 there was a surplus of \$3,239,000. So that really there is a complete turnaround in the profitability on the maintenance and operation side. I am not talking about capital here. I am talking about maintenance and operation.

Mr. MacGougan: Quite correct.

Mr. Blenkarn: Dollars in and dollars out. I want to know what the explanation of that is in view of the fairly significant increase in investment and fairly significant increase in traffic. It would strike me that with the increase in investment we certainly should be staying even at least if not going ahead in terms of the operation.

Mr. MacGougan: There are two or three basic reasons, I think, Mr. Chairman, one would be higher depreciation charges relating to certain new and very expensive facilities that have come into operation or are anticipated to go into operation in 1974-75. Second, as I am sure members are aware, all types of direct operating costs are rising in the periods that are under question. In addition, another significant factor in the revolving fund is the fact that we are required to pay interest on the loans that are used to finance capital expenditures.

[Interpretation]

Le président: Monsieur MacGougan.

M. G. R. MacGougan (directeur, Finance, ministère des Transports): Pourriez-vous nous dire à quelle page vous vous reportez.

M. Blenkarn: Oui, je suis à la page 27-38.

M. MacGougan: Merci.

M. Blenkarn: Et la page 27-39 également. Ces chiffres s'étalent sur l'une et l'autre page.

M. MacGougan: Je vais tâcher de vous donner une réponse générale en attendant de recevoir une copie du Livre bleu. Tout d'abord, je ne pense pas qu'on puisse accepter comme tels les chiffres qui paraissent au Livre bleu, du moins, pas en termes commerciaux, et je crois que c'est bien cela dont vous parlez.

Pour répondre donc à votre question, je pense que les chiffres qui figurent aux Comptes publics traduiraient d'une façon plus précise les bénéfices de cet aéroport. Si vous permettez, monsieur le président, j'aimerais consulter les chiffres qui se rapportent au fonds renouvelable de l'aéroport pour une période de quelques années, y inclus les prévisions.

Ces états de revenus figurent aux Comptes publics, y inclus le fonds renouvelable de l'aéroport, le bilan, et les états de revenus et de pertes, lesquels ont été vérifiés par l'Auditeur général du Canada. J'ai devant moi un exemplaire du rapport financier pour l'année qui s'est terminée le 31 mars 1973, et les chiffres que vous avez cités tantôt sont exacts. Cet état va démontrer que l'ensemble des opérations, par rapport au fonds renouvelable, pour l'année qui s'est terminée le 31 mars 1973, a donné un profit de 8.6 millions de dollars.

Pour passer à la deuxième partie de votre question concernant la période de la prévision, je pense que les chiffres auxquels vous faites allusion dans le Livre bleu... Puis-je avoir la référence précise encore une fois.

M. Blenkarn: Oui, il s'agit de la page 27-38, là où on parle de l'Aéroport international de Toronto-Malton, et les premiers chiffres se rapportent à exploitation et entretien. Les dépenses se chiffrent à \$25,302,000 et les recettes se chiffrent à \$22,421,000. Les dépenses excédentaires se chiffrent à \$2,881,000. Plus loin, je vois qu'il y avait des dépenses excédentaires en 1972-1973 se chiffrent à \$3,239,000. Cela veut dire qu'il y a renversement complet de ce qui concerne la marge des bénéfices dans le domaine de l'exploitation et de l'entretien. Je ne parle pas du capital, mais de l'exploitation et de l'entretien.

M. MacGougan: C'est exact.

M. Blenkarn: Je voudrais savoir quelle est l'explication de cette situation, étant donné l'augmentation importante dans les investissements ainsi que l'augmentation considérable dans le volume du trafic. Je serais enclin à croire que, vu l'augmentation dans les investissements, on devrait faire des bénéfices du côté de l'exploitation, ou au moins, qu'on ne devrait pas subir de pertes.

M. MacGougan: Il y a deux ou trois raisons pour cette situation. Il y a les taux d'amortissement plus élevés qui se rapportent à certaines nouvelles installations plus coûteuses qu'on a commencé à utiliser, ou qui seront utilisées au cours de 1974-1975. Deuxièmement, comme vous le savez tous, tous les frais d'exploitation directs ont augmenté au cours des périodes de temps dont il est question. En plus, il faut tenir compte du fait que nous sommes obligés de payer l'intérêt sur les prêts que nous utilisons pour financer les dépenses en capital.

[Texte]

• 1715

**Mr. Blenkarn:** But are those interest loans charged against operation and maintenance or against capital?

**Mr. MacGougan:** There is a combination. What happens is that for those funds which are capital funds and are of a nature where, for example, the project is not operational, the interest applicable against that capital loan or capital financing, is capitalized.

**Mr. Blenkarn:** Right.

**Mr. MacGougan:** When that asset comes into operation, the depreciation effect on that asset becomes . . .

**Mr. Blenkarn:** Part of the maintenance.

**Mr. MacGougan:** . . . part of the maintenance and it includes depreciation on the cost which would be interest.

**Mr. Blenkarn:** Yes.

**Mr. MacGougan:** To the second part of your question, interest is charged on funds that you might consider are to be used for operating purposes but by and large, we generate adequate cash from our total operations normally to avoid that kind of a situation.

**Mr. Blenkarn:** I suggest to you that this is a poor reflection on (a) the rents you are charging, perhaps for your sympathy to the airlines, and second, perhaps on the ineptness of the existing terminal two that was erected. What bothers me most of all is the projection of another \$21.815 million for construction or acquisition, and I presume there are no acquisitions involved, and I would like to know on what you intend to spend another \$21 million?

Here we had an airport that was perhaps crowded but was operating in the black and now we have an airport that is operating in the red on an operations basis and we are going ahead spending another \$21.815 million on it. I am not going to talk about airport number two at this point because I am really only interested in airport one at this point. I would like to know what are you fellows doing here? You have built a new terminal, you have increased the traffic and now you are going in the hole on it and it strikes me that your losses are probably attributable to the new terminal number two and I would like to know just to what extent these losses or these costs are attributable to that convenience, satisfying, comfortable, decent, well-designed terminal?

**Mr. MacGougan:** The first part of your question, I think Mr. Chairman, had to do with what facilities are being planned for next year.

**Mr. Blenkarn:** Right.

**Mr. MacGougan:** It might be that the committee would like to take a look at these. I am sure they are listed in the details of your estimates, or should be, if I can find the page.

**Mr. Blenkarn:** Yes, the page is 27-40.

**Mr. MacGougan:** Perhaps you can find it right. Those are the details there, Mr. Blenkarn, I do not know whether . . .

[Interprétation]

**M. Blenkarn:** Mais l'intérêt sur ces prêts est-il mis au compte de l'exploitation et de l'entretien ou au compte du capital?

**M. MacGougan:** C'est un peu les deux. Dans le cas des fonds qui sont des fonds d'immobilisation et qui sont dépensés pour un projet où il n'est pas question d'exploitation, l'intérêt qui s'applique à ce prêt ou à ce financement est capitalisé.

**M. Blenkarn:** Très bien.

**M. MacGougan:** Une fois qu'on se sert de cet argent, l'amortissement est mis au compte . . .

**M. Blenkarn:** Au compte d'entretien.

**M. MacGougan:** . . . au compte d'entretien, et cela comprend l'amortissement sur le coût de l'intérêt.

**M. Blenkarn:** Oui.

**M. MacGougan:** En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, l'intérêt est chargé sur les fonds que vous mettriez peut-être au compte d'entretien, mais, de façon générale, nous recevons assez d'argent liquide de l'ensemble de nos opérations pour éviter ce genre de situation.

**M. Blenkarn:** Je pense que ces chiffres traduisent mal les frais de location que vous chargez, et cela s'explique peut-être par votre attitude favorable à l'égard des lignes aériennes. Deuxièmement, ces chiffres témoignent peut-être du peu de justification qu'il y avait à construire l'Aérogare II. Ce qui me préoccupe le plus est la prévision de 21,815 millions de dollars aux fins de construction ou d'acquisition, et j'aimerais savoir comment vous dépensez ces 21 millions de dollars. Je suppose qu'il n'y aura pas de nouvelles acquisitions.

Dans ce cas particulier, nous avions un aéroport où il y avait peut-être trop de trafic, mais il fonctionnait et réalisait des bénéfices. A l'heure qu'il est, il y a un déficit du côté de l'exploitation, et nous allons y consacrer 21,815 millions de dollars de plus. Je ne vais pas parler de l'aéroport numéro 2, puisqu'il n'y a que l'aéroport numéro 1 qui m'intéresse. J'aimerais savoir ce que vous faites, vous? Vous avez construit une nouvelle aérogare, vous avez augmenté le trafic et maintenant vous subissez des pertes. Je suis enclin à croire qu'on peut attribuer vos pertes à la nouvelle aérogare numéro 2, et j'aimerais savoir jusqu'à quel point ces pertes ou ces frais peuvent être attribués à cette nouvelle aérogare, tout confortable, bien dessinée et satisfaisante qu'elle soit.

**M. MacGougan:** La première partie de votre question, si je comprends bien, concerne les installations qu'on projette de construire l'an prochain.

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

**M. MacGougan:** Il se peut que le comité aimerait les examiner de près. Je suis sûr qu'elles figurent dans vos prévisions. Elles devraient être là, de toute façon. Je n'arrive pas à trouver la page.

**M. Blenkarn:** C'est à la page 27-41.

**M. MacGougan:** Oui, tous les détails y sont, mais je ne sais pas si . . .

[Text]

**Mr. Blenkarn:** Yes. You are proposing to spend \$14 million on Air Terminal Building No. 2 stage 3 and your previous estimate was \$13.129 million. I presume you add both of those together to get the total cost of the extension, is that correct?

**Mr. MacGougan:** Right.

**Mr. Blenkarn:** Is that the total cost of the extension?

**Mr. MacGougan:** Yes, the Currently Estimated Total Cost in that second column, Mr. Chairman.

**Mr. Blenkarn:** Was the increase in the previous estimate the result of increases in the . . .

**Mr. MacGougan:** Well, there could be a number of reasons.

**Mr. Blenkarn:** Is that building costs?

**Mr. MacGougan:** Not necessarily, Mr. Chairman.

**Mr. Blenkarn:** Is the total cost of the building addition going to be \$14 million?

**Mr. MacGougan:** That is correct.

**Mr. Blenkarn:** And not the \$13 million? You do not add the two together? Just the one.

**Mr. MacGougan:** Oh, no. One is basically I believe, Mr. Chairman, what would have been indicated either in last year's estimates, for example, if that is applicable or, in any event, what may have been displayed at some earlier point to either Parliament or the committee or Treasury Board.

• 1720

**Mr. Blenkarn:** You mentioned higher depreciation costs. The other day I was in a cute little device where you walk in and you sit down and it is called a—I do not know—a loading ramp of some kind, a mobile bus or whatever. What do you call those things?

**Mr. Marchand (Langelier):** A mobile lounge.

**Mr. Blenkarn:** A mobile lounge. It moved me from Gate 81 to Gate 97. I could have walked from Gate 81 to Gate 97 . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** Why did you not?

**Mr. Blenkarn:** It loaded me on the airplane at Gate 97 because they did not want to let people walk across, oh, from here to John Diefenbaker's picture, and climb on the airplane.

I would like to know what the costs of those units are. Why have we acquired them in the first place? Why cannot we let persons walk to their aircraft the same as they do at Ottawa here?

**Mr. Marchand (Langelier):** The problem of security I presume.

[Interpretation]

**M. Blenkarn:** Vous proposez de dépenser 14 millions de dollars pour l'Aérogare numéro 2, phase 3, et vos prévisions antérieures étaient de 13,129 millions de dollars. Je suppose que vous ajoutez ces deux chiffres-là afin d'arriver au coût total de l'extension, n'est-ce pas?

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

**M. Blenkarn:** Cela représente-t-il le coût total de l'extension?

**M. MacGougan:** Oui, le coût total estimatif courant figure à la deuxième colonne.

**M. Blenkarn:** Cette augmentation dans les prévisions antérieures a-t-elle résulté de . . .

**M. MacGougan:** Il y a plusieurs raisons.

**M. Blenkarn:** S'agit-il du coût de construction?

**M. MacGougan:** Pas nécessairement.

**M. Blenkarn:** Le coût total de la construction additionnelle serait-il 14 millions de dollars?

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

**M. Blenkarn:** Ce n'est pas 13 millions? Vous ne les additionnez pas?

**M. MacGougan:** Non. Un des chiffres est celui qui aurait été indiqué soit dans les prévisions de l'an dernier, si cela est applicable, soit dans des chiffres qui auraient été présentés antérieurement à la Chambre, au Comité ou au Conseil du Trésor.

**M. Blenkarn:** Vous avez parlé des frais d'amortissement très élevés. L'autre jour j'étais monté sur une jolie petite installation où l'on peut soit marcher, soit s'y asseoir et qu'on appelle présument une rampe de chargement d'un certain type, un autobus mobile. Le nom exact m'échappe. Comment appelez-vous ces installations?

**M. Marchand (Langelier):** Une promenade mobile.

**M. Blenkarn:** Une promenade mobile. Elle m'a acheminé depuis la porte 81 jusqu'à la porte 97. J'aurais pu parcourir cette distance en marchant.

**M. Marchand (Langelier):** Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

**M. Blenkarn:** Je suis embarqué sur cette promenade mobile qui m'a amené à l'avion à la porte 97, parce qu'on ne voulait pas laisser les gens parcourir cette distance avant d'embarquer dans l'avion, en marchant, disons, une distance se comparant du portrait de John Diefenbaker jusqu'ici.

J'aimerais connaître le coût de ces unités. Pourquoi les avons-nous achetées au départ? Pourquoi ne pas permettre aux personnes de marcher jusqu'à l'avion comme on le fait à Ottawa?

**M. Marchand (Langelier):** Question de sécurité, je présume.



[Texte]

**Mr. Winsor:** Mr. Chairman, Eric Winsor.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Winsor.

**Mr. Winsor:** Mr. Blenkarn, the costs of the mobile lounges are approximately \$400,000.

**Mr. Blenkarn:** Each?

**Mr. Winsor:** That is the capital cost for each lounge. I might say that we are not operating the mobile lounges at Malton. They are being operated and maintained by Air Canada. The mobile lounges are rented to Air Canada, maintained, and operated under an agreement.

**Mr. Blenkarn:** All right. What do you rent them for? What does Air Canada pay you for rent for them?

**Mr. Winsor:** Oh gee, my memory, I am afraid, is not that good.

**Mr. Blenkarn:** Could you provide us with that?

**Mr. Winsor:** I could get that information for you, yes.

**The Chairman:** Mr. Blenkarn, your questions are very interesting, but I am sorry you are over . . .

**Mr. Blenkarn:** I think the financial problems of the department are rather important.

**The Chairman:** I believe so too, and I do not want to in any way . . .

**Mr. Blenkarn:** And Air Canada.

**The Chairman:** . . . limit your scope, but I would like to wind up at 5.30 p.m. I have Mr. Stewart standing by and we have a Steering Committee meeting in this room from 5.30 to 6.00 p.m.

Go ahead Mr. Stewart.

**Mr. Stewart (Marquette):** Thank you, Mr. Chairman.

My questions pertain to the air service for Western Manitoba, namely Brandon. It was not too many years ago that the Department of Transport built a new terminal at the Brandon airport, which we were very happy about. The only unfortunate part now, as you know, is that we have no regular air service to use this terminal.

Earlier this month, Transair made formal application to the CTC to implement a Class 1 jet service between Toronto, Brandon, Regina, and Prince Albert. When Mr. Benson was here before the Committee, I had the opportunity to question him. Mr. Minister, have there been any consultations between yourself and the CTC on this application of Transair?

**Mr. Marchand (Langelier):** No, there was no consultation with me. I do not know if there was inside the department, but not with me. I had discussions with Mr. Schreyer and Mr. Evans on this, but not with CTC.

**Mr. Stoner:** Normally when a case is before the CTC as a court of record, there really is not a discussion while the application is, if you will, *sub judice*.

[Interprétation]

**M. Winsor:** Monsieur le président, Eric Winsor.

**Le président:** Allez-y, monsieur Winsor.

**M. Winsor:** Monsieur Blenkarn, le prix de ces promenades mobiles frise les \$400,000.

**M. Blenkarn:** Chacune?

**M. Winsor:** C'est l'immobilisation nécessaire pour chaque promenade. J'ajouterais que nous n'assumons pas le fonctionnement des promenades mobiles à Malton. Cette fonction et celle du maintien sont assumées par Air Canada. Les promenades mobiles sont louées à Air Canada et l'entretien et le fonctionnement se font en vertu d'une entente.

**M. Blenkarn:** Bon. Quelle somme est affectée à la location? Que vous donne Air Canada sous forme de paiement pour la location de ces unités?

**M. Winsor:** Je crains bien que ma mémoire ne soit pas très fidèle.

**M. Blenkarn:** Vous pourriez me donner ces chiffres?

**M. Winsor:** Assurément.

**Le président:** Monsieur Blenkarn, vos questions sont fort intéressantes, mais je regrette de vous dire que . . .

**M. Blenkarn:** A mon sens, les problèmes financiers du ministère sont fort importants.

**Le président:** Je suis du même avis et je ne voudrais d'aucune façon . . .

**M. Blenkarn:** Et Air Canada.

**Le président:** . . . restreindre la portée de vos questions, mais j'aimerais quand même ajourner à 17 h 30. M. Stewart attend et la réunion du comité directeur se fera de 5 h 30 à 6 h 30.

Allez-y monsieur Stewart.

**M. Stewart (Marquette):** Je vous remercie, monsieur le président.

Mes questions se rapportent aux services aériens dans l'ouest du Manitoba, notamment à Brandon. Il n'y a pas déjà si longtemps que le ministère des Transports construisait une nouvelle aérogare à l'aéroport de Brandon, dont nous sommes tous fiers. La seule tache au tableau, comme vous le savez, c'est que nous n'avons pas de service aérien régulier qui permette l'utilisation de ce terminus.

Au début du mois, TransAir a formulé une demande officielle à la CCT visant la mise en vigueur du service de jet de première classe entre Toronto, Brandon, Regina et Prince-Albert. Quand M. Benson a comparu devant le Comité, j'ai eu l'occasion de l'interroger. Monsieur le ministre, y a-t-il eu consultation entre vous et la CCT à propos de la demande de TransAir?

**M. Marchand (Langelier):** Non, personne ne m'a consulté. Je ne sais pas s'il y a eu consultation au sein du ministère, mais certainement pas avec moi. J'ai discuté de la chose avec M. Schreyer et M. Evans, mais pas avec la CCT.

**M. Stoner:** D'ordinaire, quand l'affaire est soumise à la CCT à titre de cour d'archives, il n'y a vraiment pas de discussion quand la demande est pour ainsi dire une affaire pendante.

[Text]

**Mr. Stewart (Marquette):** Mr. Minister, do you not make recommendations to the CTC on areas of the country where there is no air service? Where there has been a formal application made, do you make recommendations to the CTC?

**Mr. Marchand (Langelier):** I usually do not. If there is an application to drop a service, there is an appeal to the Cabinet. Of course, I have to discuss that and we can reverse the decision of the CTC.

When they make a new application for a service that does not exist, the CTC—is it usual for the CTC to consult us? They never consulted me, anyhow.

**Mr. Stoner:** I think I can add to that, Mr. Minister. The government have issued, from time to time, statements of policy, for example, respecting broad areas, international air service, regional policy, and there was a question earlier about definition of a new policy for third carriers. It is within that policy framework, then, that the CTC deals with individual applications. The Minister, following the results of the CTC finding, has various avenues that he can deal with things, either by appeals or requesting a review by the CTC or even indeed overriding their decision.

• 1725

**Mr. Stewart (Marquette):** In the case of this application of Transair that is before the CTC at the present time, you have had delegations meet with you from Manitoba, Western Manitoba, you have had discussions, you say now, with the provincial government. I would like to ask you, then, Mr. Minister, for the record, what is your policy on this application and how do you feel about the application of Transair to supply this much needed air service to Western Manitoba?

**Mr. Marchand (Langelier):** I must confess that I have not studied this application. The only cases I have discussed were with Mr. Schreyer and Mr. Evans on the Yorkton and Dauphin service. As far as Brandon and Winnipeg are concerned, this was off but there was no application to replace this service because they thought the bus service or train service was good enough.

On the other one I was never consulted and I did not discuss it with anybody.

**Mr. Stewart (Marquette):** Do I understand you to say that when Mr. Schreyer and Mr. Evans were here they did not discuss the application?

**Mr. Marchand (Langelier):** No, not with me. I do not say that they have not discussed it with somebody else.

**Mr. Stewart (Marquette):** With your department then?

**Mr. Marchand (Langelier):** Pardon me?

**Mr. Stewart (Marquette):** Have there been recent discussions with your Department in the last month?

**Mr. Marchand (Langelier):** Oh, yes. I had discussions a couple of weeks ago with Mr. Schreyer on this.

[Interpretation]

**M. Stewart (Marquette):** Monsieur le ministre, ne présentez-vous pas des recommandations à la CCT au sujet des régions qui n'ont pas de service aérien? Quand on a formulé une demande officielle, présentez-vous des recommandations à la CCT?

**M. Marchand (Langelier):** Je ne le fais pas d'habitude. Si l'on fait une demande d'abandon de service, on interjette appel auprès du Cabinet. Bien sûr, je discute de la question, si bien que l'on peut changer la décision de la CCT.

Quand on présente une nouvelle demande à l'égard d'un service qui n'existe pas, la CCT... Est-ce que la CCT a l'habitude de nous consulter? Elle ne m'a jamais consulté, moi.

**M. Stoner:** Qu'il me soit permis d'ajouter ce détail, monsieur le ministre. Le gouvernement a émis de temps à autre des déclarations de principes concernant des domaines fort étendus, le service aérien international, la politique régionale, et on a parlé plus tôt de la définition d'une politique nouvelle touchant un troisième transporteur. C'est dans le cadre de cette politique que la CCT analyse chaque demande. Le ministre, suite aux résultats constatés par la CCT, a plusieurs moyens qui lui permettent de régler les cas, soit en interjetant appel, soit en exigeant que la CCT

effectue une révision, soit encore en renversant complètement sa décision.

**M. Stewart (Marquette):** Dans le cas de la demande de Transair dont est saisie la CCT à l'heure actuelle, les délégations du Manitoba et l'ouest du Manitoba vous ont rencontré. Maintenant, vous nous dites que vous avez discuté avec le gouvernement provincial. Qu'il me soit permis de vous demander, monsieur le ministre, et que cela soit versé au dossier, quelle est votre politique concernant cette demande et quels sont vos sentiments à propos de la demande de Transair de fournir ce service aérien dont l'ouest du Manitoba a tant besoin?

**M. Marchand (Langelier):** J'avoue que je n'ai pas étudié cette demande. Les seuls cas que j'ai discutés avec M. Schreyer et M. Evans se rapportaient au service de Yorkton et Dauphin. Pour ce qui est de Brandon et de Winnipeg cela a été rayé, mais il n'y avait pas de demande visant à remplacer ce service, car on estimait que le service d'auto-bus ou de chemin de fer était suffisant.

Quant à l'autre question, on ne m'a jamais consulté et je n'en ai jamais discuté avec personne.

**M. Stewart (Marquette):** Vous ai-je bien saisi? Vous dites que lors de leur visite ici, M. Schreyer et M. Evans n'ont jamais parlé de la demande?

**M. Marchand (Langelier):** Jamais avec moi. Je ne dis pas qu'il n'en n'ont pas discuté avec quelqu'un d'autre.

**M. Stewart (Marquette):** Avec votre ministère alors?

**M. Marchand (Langelier):** Vous dites?

**M. Stewart (Marquette):** Y a-t-il eu des discussions récentes avec votre ministère depuis un mois?

**M. Marchand (Langelier):** Oui. M. Schreyer et moi avons eu des discussions il y a quelques semaines à ce propos.

[Texte]

**Mr. Stoner:** The discussions, Mr. Minister, were as you say on the . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** On Yorkton, on the Dauphin . . .

**Mr. Stoner:** . . . on the short-haul system.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes.

**Mr. Stoner:** With respect to the longer service, there is an application before the CTC and I am sure that views have been made known there. I might add that—you may recall, Mr. Minister—when you met with Premier Schreyer and with others, you did ask, following that meeting, Air Canada to speak to the provinces to look at the possibility of Air Canada working out some kind of arrangements with the carriers there, similar to what was done in Northern Ontario.

**Mr. Marchand (Langelier):** But not in relation to the route which was mentioned, from Regina, Brandon and Toronto. This I have not discussed.

**Mr. Stoner:** No, and that is before the CTC; it is in *sub judice*.

**Mr. Marchand (Langelier):** Yes, it is before the CTC and it is not usual for me to go before the CTC and say, "I think you should agree with the application."

**Mr. Stewart (Marquette):** On a point of clarification, I maybe lost you somewhere on this point. Premier Schreyer and his minister, Mr. Evans, on their recent trip to Ottawa this month did not discuss the application of Transair to supply air service.

**Mr. Marchand (Langelier):** He mentioned to me that there was an application to the CTC. I do not say that they have not intervened with the CTC; this is something different. They knew quite well that it was useless to discuss that with me because I am not the one who grants the licences in this. I cannot say whether they have intervened with the CTC in support or against; this I do not know. However, they mentioned at one moment that this application was filed with the CTC.

**Mr. Stewart (Marquette):** At present then, as Minister of Transport, what is your policy on an application of this type by Transair to supply this service to Western Manitoba and Central Saskatchewan?

**Mr. Marchand (Langelier):** This is the kind of policy that the CTC makes. We make the general policy. Oh yes; this is the way it is. I regret but I can state publicly that maybe it would be a good thing to say that, but I think the CTC would not like that because they would say it is a political intervention in a matter which is under the jurisdiction of the CTC. I have no personal opinion; I have an opinion only on the short haul that was discussed with me at a policy level because there the problem was not a problem of granting a licence but to know if we could have a service, say, of the kind that we are experimenting with between Ottawa and Montreal and for Yorkton and Dauphin. This is an entirely different thing, so I do not have an opinion on this and I am not required to have it. Not only that but they would be reluctant if I expressed an opinion on this.

[Interprétation]

**Mr. Stoner:** Les discussions, monsieur le ministre, portaient, comme vous le dites sur . . .

**M. Marchand (Langelier):** Sur Yorkton et Dauphin . . .

**M. Stoner:** . . . sur les transports effectués sur de petits parcours.

**M. Marchand (Langelier):** Oui.

**M. Stoner:** En ce qui concerne les transports de grands parcours la Société est saisie d'une demande et je suis persuadé qu'on a fait valoir ce point de vue là-bas. Qu'il me soit permis d'ajouter, et vous vous en souviendrez sûrement, monsieur le ministre, que lorsque vous avez rencontré le premier ministre Schreyer en compagnie d'autres dignitaires, vous avez demandé à Air Canada, suite à la réunion, de s'adresser aux provinces en vue de la possibilité qu'Air Canada élabore certaines ententes avec les transporteurs, ententes qui ressembleraient fort à celles conclues dans le nord de l'Ontario.

**M. Marchand (Langelier):** Mais pas en rapport avec la route mentionnée, soit depuis Regina, Brandon et Toronto. Je n'ai pas parlé de cela.

**M. Stoner:** Non et cette demande a été présentée à la CCT; c'est une affaire pendante.

**M. Marchand (Langelier):** Oui la CCT en est saisie, et je n'ai pas l'habitude de me rendre devant cette commission pour lui demander d'appuyer la demande.

**M. Stewart (Marquette):** J'aimerais avoir des précisions, car je pense ne pas avoir très bien saisi cet argument. Le premier ministre Schreyer et son ministre M. Evans, lors de leur récent voyage à Ottawa, ce mois-ci, n'ont pas discuté de la demande de Transair visant à assurer le service aérien?

**M. Marchand (Langelier):** Il m'a fait mention d'une demande de la CCT. Je ne dis pas qu'ils n'ont pas fait une intervention auprès de la CCT. Ça, c'est une autre chose. Ces personnes savaient pertinemment qu'il était inutile de discuter de cette affaire avec moi, car il ne m'appartient pas de délivrer les permis dans cette affaire. Je ne puis donc pas vous dire s'ils sont intervenus auprès de la CCT pour appuyer ou rejeter ces propositions. Vraiment, je ne le sais pas. Toutefois, ils ont mentionné à un moment donné qu'une demande avait été déposée auprès de la CCT.

**M. Stewart (Marquette):** A l'heure actuelle, monsieur le ministre des Transports, quelle est votre politique concernant une demande du type Transair de fournir un service dans l'Ouest du Manitoba ou au centre de la Saskatchewan?

**M. Marchand (Langelier):** C'est le genre de politique établie par la CCT. Nous élaborons la politique générale. C'est de cette façon que les choses se passent. Je le regrette, mais je puis déclarer publiquement que ce serait peut-être une chose souhaitable, mais à mon sens, cela déplairait à la CCT qui verrait dans cette initiative une intervention d'ordre politique dans une question qui relève directement de sa compétence. Je n'ai pas d'opinion personnelle à ce sujet, je puis uniquement me prononcer sur les transports sur de courtes distances qui ont fait l'objet d'une discussion avec moi à un niveau de politique, car ici, il ne s'agissait pas de délivrer un permis mais de savoir si nous pouvions obtenir un service du type que nous expérimentons entre Ottawa et Montréal et pour Yorkton et Dauphin. Voilà donc un élément tout autre, si bien que je n'ai pas d'opinion à cet égard et n'ai pas besoin d'en avoir une, d'ailleurs. Non seulement n'y suis-je pas tenu mais les

[Text]

**Mr. Stewart (Marquette):** I am surprised to hear this from you.

**Mr. Marchand (Langelier):** I am surprised, too, and I am blamed for all this, but I know darn well it is not under my jurisdiction.

**The Chairman:** It is 5.30. I would like to think we could adjourn and get on to the steering committee meeting.

I can assure you, Mr. Stewart, that when we have the Minister or the department again before us you could proceed.

**Mr. Stewart (Marquette):** This is fine if you will give me priority next time the Minister appears.

**Mr. Mackasey:** Mr. Stewart, through you, Mr. Chairman, how much more time do you think you need or are entitled to?

**The Chairman:** I think Mr. Stewart has another two minutes.

**Mr. Mackasey:** What does Mr. Stewart think he needs?

**Mr. Stewart (Marquette):** Well, I was not getting that far, so I do not think...

**The Chairman:** Gentlemen, Mr. Stoner has some replies to questions put by Mr. McCain and I think he has some answers to questions put by Mr. Mazankowski. Perhaps they should go on the record now. Mr. Stoner.

**Mr. Stoner:** Thank you, Mr. Chairman. I might just read this into the record.

With respect to the WEOC contracts, Mr. Mazankowski, that you enquired about, the total amount for the two contracts is \$460,000—\$260,000 for the pricing study, \$200,000 for the roadbed study. The principle of the payment which you enquired about was (a) progressive payments based on time and (b) a final instalment upon receipt of the final accepted report.

You asked about the firm...

**Mr. Mazankowski:** What are the figures?

**Mr. Stoner:** Progressive payments. I do not have the exact amounts of the payments, but it is a formula for progressive payments based on time and then final instalment on receipt of the reports, but this would be based on the study being completed this year and would be probably...

**Mr. Marchand (Langelier):** Will they be on time or on the amount of work done?

**Mr. Stoner:** The progressive payments are based on time and the final payment is based on the accepted report being brought in.

**Mr. Mazankowski:** Could you provide the information as to the amount of money that was paid upon the execution of the contract, what the progressive payments are per month and what the final payment will be?

[Interpretation]

personnes responsables m'en voudraient d'exprimer une opinion à cet égard.

**M. Stewart (Marquette):** Je suis fort étonné de vous entendre dire cela.

**M. Marchand (Langelier):** Moi aussi, je suis étonné, car on me blâme pour tout cela alors que je sais très bien, moi, que cela ne relève pas de ma juridiction.

**Le président:** Il est 5 h 30. J'aimerais que nous puissions nous ajourner, pour passer à la réunion du comité directeur.

Je vous assure, monsieur Stewart, que vous aurez l'occasion de continuer lorsque le ministre ou ses fonctionnaires comparaitront à nouveau devant le Comité.

**M. Stewart (Marquette):** Je suis d'accord, à condition que vous me donniez la priorité lors de la prochaine comparution du ministre.

**M. Mackasey:** Je voudrais demander à M. Stewart, monsieur le président, combien de temps il lui faut, à combien il croit avoir droit?

**Le président:** Il me semble qu'il reste deux minutes de plus à M. Stewart.

**M. Mackasey:** Et de combien de temps M. Stewart croit-il avoir besoin?

**M. Stewart (Marquette):** Eh bien, je n'avance pas beaucoup, je ne pense donc pas que...

**Le président:** Messieurs, M. Stoner a quelques réponses aux questions posées par M. McCain, et je crois qu'il a aussi des réponses aux questions posées par M. Mazankowski. Peut-être ses réponses devraient-elles passer maintenant au procès-verbal. M. Stoner a la parole.

**M. Stoner:** Merci, monsieur le président. Je vais juste lire ceci pour que cela figure au procès-verbal.

Pour ce qui est des contrats WEOC, sur lesquels vous vouliez des renseignements, monsieur Mazankowski, le montant total pour les deux contrats est de \$460,000, \$260,000 pour l'étude des prix, \$200,000 pour l'étude des terrains des routes. En réponse à votre autre question, le principe du paiement prévoit d'abord, des paiements progressifs à termes, et deuxièmement, un paiement final une fois adopté et reçu le rapport final.

Vous vouliez des renseignements sur la firme...

**M. Mazankowski:** Quels sont les montants?

**M. Stoner:** Il s'agit de paiements progressifs. Je n'ai pas le montant exact des paiements, il s'agit d'une formule de paiements progressifs à termes, et ensuite d'un paiement final lorsque les rapports sont reçus, mais cela serait en fonction de l'étude qui doit être terminée cette année, et serait probablement...

**M. Marchand (Langelier):** Ces paiements seront-ils à termes, ou en fonction des étapes atteintes par les travaux?

**M. Stoner:** Les paiements progressifs doivent suivre un échancier, et le paiement final doit suivre la réception du rapport approuvé.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous nous renseigner sur le montant qui a été payé lorsque les travaux ont été terminés, le montant par mois des paiements progressifs et le montant du paiement final?

[Texte]

**Mr. Stoner:** Yes, I can do that. I might just add on the other question you raised about the firms. There were approximately 25 firms requested to bid, approximately 11 bids received, six on the roadbed and four on the other. I think the rest of your question was with respect to the way in which these contracts were awarded after discussion first between the federal-provincial committee of officials and then eventually, after some consultation, by unanimous consent of the four ministers plus Mr. Marchand. On the estimated time of completion and the date, the pricing study is set for the end of September 1974, and the roadbed study for the end of November 1974.

**Mr. Mazankowski:** What was the cost sharing formula on this? I think Mr. Illing indicated that the costs were being shared between the federal and the provincial governments. Is that correct?

**Mr. Stoner:** My impression was seventy-five/twenty-five.

**Mr. Marchand (Langelier):** I think we offered seventy-five/twenty-five and they said no, half and half.

**Mr. Illing:** No, the actual cost-sharing agreement, Mr. Chairman, is two thirds federal one third provincial shared among the four provinces.

**Mr. Stoner:** The other question that was raised, I believe by Mr. McCain, dealt with whether or not there had been an Order in Council passed which would eliminate subsidy payments on movements of less than \$10. This related to the set of recommendations dealing with the movements on the intra-regional subsidy. There were a number of recommendations that came forward from the federal-provincial committee. I am taking this from a document dated October 30, 1973. There were a number of recommendations of which this was one. The committee agreed that the whole range of their recommendations would be again reassessed within this current year, 1974, and that further recommendations would then be made by the committee to the government. That, I think, is the answer to the nature of the item you raised. To the precise question whether an Order in Council had been passed on this item, the answer is no, because they are awaiting further reports from the committee.

**Mr. McCain:** Will these reports be available to the Committee?

• 1735

**Mr. Stoner:** I can see no reason for these not being made available. We would like to consult, I think, with the provinces because this is a joint federal-provincial document. But, subject to my Minister's views...

**Mr. Marchand (Langelier):** I think the proper procedure is to ask the provinces if they have an objection to this.

**Mr. Mackasey:** Mr. Chairman, I know you want to get on to the steering committee, and I think the Ministry has promised to provide information to a lot of members because of questions put.

[Interprétation]

**M. Stoner:** Oui, je peux faire cela. Permettez-moi d'ajouter quelque chose sur votre autre question, au sujet des firmes. On a demandé des offres à environ 25 firmes, on en a reçues environ 11, dont 6 pour l'encaissement de la route et 4 pour les autres travaux. Vous vouliez savoir en outre, je crois, la façon dont ces contrats ont été octroyés après discussions d'abord entre le comité fédéral-provincial des fonctionnaires, et ensuite, après consultations, au moyen du consentement unanime des quatre ministres et de M. Marchand. Pour ce qui est du délai prévu pour la fin des travaux, et de la date, l'étude des prix doit être terminée à la fin de septembre 1974 et l'étude de l'encaissement des routes avant la fin de novembre 1974.

**M. Mazankowski:** Quelle était la formule de partage des coûts? Je crois que M. Illing a indiqué que les coûts devaient être partagés entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Cela est-il exact?

**M. Stoner:** J'ai l'impression que la proportion devait être de 75 à 25 p. 100.

**M. Marchand (Langelier):** Je crois que nous avons proposé 75 à 25 p. 100, et que les provinces ont dit non, qu'il fallait que ce soit moitié moitié.

**M. Illing:** Non, monsieur le président, en fait, l'accord sur le partage des coûts prévoit que le gouvernement fédéral paiera les deux tiers, et que l'autre tiers soit partagé entre les quatre provinces intéressées.

**M. Stoner:** C'est M. McCain, je crois, qui a posé une autre question pour savoir si on avait adopté un décret du conseil en vue d'éliminer le paiement de subventions pour des transactions de moins de \$10. Ceci rejoignait les recommandations relatives aux transactions faites en vertu de la subvention interrégionale. Le comité fédéral-provincial avait soumis un certain nombre de recommandations. Je tire ceci d'un document du 30 octobre 1973. Il y a eu plusieurs recommandations, dont celle-ci. Le comité a convenu de réévaluer l'ensemble de leurs recommandations avant la fin de l'année en cours, c'est-à-dire de 1974, et que le comité soumettrait alors de nouvelles recommandations au gouvernement. Voilà, je crois, la meilleure réponse à votre question. Quant à la question précise de savoir si, oui ou non, on avait adopté un décret du conseil à ce sujet, la réponse est non, car on attend de recevoir de nouveaux rapports du comité.

**M. McCain:** Le Comité disposera-t-il d'exemplaires de ces rapports?

**M. Stoner:** Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas les avoir. Je pense qu'il serait souhaitable de consulter les provinces, parce qu'il s'agit d'un document commun fédéral-provincial, Mais, sous réserve de l'opinion du ministre...

**M. Marchand (Langelier):** La procédure à suivre, je pense, serait de demander aux provinces si elles ont une objection.

**M. Mackasey:** Monsieur le président, je sais que vous souhaitez réunir le comité directeur, et le ministre a promis à beaucoup de députés de leur procurer des renseignements en raison des questions qui sont posées.

[Text]

I would like to make a suggestion here while we have the full Committee, that the estimates be passed before the steering committee gets down to the question of travel. If this is not acceptable then I do not think we should curtail it, if people do not want to.

I would then suggest that possibly, in deference to the Minister, who does have a heavy load, that we make it clear that he is not needed for the next three or four meetings or whatever time you think you need.

**The Chairman:** Yes, the steering committee will take this into consideration, Mr. Mackasey.

**Mr. Mackasey:** Mr. Chairman, having said that, are we prepared to pass the estimates tonight?

**Mr. McCain:** How many meetings have we had just as a matter of curiosity?

**The Chairman:** You better ask Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Two and a half and then we had one today, which makes three and a half.

**Mr. McCain:** That is a little quick.

**Mr. Mackasey:** I only asked the question. I am not arguing the point. I just wanted to know.

**Mr. Mazankowski:** It is almost equal to the snow job that we have been getting from the railroads, Mr. Lang and some others.

**The Chairman:** Order, gentlemen. I do not think there is a consensus to pass all the estimates today, Mr. Mackasey. If you would like me to call out the votes, I can, but I do not think much progress would be made.

As I look at the calendar, if we have meetings every Tuesday and every Thursday between now and the end of May, we would have 10 meetings left.

**Mr. Mackasey:** Would the Committee be satisfied, Mr. Chairman, without the Minister's presence?

**The Chairman:** I am certain that we could not possibly expect the Minister to be here at all of those meetings. I think how many is a question for the steering committee. Certainly we want to satisfy Mr. Mazankowski as much as we can. We do not want to listen to his speeches again, as we did today.

**Mr. Mazankowski:** I think, Mr. Chairman, the Minister has indicated that a policy paper is going to be presented, at least he is quite confident that a policy paper will be presented, and the area of policy it is a matter that we, as a Committee, want to deal with. I think we have some assurance from the Minister in that regard. And that would certainly take the onus off the Minister in being present at all 10 future Committee meetings, . . .

**Mr. Marchand (Langelier):** I will come as much as I can.

**Mr. Mazankowski:** . . . since many of the questions that we are going to be posing to the witnesses are questions of a mechanical nature that deal specifically with branches of the Ministry of Transport and I do not believe the Minister necessarily must be here for every meeting. But I do think we would want the Minister back again on one or two occasions to answer questions that may crop up as a result of the examination that we have had.

[Interpretation]

Je voudrais suggérer, pendant que le Comité est au complet, que le budget soit adopté avant que le comité directeur passe à la question des déplacements. Si ce n'est pas possible, je ne pense pas que nous devrions les diminuer, si on ne le veut pas.

Nous devrions indiquer, par respect pour le ministre qui a beaucoup de travail, qu'il est évident que nous n'aurons pas besoin de lui pour les trois ou quatre réunions ou pour le temps que vous jugerez nécessaire.

**Le président:** Oui, le comité directeur va y songer, monsieur Mackasey.

**M. Mackasey:** Monsieur le président, ceci dit, sommes-nous disposés à voter le budget ce soir?

**M. McCain:** J'aimerais savoir par curiosité combien de réunions nous avons eues.

**Le président:** Vous feriez mieux de demander à M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Deux et demie plus celle d'aujourd'hui, ce qui fait trois et demie.

**M. McCain:** C'est un peu rapide.

**M. Mackasey:** Je n'ai posé qu'une question. Je ne discute pas. Je veux simplement savoir.

**M. Mazankowski:** Cela représente presque le travail de déneigement des chemins de fer, de M. Lang et d'autres.

**Le président:** A l'ordre, messieurs. Monsieur Mackasey, nous n'avons pas d'accord unanime pour voter tout le budget ce soir. Si vous voulez que nous passions aux voix, je peux le demander, mais cela ne nous avancera pas à grand-chose.

D'après le programme, si nous nous réunissons tous les mardis et tous les jeudis jusqu'à la fin de mai, il nous reste dix réunions.

**M. Mackasey:** Monsieur le président, le Comité peut-il travailler sans la présence du ministre?

**Le président:** Nous ne pouvons certainement pas demander au ministre d'être là à toutes nos réunions. Il reste au comité directeur à déterminer à combien. Nous souhaitons certainement donner à M. Mazankowski autant de satisfaction que possible. Nous ne voulons pas entendre de nouveau les discours qu'il nous a faits aujourd'hui.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le ministre a indiqué qu'un document de politiques va être présenté, ou du moins il le croit fermement, et les questions de politiques intéressent le Comité. Le ministre nous a donné des assurances à cet égard. Et nous allons certainement éviter au ministre la responsabilité d'être présent au dix prochaines réunions du Comité . . .

**M. Marchand (Langelier):** Je viendrai aussi souvent que je le pourrai.

**M. Mazankowski:** . . . puisqu'un bon nombre des questions que nous allons poser au témoin seront d'ordre technique et relèveront précisément du ministère des Transports. Je ne pense pas que le ministre doit être là forcément à toutes les réunions. Mais il faudrait, je crois, que le ministre revienne une ou deux fois pour répondre aux questions qui pourront s'accumuler par suite de l'étude que nous aurons faite.

[Texte]

**Mr. Mackasey:** So that there is no future dispute, and there never is for some reason between the two of us, Mr. Chairman, I am sure we do not want to leave the inference that the passage of the estimates will be done after the policy paper the Minister alluded to comes before this Committee. These are two separate items.

**The Chairman:** The estimates have to be passed by May 30. The Minister may or may not produce his policy paper by May 30.

**Mr. Mackasey:** The Minister's gesture in suggesting that he is to bring the policy paper to the Committee before first reading is something that we should applaud, but there is no need for him to do it normally, nor is there any precedent. He is doing it and I think it is a very positive step on his part. This is why I was hoping that we may have been able to reciprocate and pass his estimates, since what we are really interested in is the future, which is policy and the right to travel in order that we can determine whether the policy makes any sense. That is all.

**The Chairman:** I should point out, Mr. Mackasey, before the Committee adjourns that it has been the policy of this Committee in the past, and the duty of this Committee in the past, to also consider the Post Office estimates and the Communications Department estimates. Those two also have to be worked in this 10 days. So this is what the steering committee will be looking at.

**Mr. Mackasey:** In other words, the policy paper is independent of what is going on at the moment.

**The Chairman:** Exactly.

**Mr. Mackasey:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Do I hear a motion for adjournment?

**An hon. Member:** I so move.

• 1740

Vote 1 allowed to stand.

**The Chairman:** We adjourn to the call of the Chair. I would like those members of the steering committee including you, Mr. Rose, from your party, to stay right here.

[Interprétation]

**M. Mackasey:** Afin qu'il n'y ait pas de conflit à l'avenir, et qu'il n'y en ait jamais de motif entre nous, monsieur le président, nous ne voudrions certainement pas laisser entendre que le vote du budget aura lieu après que le Comité aura étudié le document de politiques auquel a fait allusion le ministre. Il s'agit de deux choses différentes.

**Le président:** Le budget doit être voté avant le 30 mai. Le ministre peut présenter ou ne pas présenter ce document avant cette date.

**M. Mackasey:** Nous devons applaudir à l'offre du ministre de présenter ce document au Comité avant la première lecture, mais normalement, il n'est pas dans l'obligation de le faire, et il n'y pas de précédent à cet effet. Il le fait cependant, et il s'agit d'un geste très positif de sa part. C'est pourquoi j'espérais que nous pourrions lui rendre la pareille en votant le budget, puisque ce qui l'intéresse vraiment, c'est l'avenir, la politique et le droit de nous déplacer pour vérifier si cette politique est justifiée. C'est tout.

**Le président:** Avant que nous levions la séance, monsieur Mackasey, je préciserai que par le passé, notre Comité a eu comme politique et comme mandat d'étudier également le budget du ministère des Postes et du ministère des Communications. Ceux-ci doivent également être étudiés au cours de nos dix séances. C'est donc ce que va étudier le comité directeur.

**M. Mackasey:** Autrement dit, ce document de politiques n'a rien à voir avec notre ordre du jour.

**Le président:** Exactement.

**M. Mackasey:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Quelqu'un propose-t-il l'ajournement?

**Une voix:** Oui.

Le Crédit 1 est réservé.

**Le président:** La séance est levée jusqu'à nouvel ordre. J'aimerais rappeler aux membres du comité directeur, y compris M. Rose, du Parti néo-démocrate, que notre réunion commence tout de suite dans cette pièce.













HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Tuesday, April 30, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

RESPECTING:

Estimates 1974-75—  
Department of Transport

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

Second Session

Twenty-ninth Parliament, 1974

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le mardi 30 avril 1974

Président: M. Jack Horner

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1974-1975—  
Ministère des Transports

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Deuxième session de la

vingt-neuvième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Les Benjamin

Messrs.

Blaker  
Blenkarn  
Blouin  
Campbell  
Carter

Godin  
Guay (*St. Boniface*)  
Loiselle  
Mackasey

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Les Benjamin

Messieurs

Masniuk  
Mazankowski  
McCain  
McRae

Ritchie  
Rose  
Stewart (*Marquette*)  
Turner  
(*London-East*)—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Nino Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4) (b)—

Mr. Loiselle replaced Mr. Stewart (*Cochrane*) on  
April 30, 1974.

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

M. Loiselle remplace M. Stewart (*Cochrane*) le  
30 avril 1974.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 30, 1974

(6)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:45 o'clock a.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Blaker, Campbell, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, Mazankowski, McRae, Ritchie, Turner (*London East*).

*Other Members present:* Messrs. Ellis, MacKay.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. E. Winsor, Director General, Airports and Construction Services; Mr. B. Baribeau, General Manager, New Montreal International Airport Project; Mr. Denis Pratt, Project Manager S.T.O.L., Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics; Mr. M. Hagglund, Administrator, Arctic Transportation Agency.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 1, 1974, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 (*See Minutes of Proceedings for Thursday, March 28, 1974, Issue No. 1*).

The Chairman referred to a Subcommittee meeting dealing with future meetings of the Committee.

The Chairman called Vote 1—*Headquarters Program—Program Expenditures of the Ministry of Transport*.

The witnesses answered questions.

Vote 1 was allowed to stand.

At 11:10 a.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, May 2nd, 1974.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 AVRIL 1974

(6)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Blaker, Campbell, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, Mazankowski, McRae, Ritchie, Turner (*London-Est*).

*Autres députés présents:* MM. Ellis et MacKay.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. O. G. Stoner, sous-ministre; M. E. Winsor, directeur général, services des aéroports et de la construction; M. B. Baribeau, administrateur général, Projet du nouvel aéroport international de Montréal; M. Denis Pratt, administrateur du projet S.T.O.L.; M. W. M. McLeish, directeur général, aéronautique civile; M. M. Hagglund, administrateur, Agence de transport de l'Arctique.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 1<sup>er</sup> mars 1974, portant sur le budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975 (*Voir procès-verbal du jeudi 28 mars 1974, fascicule n° 1*).

Le président se réfère à une séance du sous-comité traitant des prochaines séances du Comité.

Le président met en délibération le crédit 1—*Programme de l'administration centrale—Dépenses du programme du ministère des Transports*.

Les témoins répondent aux questions.

Le crédit 1 est réservé.

A 11 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 2 mai 1974, à 15 h 30.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 30, 1974.

• 0946

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, while we may not have a quorum, I see we have enough to begin.

We have the ministry with us. Mr. Stoner, the Deputy Minister assured me before the Committee members arrived that the Minister would attempt to be here, but now he tells me that he is tied up and may not be able to make it this morning. We have this room until 11 o'clock or shortly after. I might give you some idea, before we begin, as to what the agenda is for the coming months.

On Thursday, May 2, 3.30 p.m. we hope to have the National Harbours Board before the Committee. In the subsequent weeks, we will attempt to have the Post Office Department and the Minister; one meeting with the Department of Communications; one meeting with the St. Lawrence Seaway authorities; two meetings with the CPR and two meetings with the CNR regarding subsidies received on passenger and rail lines. We have contacted the CPR and as yet have received no official agreement to come or not to come, but we are working on it.

We shall proceed now with Vote 1 of the Ministry of Transport. Mr. Stoner is on my immediate right and he will be, perhaps, the chief one to answer your questions, but he has a number of assistants here to whom he can relay the questions if they deal with certain aspects of the department on which they are better informed.

The meeting is now open for questions.

Ministry of Transport

Headquarters Program

Vote 1—Headquarters—Program expenditures—  
\$16,861,000

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, could Mr. Stoner bring us up to date on the status of the bilateral agreement with the United States? Has the agreement been formally ratified and if not, why not? Could you bring the Committee up to date on the whole matter of the air routes?

**Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Ministry of Transport):** Mr. Chairman, the agreement has been confirmed by the Canadian Cabinet and has been approved by the President, which is all that is required in the United States since it is an executive agreement. Arrangements are in hand for the signing of it, and unless something comes unstuck, I understand that it is going to be signed during the first week of May.

**Mr. Mazankowski:** During the first week of May?

**Mr. Stoner:** Yes, sir. I understood the tentative date was May 6. This was still subject to a certain amount of coming and going on the American side as to the availability

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 30 avril 1974.

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, bien que nous n'ayons pas quorum, nous sommes assez nombreux pour commencer.

Le ministère est représenté dans la personne de M. Stoner, sous-ministre, qui m'a assuré, avant l'arrivée des membres du Comité, que le ministre s'efforcera de venir mais qui m'apprend maintenant qu'il a été retenu et ne pourra probablement pas se présenter ce matin. Nous disposons de cette pièce jusqu'à 11 h. 00 ou un peu après et j'aimerais, avant de commencer les délibérations, vous informer de l'ordre du jour d'ici quelques mois.

Le jeudi 2 mai à 15 h. 30, nous espérons entendre le Conseil des ports nationaux. Au cours des semaines suivantes, nous nous efforcerons d'entendre le ministre des Postes et ses fonctionnaires; nous prévoyons une séance avec le ministère des Communications, une avec l'administration de la Voie Maritime du Saint-Laurent, deux avec le CP et deux avec le CN pour débattre la question des subventions obtenues pour le service voyageur par chemin de fer. Nous avons communiqué avec les autorités du CP et nous n'en sommes pas encore venus à un accord définitif et ne sommes pas certain si oui ou non ces autorités se présenteront mais nous cherchons à obtenir leur témoignage.

Nous allons maintenant mettre en délibération le crédit 1 du ministère des Transports. M. Stoner est immédiatement à ma droite et répondra probablement à la plupart de vos questions, mais il est accompagné d'un bon nombre de ses adjoints qui vous informeront des autres aspects particuliers de leur domaine de compétence au sein du ministère. Le champ est maintenant ouvert aux questions.

Ministère des Transports.

Programme de l'administration centrale.

Crédit 1—Administration centrale.

Dépenses du programme—\$16,861,000.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, est-ce que M. Stoner pourrait nous mettre au courant de la situation concernant l'accord bilatéral avec les États-Unis? Est-ce que cet accord a été officiellement ratifié; si non, pourquoi ne l'a-t-il pas été? Pourriez-vous nous renseigner complètement au sujet des voies aériennes?

**M. O. G. Stoner (sous-ministre des Transports):** Monsieur le président, l'accord a été ratifié par le cabinet canadien et approuvé par le président, et c'est tout ce qu'il faut aux États-Unis que cette approbation du chef de l'exécutif. Tout est prêt pour y apposer les signatures, et, à moins d'un imprévu, je crois comprendre que l'accord sera signé au cours de la prochaine semaine de mai.

**Mr. Mazankowski:** Durant la première semaine de mai?

**M. Stoner:** Oui, monsieur. Il me semble qu'on a mentionné la date approximative du 6 mai. Cela supposera quelque va et vient du côté américain selon la disponibi-



[Texte]

of people, but I believe that date has now been firmed up.

**Mr. Mazankowski:** Why is it, Mr. Stoner, that the announcement that agreement had been reached was made way back in September and the formal ratifications are not taking place until May?

**Mr. Stoner:** The ratification, sir, by the Canadian Cabinet as such—because they were negotiating, sort of, *ad referendum* on the basis of submission to the Cabinet—was completed very shortly after the conclusion of the negotiations.

In the United States, the process is always a little bit longer because it has to be submitted by the State Department to the President, and the President has been sort of preoccupied in the last few months down there, so it was difficult to get it through as quickly as we would have liked. But I believe it was approved by the President about two months ago so signature has been held off, really, about two months. I do not think this has in any way held up the implementation of the agreement because the routes themselves still have to be assigned once the agreement between the two countries is actually approved and signed.

**Mr. Mazankowski:** Can you give us some idea as to what routes might soon be established? I realize that agreement is reached on a number of routes, some of which will be initiated at a later stage. Could you bring us up to date on those routes that we might consider will be initiated immediately?

● 0950

**Mr. Stoner:** Yes. I do not have the exact schedule in front of me and I could perhaps get that information for you in detail. However, of the new major routes that are going to be brought into operation, I believe Toronto-San Francisco is one of the more important ones. As you know, we have Toronto-Los Angeles. Since this was rather complicated, we had about 40 routes sort of staged over three or four years, and with your permission perhaps I might ask if someone could get me the schedule. It is just a little bit difficult to recall all of them exactly at which point they are coming in.

**Mr. Benjamin:** The current Air Canada schedule would be helpful.

**Mr. Stoner:** I beg your pardon.

**Mr. Benjamin:** The current Air Canada schedule, the new one, would be helpful.

**Mr. Stoner:** The current Air Canada schedule, sir, would not indicate the new routes because they have not been assigned by the government.

**Mr. Benjamin:** No, I was thinking about another complaint.

**Mr. Stoner:** Oh.

**Mr. Mazankowski:** There is another point, Mr. Stoner. For example, when you see the route established from Las Vegas to Calgary/Edmonton and San Francisco to

[Interprétation]

lité des gens, mais je crois que la date est assez définitivement fixée.

**M. Mazankowski:** Comment se fait-il, monsieur Stoner, que cet accord ait été annoncé en septembre et que la ratification officielle n'ait pas lieu avant mai?

**M. Stoner:** La ratification, monsieur, de la part du cabinet canadien à ce titre—car les négociations se poursuivaient *ad referendum* à mesure que les soumissions étaient faites au cabinet—a été confirmée peu de temps après que furent conclues les négociations.

Aux États-Unis, la procédure est toujours un peu plus longue parce que le document doit être soumis par le secrétaire d'État au président et le président a été plutôt préoccupé au cours des derniers mois et il lui a été difficile de le faire aussi promptement que nous l'aurions désiré. Cependant, je crois que le président l'a approuvée il y a environ 2 mois et on a donc tardé à y apposer la signature depuis deux mois environ. Je ne crois pas que cela ait en rien empêché l'application des termes de l'accord car les routes doivent encore être désignées après l'accord signé par les deux pays.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous nous indiquer quelles sont les routes qui seront prochainement établies? Je comprends que l'accord a été fait au sujet d'un certain nombre de voies dont certaines doivent être ouvertes un peu plus tard. Pourriez-vous nous dire quelles sont les voies que nous pouvons nous attendre à voir ouvertes immédiatement.

**M. Stoner:** Oui. Je n'ai pas la liste mais je pourrais peut-être obtenir ce renseignement en détail pour vous. Toutefois, parmi les principales voies dont l'activité est prévue, il me semble que Toronto-San Francisco est une des plus importantes. Vous savez que nous avons déjà un parcours Toronto-Los Angeles. Vu sa nature complexe, nous avons d'abord envisagé 40 parcours sur des étapes de trois à quatre ans et, si vous voulez bien me le permettre, je vais m'informer si quelqu'un a la liste. Il est plutôt difficile d'énumérer de mémoire les points de liaison.

**M. Benjamin:** La liste courante d'Air Canada aiderait.

**M. Stoner:** Pardon?

**M. Benjamin:** La présente liste d'Air Canada, la nouvelle, nous serait utile.

**M. Stoner:** La liste d'Air Canada présentement, monsieur, n'indiquerait pas les nouvelles routes parce qu'elles n'ont pas été désignées par le gouvernement.

**M. Benjamin:** Non, je parlais d'une autre plainte.

**M. Stoner:** Oh!

**M. Mazankowski:** Il est un autre point à considérer, monsieur Stoner. Par exemple, lorsque le parcours est de Las Vegas à Calgary ou Edmonton et de San Francisco à

[Text]

Calgary/Edmonton, does that mean that service will be provided to both of those cities or is it optional?

**Mr. Stoner:** The service is optional. They are points that can be served together or they can be served separately. I think the traffic pattern and requirements there will determine that largely.

**Mr. Mazankowski:** In other words, under the terms of the agreement, the rights are being provided to a carrier if a carrier so wishes to take advantage of that particular route...

**Mr. Stoner:** That is correct.

**Mr. Mazankowski:** ... but we have no way of knowing? In other words, there has been some suggestion that Edmonton received a fairly good part of the deal, but there is really no assurance in the way in which the route structure is established.

**Mr. Stoner:** The only way I think I could answer that question fairly, Mr. Mazankowski, would be to say that really all the sort of routes that were not real starters, that were not profitable in the periods envisaged, were not of interest to the airlines or were not regarded as being viable in the near future, were really not included in this schedule. So anything written in there was regarded by both countries and by the airlines who participated in some of the preparatory work as being routes that deserved to be served in terms of the traffic requirement.

**Mr. Mazankowski:** Have any applications been filed as yet?

**Mr. Stoner:** They have not as yet in the sense that the government is not... There have been, if you will, letters from both Canadian Pacific and Air Canada to the minister indicating their route desires and, of course, in the United States I would imagine the same process has been going on. The actual licensing in the United States is subject to the Civil Aeronautics Board, as you are aware, and they go through a somewhat more formal process with their international routes than we do in Canada.

**Mr. Mazankowski:** Moving onto the matter of payments of operating subsidies to regional air carriers—perhaps this might have been more appropriately directed to the CTC, but I happened to miss one of those meetings—what regional air carriers now receive operational subsidies and what is the formula upon which the subsidies are paid?

**Mr. Stoner:** I think you are right, sir, that your question would have been more properly addressed to the CTC, but I will try to give you a general reply to that to the best of my own knowledge and this can perhaps be confirmed by our people with the CTC and the more precise information given later.

At the moment, I believe EPA is receiving certain subsidies and Québecair is receiving a limited amount of subsidies. To my knowledge, and again I would have to check this with the CTC, they are the only three regional carriers that are being subsidized.

[Interpretation]

Calgary ou Edmonton, est-ce que cela signifie que le service sera à destination de ces deux villes ou s'agit-il d'un choix?

**M. Stoner:** Le service est facultatif. Certains points peuvent être desservis simultanément ou séparément. Je crois que le réseau de circulation et les exigences du lieu le détermineront en grande partie.

**M. Mazankowski:** Autrement dit, suivant les dispositions de l'accord, le transporteur aura droit s'il le désire d'exploiter cette route particulière...

**M. Stoner:** Exactement.

**M. Mazankowski:** ... mais nous n'avons aucun moyen de le savoir? On a prétendu qu'Edmonton en tirait un assez bon bénéfice, mais rien n'assure ce que sera la structure du réseau.

**M. Stoner:** La seule réponse équitable que je puisse donner à cette question, monsieur Mazankowski, c'est que tous les genres de routes qui, au point de départ, ne s'annonçaient pas rentables, n'intéressaient pas les lignes aériennes ou n'avaient pas de chance de survie, n'ont pas été inclus dans la liste. Tout ce qui est inscrit est donc estimé par les deux pays et les lignes aériennes qui ont travaillé aux préparatifs comme des routes contribuant aux services du réseau de circulation.

**M. Mazankowski:** Est-ce qu'il y a eu des demandes de faites?

**M. Stoner:** Pas encore en ce sens que le gouvernement n'est pas... il y a eu, si vous voulez, des lettres qui nous sont parvenues du Canadien Pacifique et d'Air Canada, indiquant les routes de leur préférence et, naturellement, il faut supposer qu'on a fait de même aux États-Unis. La délivrance de permis aux États-Unis relève de la Commission de l'aviation civile et, comme vous le savez, les formalités sont un peu plus complexes qu'au Canada lorsqu'il s'agit d'établir des voies internationales de navigation aérienne.

**M. Mazankowski:** Au sujet des subventions de fonctionnement accordées aux transporteurs aériens régionaux—cela s'adresse peut-être de façon plus appropriée à la CCT, mais j'ai manqué une des séances,—quels sont les transporteurs aériens régionaux qui reçoivent maintenant des subventions de fonctionnement et selon quelle formule ces subventions sont-elles versées?

**M. Stoner:** Vous avez raison de dire que votre question s'adresserait mieux à la CCT, mais je vais essayer de vous donner une idée générale dans la limite de mes connaissances que vous pourrez faire confirmer auprès des autorités de la CCT et obtenir des informations plus précises plus tard.

En ce moment, je crois que EPA reçoit certaines subventions et Québecair reçoit des sommes modestes. A ma connaissance, et encore une fois je devrai le vérifier auprès de la CCT, il n'y a que trois transporteurs régionaux qui sont subventionnés.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** What is the formula under which these are paid? Is it an ad hoc type of thing?

**Mr. Stoner:** No, there is a formula that applies to the number of passengers that are moved on each service. You have to have a minimum number moving to qualify for the subsidy. Again I must admit I cannot give you the full details of the formula since it is applied from the CTC, but we can get that for you.

• 0955

**Mr. Mazankowski:** Respecting the third level air carrier, I think you indicated the other day that policy was being worked on in that particular area. Could you tell us what stage that particular policy is at at the present time? And what role will the provincial governments be playing in the establishment or in the administration of such policy?

**Mr. Stoner:** The first report, a very preliminary report, was issued by the CTC about three months ago. It was really just a definition of the problem of third-level air carrier policy. It was an independent study done by a man called Melliship. I believe this document has been made public. Subsequently, we have had an ongoing study within the CTC and worked within the ministry as well on third-level policy. We have tried to divide this into two parts. The first has really dealt with third-level policy, if you will south of 60°, and the second part in the Arctic.

Dealing with the first part, the preliminary work that has been done to date is now being discussed and will be discussed at the end of this week with the western premiers. There has been a discussion paper prepared jointly by the federal-provincial committee that works out of the WEOC machinery, and on Friday, ministers will be having a preliminary discussion on third-level policy. I think on the timetable, the hope is that by the summer it would be possible to have a policy in draft form. I believe my Minister indicated the other day that he would be bringing this forward as part of his general transportation policy and that he would probably wish to discuss it with this Committee.

I think just to complete my answer, if I am not taking too much time, on the Arctic study the work is being co-ordinated in our own Arctic Transportation agency, which is headed by Mr. Hagglund, who is here. He has made arrangements, prior to coming forward with a report, to have a number of hearings in communities throughout the North, in conjunction again with the CTC.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Stoner.

Just one follow-up question, if I might, vis-à-vis the division of the north and the south on the 60th parallel—and I am thinking of northern British Columbia. How rigid a line would you hold that to? I am thinking of many of the smaller communities in northern British Columbia and a few in northern Alberta which may have definite ties with the north.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Selon quelle formule ces versements sont-ils faits? Cela se fait-il un peu au petit bonheur?

**M. Stoner:** Non, la formule s'applique au nombre de voyageurs transportés par chaque service. Il faut un certain nombre de passagers pour avoir droit à la subvention. Je dois répéter que je ne possède pas ici tous les détails de la formule puisque c'est la CCT qui l'applique, mais nous pouvons obtenir l'information pour vous.

**M. Mazankowski:** Au sujet du transport aérien de troisième classe, il me semble que vous avez indiqué l'autre jour que la politique était actuellement élaborée. Pourriez-vous nous dire à quel point elle en est à l'heure actuelle? Et quel sera le rôle du gouvernement provincial dans l'établissement ou l'administration de la politique?

**M. Stoner:** Le premier rapport très préliminaire a été publié il y a trois mois environ par la CCT et n'indique que les grandes lignes du problème de la politique du transport aérien de troisième classe. C'est une étude faite par un M. Melliship. Je crois que ce document a été rendu public. A suivi une étude faite à la CCT et poursuivie au sein du ministère concernant la politique de troisième ordre. Nous avons voulu la faire en deux temps. Premièrement, traiter de la politique régissant le transport aérien de troisième classe, au sud du 60° parallèle, et la seconde phase concernant le transport dans l'Arctique.

Au sujet de la première partie, les travaux préliminaires déjà accomplis sont discutés et le seront à la fin de cette semaine avec les premiers ministres des provinces de l'Ouest. Un document de travail en vue des délibérations a été préparé en collaboration par le comité fédéral-provincial chargé d'établir les mécanismes de WEOC et, vendredi, les ministres aborderont la politique touchant le troisième ordre. D'après l'horaire, nous pourrions espérer qu'une politique générale prendra forme d'ici l'été. Il me semble que mon ministre a fait comprendre l'autre jour qu'il l'introduirait comme faisant partie de sa politique générale sur les transports et qu'il tiendrait probablement à en discuter avec notre comité.

Pour arrondir ma réponse, si je ne prends pas trop de temps, relativement à l'étude sur le transport dans l'Arctique, les travaux sont coordonnés à notre agence des transports dans l'Arctique dirigée par M. Hagglund ici présent. Nous avons pris des dispositions, avant de présenter un rapport, pour avoir un certain nombre d'audiences du comité dans le Nord en collaboration avec la CCT.

**Le président:** Merci, monsieur Stoner.

Une question pour faire suite à ces propos, si vous me le permettez, relativement à la ligne de partage entre le nord et le sud au 60° parallèle, et c'est au nord de la Colombie-Britannique, que je pense. Jusqu'à quel point estimez-vous cette ligne inflexible? Je pense à de nombreuses petites localités du nord de la Colombie-Britannique et à quelques-unes dans le nord de l'Alberta qui sont étroitement reliées au Nord.

[Text]

**Mr. Stoner:** I think your question, Mr. Chairman, is a very correct one. In fact, I think I oversimplified when I used the 60° figure because in fact they have drawn a formula—I think that it is 54° in certain areas—so that you do bring in some of the remote and isolated communities in the northern parts of all the provinces.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. McRae, did you have a question?

**Mr. McRae:** Yes. Thank you, Mr. Chairman.

Could you just give me a quick rundown of the ratio of spending in your department as it applies to air, ground and marine? Just ratios.

**Mr. Stoner:** If we are talking about departmental expenditures and you include in the air, modes or the revolving fund, I would think that you would find that probably something of the order of perhaps 40 per cent of our expenditures—I am subject to correction—40 to 45 per cent of our expenditures may fall within that area. I think the marine vote would be running at about one third, perhaps, and the amount actually spent under our surface transportation administration would be considerably less. The remainder would be made up of items in research and development and the transportation development agency and headquarters programs.

**Mr. McRae:** Would the surface just be maybe 10 per cent or something like that?

• 1000

**Mr. Stoner:** The surface, so that we are not misleading you, it would include the ferry services as well as money that was made available for the highway programs and so on. I think at the present time that figure would be running probably in the order of 10 to 15 per cent but with substantial increases expected as a result of the agreement that was concluded with British Columbia to build the railroad through Northern British Columbia so that portion of it will go up.

If you look at the total expenditures, of course, by the federal government on the ground mode you will need to take into account the substantial expenditures by the CTC and equally on the water mode and on the air mode there are also subsidies paid. So those figures that I have given you are perhaps not an accurate reflection of total expenditures.

**Mr. McRae:** But in terms of goods and people moved, the ratios are not proportionate.

**Mr. Stoner:** No, sir, I think that is right. The number of people flying is still quite limited perhaps in relation to those moving by other modes and certainly in the carriage of goods. The seaway, for example, and the marine mode there carries enormous amounts of cargo and then the rail system as you know carries a great deal of the cargo. The air cargo itself is growing at incredible rates. It is probably the fastest growing part of the system but nevertheless it is considerably well below, even in value terms, of the cargo carried by other modes.

[Interpretation]

**M. Stoner:** Votre question me semble très à propos, monsieur le président. En fait, j'ai trop simplifié les choses lorsque j'ai parlé du 60°, car, en réalité, la formule mentionne le 54° dans certaines régions afin de pouvoir inclure certaines communautés isolées dans le nord des provinces.

**Le président:** Merci.

Monsieur McRae, avez-vous une question à poser?

**M. McRae:** Oui. Merci, monsieur le président.

Pourriez-vous me ventiler rapidement la proportion des dépenses de votre ministère s'appliquant au transport aérien, en surface et maritime? Les taux simplement.

**M. Stoner:** Si vous parlez des dépenses du ministère y compris le transport aérien, ou le fonds renouvelable, ce sera je pense de quelque 40 p. 100 de nos dépenses, et j'accepterais qu'on corrige le chiffre au besoin, 40 à 45 p. 100 de nos dépenses pourraient peut-être s'inscrire à ce poste. Le transport maritime pourrait en absorber un tiers environ et les dépenses réelles de l'administration du transport en surface beaucoup moins. Le reste s'appliquerait à la recherche et au développement et à l'agence de développement des transports et à l'administration centrale.

**M. McRae:** Est-ce que le transport en surface pourrait se traduire par quelque 10 p. 100?

**M. Stoner:** Le transport en surface, afin de ne pas vous inciter en erreur, comprendrait les traversiers ainsi que les hommes réservés aux programmes de voirie et ainsi de suite. Présentement, le chiffre serait probablement de 10 à 15 p. 100, mais on prévoit des augmentations sensibles par suite de l'accord conclu avec la Colombie-Britannique pour la construction de voies ferrées dans le nord de la Colombie-Britannique qui grossira certaines proportions.

Si vous examinez les dépenses globales du gouvernement fédéral pour le transport en surface, vous devrez tenir compte des dépenses considérables effectuées par la CCT et du transport par eau et du transport aérien pour lesquels des subventions sont payées. Les chiffres que je vous ai cités ne reflètent peut-être donc pas exactement les dépenses globales.

**M. McRae:** Mais du point de vue biens et gens transportés, les taux ne sont pas proportionnels.

**M. Stoner:** Non, monsieur, je crois que vous avez raison. Le nombre de personnes voyageant par air est relativement insignifiant par rapport à celles qui se déplacent par d'autres moyens et certainement par rapport au transport des marchandises. La Voie maritime, par exemple, et le transport maritime déplacent des masses énormes de fret et le réseau ferroviaire, comme vous le savez, transporte des volumes considérables de marchandises. Le fret aérien s'accroît à un rythme incroyablement rapide. C'est sans doute le secteur du réseau qui croît le plus rapidement mais, néanmoins, il est encore très inférieur, quant à la valeur, au volume de marchandises transportées autrement.

[Texte]

**Mr. McRae:** The Minister has indicated that rail service and railways will have to come back, that we have tended to go away from it as if it is going to disappear and for various reasons it is not going to disappear and it will have emerge. I would wonder if there should not be a start in shift back towards more money being spent by the department in ground transportation. I think this country has missed the boat in not having developed, for instance, in terms of passage transportation, much more rapid ground transportation.

As you may be aware, I have never been too happy with Pickering Airport, as a project, not because I object too much to building a second airport, it is because I do not think we have explored the alternatives which would be the rapid ground transportation.

What kind of studies are going on at the present time as an alternative to Pickering—as ground transportation alternatives, for instance that would move people from Toronto to Montreal or around the horseshoe in short 300- or 400-mile trips? What kinds of studies are being done by your department?

**Mr. Stoner:** I would think on the first part of your comments, sir, my Minister would agree with you that more money should be spent and more attention is being given to that possibility on the rail and ground mode at this moment.

With respect to studies or work that has already been funded, I think it might be worth mentioning that the Turbo train was in fact partially funded by the federal government. At long last, and I am crossing my fingers, I am told that it is running and operating successfully and has been for some time now. It is carrying full loads between Montreal and Toronto with one stop at Kingston, I think.

As far as research is concerned we have done a number of soft studies into the possibility of rapid connections through the main corridors that run from, say, Windsor or Montreal. That work has been done in the CTC, and a certain amount of it has been done at the Transportation Development Agency. Much of this work in recent months has centred on what is called the LRC, the light rapid comfortable train which many would regard as being an improvement on the Turbo service on a haul such as, say, Montreal-Toronto. I think the Turbo would require in the order of 4 hours and 20 minutes or something like that—and again I am subject to correction here—but I think the LRC would cut quite a bit off that time. There is also work being done, that is, a project is being industrially handled jointly between Montreal Locomotive and the Aluminum Company of Canada but with funding from our Transportation Development Agency in Montreal.

• 1005

**Mr. McRae:** But nothing like the amount of money, for instance, that was spent on Pickering Airport. What would that airport cost: \$800 million, overall?

**Mr. Stoner:** I hope your figure is well out of line, Mr. McRae. I think our estimated costs are well below that. Of course, as you know, we have only appropriated

[Interprétation]

**M. McRae:** Le ministre a indiqué que le service ferroviaire et les chemins de fer devront être rétablis, que nous avons eu tendance à nous en écarter comme s'ils devaient disparaître et, pour diverses raisons, non seulement cela ne disparaîtra pas mais cela va revenir. Je me demande si le moment n'est pas venu de réserver des sommes plus importantes des crédits du ministère au transport en surface. Je crois que le pays a manqué son coup en ne s'intéressant pas plutôt à une expansion du transport rapide en surface.

Vous n'ignorez pas que je n'ai jamais été très en faveur de l'aéroport de Pickering pas tant parce que je m'oppose à la construction d'un second aéroport que parce que j'estime qu'on n'a pas exploré assez à fond d'autres modes de transport rapide en surface.

Quelles sont les études qui se font en ce moment comme autre choix à Pickering et qui assureraient un transport des voyageurs de Toronto à Montréal ou dans l'enclave sur des parcours de 300 à 400 milles? Quel genre d'études votre ministère a-t-il en marche?

**M. Stoner:** Au sujet de la première partie de vos observations, monsieur, mon ministre serait de votre avis, c'est-à-dire que des sommes plus importantes devraient être dépensées et plus d'attention accordée au transport ferroviaire.

Pour ce qui est des études ou travaux déjà financés, il est peut-être bon de mentionner que le Turbo a été en partie financé par le gouvernement fédéral, qu'il fonctionne enfin—et j'espère—depuis déjà quelques temps. Il fonctionne à pleine capacité entre Montréal à Toronto avec arrêt à Kingston, je pense.

Du côté recherche, nous avons fait des études fragmentaires sur la possibilité de connections rapides en passant par les grands corridors de Windsor à Montréal. Ces travaux se font à la CCT et en partie à l'agence de développement des transports. Une bonne part de ces travaux gravitent depuis quelques mois autour de ce que l'on appelle le LRC, le train léger, rapide et confortable qui représenterait une amélioration sur le service du Turbo sur un parcours tel que celui de Montréal Toronto. Le Turbo me semble-t-il mettrait environ 4 h. 20 à faire le parcours et j'aimerais qu'on me le signale si j'ai tort, mais je pense que le LRC réduirait le temps du parcours sensiblement. Un projet industriel est aussi à l'étude en collaboration entre la Montreal Locomotive et la Aluminum Company of Canada, mais financé par notre agence de développement du transport à Montréal.

**M. McRae:** Mais cela n'a rien de comparable avec ce qu'a coûté, par exemple, l'aéroport de Pickering. Combien coûterait cet aéroport, aux environs de 800 millions de dollars?

**M. Stoner:** J'espère que ce sera beaucoup moins, monsieur McRae. Nos estimations sont bien inférieures à ce chiffre. Bien entendu, nous n'avons affecté de crédit

[Text]

money to date for the land; we have total estimated costs based on 1972 estimates. During the period of the inquiry and so on, there will be time lost and if the government should decide then to go ahead with the Pickering Airport, it may well be that those estimates which were then in the vicinity of perhaps \$250 million for the airport itself, will be substantially increased.

**Mr. McRae:** Let us strike a figure of \$300 to \$400 million. Has anyone sat down in your department and said what that would do? To go back a little bit, we had testimony from Mr. MacMillan of the CNR that the main problem was the grade crossings, that we could run 100 mile-an-hour trains without changing equipment, for instance, from here to Montreal or from Toronto to Montreal. Has anyone sat down and postulated what that kind of money would do in terms of speeding up ground transportation and perhaps obviate the necessity of an airport?

**Mr. Stoner:** We have had a lot of work done on comparing the relative cost benefits in what you might call the medium haul, namely Montreal-Toronto, if you want to refer to that, and then the shorter haul where we have looked at ground transportation as against the STOL say, for the 100- and 200-mile trips. There have been, as I say, relative studies done on that.

Although your question perhaps was not directed precisely at this, I think evidence would still indicate that a second airport facility in the Toronto area would be required, even if you were able to move a quite substantially larger number of people by the ground mode. That is related not only to the movement of people, sir, but to the movement of cargo. Air cargo is growing at fantastic rates. The facilities available at Malton now are limited, they are physically limited; you just simply cannot do anything about it unless you lift people up and move them out. I think there will be a second airport required for that purpose and for growing traffic.

**Mr. McRae:** What portion of the traffic out of Malton travels 400 miles or less?

**Mr. Stoner:** I do not have that figure in my head but I know it is a high figure, sir. However, I can get it for you.

**Mr. McRae:** Would it not be a fairly sensible thing to have a very good look to see whether all that could be moved over to ground?

**Mr. Stoner:** That sort of thing has been done, Mr. McRae. Really, when one says, move over to ground, first of all you will have to assume that people of their own free will, will choose the particular mode that is put in place, and to achieve that, the economics of it in the first place must match the other mode. I think the freedom of movement is a very important thing to Canadians. You just cannot push them into a . . .

**Mr. McRae:** I would submit that included in it there are two points here: the department's budget is not directed towards the ground transportation is number one, and number two is that we have not had enough experi-

[Interpretation]

jusqu'à présent que pour l'acquisition du terrain. Nos estimations de coûts actuelles ont été faites en 1972. Le temps nécessaire à l'enquête nous fera perdre du temps et si le gouvernement décide finalement d'aller de l'avant avec l'aéroport Pickering, il se pourrait très bien que ces prévisions, qui tournaient aux alentours de 250 millions de dollars, pour l'aéroport lui-même, augmentent sensiblement.

**M. McRae:** Supposons donc un chiffre de 300 à 400 millions de dollars. Le ministère a-t-il cherché à déterminer de quelle autre façon cet argent pourrait être employé? Il y a quelque temps, M. MacMillan du CNR nous a dit que le principal problème était les passages à niveau que des trains pourraient circuler à 100 milles à l'heure entre Ottawa et Montréal et Toronto et Montréal avec le même équipement que s'il n'y avait pas les passages à niveau. Le ministère a-t-il étudié ce que l'investissement d'une somme de cet ordre de grandeur pourrait apporter en ce qui concerne l'accélération des transports de surface, ce qui éviterait peut-être d'avoir à construire un aéroport?

**M. Stoner:** Nous avons fait pas mal d'études de coûts comparatives sur une distance moyenne, par exemple, entre Montréal et Toronto, et sur les distances plus courtes où nous avons effectué la comparaison entre les transports de surface et les avions à décollage court sur les distances de 100 à 200 milles. Nous avons donc fait ces études comparatives.

Ce n'est pas exactement une réponse à votre question, mais tout indique qu'il nous faudrait de toute façon un deuxième aéroport dans la région de Toronto même si davantage de gens empruntaient les chemins de fer. Cela ne tient pas uniquement au transport des passagers mais également à celui du fret. Le fret aérien augmente à une allure fantastique. Les installations de Malton ne suffisent plus et ne peuvent physiquement pas être étendues; il faudra donc construire un deuxième aéroport pour le fret et pour le nombre accru de passagers.

**M. McRae:** Quelle proportion des vols au départ de Malton sont-ils inférieurs à 400 milles?

**M. Stoner:** Je n'ai pas le chiffre en tête mais il est très élevé. Je pourrais le rechercher pour vous.

**M. McRae:** Ne vaudrait-il pas mieux chercher à transporter ce fret par la voie terrestre?

**M. Stoner:** Cela a été fait, monsieur McRae. Tout d'abord, il faudrait savoir si la clientèle elle-même se prêtera à choisir un mode de transport différent et elle ne le fera que s'il y a des avantages concrets. Les Canadiens tiennent beaucoup à cœur la liberté de mouvements et vous ne pouvez pas simplement les obliger à . . .

**M. McRae:** Oui, mais il y a là deux choses dont il faut tenir compte: d'une part le budget du ministère n'est pas du tout orienté au profit des transports terrestres et, d'autre part, nous n'avons pas encore acquis suffisam-

[Texte]

ence with the shortage of energy and high energy costs and so on. The energy factor is about, anywhere from 6 to 1 to 10 to 1 on ground and rail transportation as opposed to air and I suppose even to some kind of trucking. So I would hope that in conclusion, we will give this side of the thing a much bigger push than we have in the past.

**The Chairman:** Mr. MacKay.

• 1010

**Mr. MacKay:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, Mr. Blenkarn was asking some questions, I note, to the Minister at the last meeting about the operations of the self-supporting airports which do not seem to be supporting themselves too well these days. He asked how much rental was involved in these mobile lounges that cost \$400,000 each. Do you have that information now?

**Mr. Stoner:** Yes, I think Mr. Winsor has that information.

**The Chairman:** Would you move up to the table, Mr. Winsor.

**Mr. Stoner:** This is the Air Canada rental from MOT.

**Mr. MacKay:** Yes, sir.

**Mr. E. Winsor (Director General, Civil Aeronautics):** Mr. Chairman, the units on rental to Air Canada are charged at the rate of approximately \$58,000 per annum per unit. They maintain the vehicles and operate them.

**Mr. MacKay:** Air Canada maintains them. As a matter of interest, through you, Mr. Chairman, where are these mobile lounges manufactured? Are they manufactured in this country or are they bought in the United States?

**Mr. Stoner:** I believe they are made by Budd; the ones that we have at Malton . . .

**Mr. Winsor:** The successors to Budd.

**Mr. Stoner:** Yes; that was bought out and they were originally developed by the Budd Corporation.

**Mr. MacKay:** I presume there are no Canadian companies that can manufacture this type of facility.

**Mr. Stoner:** I would like to reply to that question, sir, if I may. When we knew that we were going to be moving on a large-scale basis to using this type of people mover at the new airport at Mirabel, which is being structured in that way, we went in conjunction with the Department of Industry, Trade and Commerce to a number of Canadian companies to see if they would be interested. It really turned out that on the basis of the market that appeared to be available within Canada there was not interest even though, I believe, proposals were put forward that this might qualify, depending on location and other considerations, for certain grants or incentives to develop the industry in Canada. We were considerably disappointed that this was the result because we would have liked to have seen them built in Canada totally or at least built under licence or assembled in Canada but that did not prove possible at the time.

[Interprétation]

ment d'expérience en matière de pénurie et de coûts d'énergie, etc. Le rapport énergétique se situe entre 6 à 1 et 10 à 1 entre les transports terrestres et ferroviaires, et même routiers. J'espère donc, en conclusion, que nous allons tenir compte davantage de cet aspect à l'avenir.

**Le président:** Monsieur MacKay.

**M. MacKay:** Je vous remercie, monsieur le président. A la dernière séance, M. Blenkarn a posé quelques questions au Ministre au sujet du fonctionnement des aéroports autonomes, qui ne semblent d'ailleurs pas tellement autonomes ces jours-ci. Il a demandé combien était le coût de location de ces salons mobiles qui coûtent \$400,000 pièce. Possédez-vous ces chiffres?

**M. Stoner:** Oui, je pense que M. Winsor les connaît.

**Le président:** Veuillez approcher de la table, monsieur Winsor.

**M. Stoner:** Il s'agit de la location que paie Air Canada au ministère des Transports.

**M. MacKay:** Oui.

**M. E. Winsor (directeur général, Aéronautique civile):** Monsieur le président, les unités sont loués à Air Canada au tarif de \$58,000 pièce par an. Air Canada entretient lui-même les véhicules.

**M. MacKay:** Air Canada les entretient. J'aimerais savoir également où ces salons mobiles sont fabriqués. Sont-ils fabriqués chez nous ou bien aux États-Unis?

**M. Stoner:** Je crois que ceux que nous avons à Malton sont fabriqués par Budd . . .

**M. Winsor:** Le successeur de Budd.

**M. Stoner:** Oui; cette société a été rachetés mais c'est elle qui les avait mis au point à l'origine.

**M. MacKay:** Je suppose qu'il n'y a pas de sociétés canadiennes qui puissent fabriquer ce genre d'appareil.

**M. Stoner:** J'aimerais répondre, si vous me le permettez. Lorsque nous avons décidé d'utiliser ce genre de transporteur au nouvel aéroport de Mirabel qui est conçu de façon appropriée pour cela, nous nous sommes adressés, conjointement avec le ministère de l'Industrie et du Commerce, à un certain nombre de sociétés canadiennes pour voir si elles seraient intéressées. Il s'est avéré que le marché canadien est insuffisant pour intéresser une entreprise à la construction de ces appareils malgré les propositions de subventions qui ont été faites pour développer cette activité au Canada. Nous avons été très déçus par ce résultat car nous aimerions que ces salons mobiles soient fabriqués au Canada ou du moins assemblés sous licence, mais cela paraissait impossible alors.

[Text]

**Mr. MacKay:** Mr. Stoner, what you are saying is that as far as the future is concerned, at least at this point, you see no source for vehicles like this in Canada. You have to go outside the country to buy them?

**Mr. Stoner:** For the present we are using these at Malton and we will be using them on a very limited basis at Mirabel when it is brought into operation in 1975 if the concept proves to be an attractive one. As other airports develop and perhaps greater use of these are made, although there are some limitations in their use by the nature of the terminal building itself—in some cases you have to have a particular type of terminal to use these things effectively—it may be that we will get a Canadian interest in it. If it could be tied particularly to a wider problem, and that is the question of improving on the number of buses built in this country—there are a number of good bus construction companies throughout Canada—if we could somehow relate these two things we might have an industrial package that would make sense.

**Mr. MacKay:** Mr. Stoner, is the amount of rental that you are getting for these units comparable to that which other airlines are paying in other parts of the world for these types of facilities? Can you make a comparison?

**Mr. Stoner:** I cannot give you a precise answer to that, Mr. MacKay. This particular type of vehicle is really only being used in an extensive way at about three other places; it is used at Dulles, which is the first place it was brought in.

**Mr. MacKay:** Excuse me, Mr. Stoner. Are they being used primarily for security purposes as the Minister suggested?

**Mr. Stoner:** There are security problems that arose out of the use of the connecting tunnel, as I understand—perhaps Mr. McLeish or Mr. Winsor might want to comment in greater detail—but we have had to restrict the use of that tunnel because of security considerations.

**The Chairman:** Mr. Winsor, would you like to add something?

• 1015

**Mr. Winsor:** Mr. Chairman, the mobile lounges are used primarily by Air Canada for off-gate loading positions. In other words, there is not a sufficient number of gates on the terminal to accommodate their peak traffic and in order to satisfy this, there are certain off-gate positions and the mobile gates are used for loading passengers between the terminal and the off-gate aircraft stands.

**Mr. MacKay:** Then is it a fair assumption, Mr. Winsor, that if the terminal were designed differently, it would not be necessary for you to go to these types of mobile lounges?

**Mr. Winsor:** It is a very...

**Mr. Stoner:** Perhaps I might try to answer that question, Mr. Winsor. I think you are right, sir, in saying that if you are going to use that system, such as we will have at Mirabel, then you have a much more simplified

[Interpretation]

**M. MacKay:** Monsieur Stoner, vous dites donc qu'il n'est pas possible d'envisager que ces véhicules soient construits au Canada à l'avenir. Il faut les acheter à l'étranger?

**M. Stoner:** Nous ne les utilisons pour l'instant qu'à Malton et nous nous en servirons à Mirabel, qui doit ouvrir en 1975, si le système semble intéressant. Au fur et à mesure que d'autres aéroports se développeront et que le marché de ces véhicules grandira, encore qu'il y ait des limitations à leur usage en raison de la conception des terminaux eux-mêmes, il se peut que nous réussissions à y intéresser les entreprises canadiennes. Si on pouvait rattacher cela à un problème plus vaste qui est celui de l'augmentation du nombre d'autobus construits au Canada—nous avons un certain nombre d'excellents fabricants d'autobus—nous pourrions ainsi avoir un ensemble industriel rationnel.

**M. MacKay:** Est-ce que le tarif de location qui vous est versé pour ces véhicules est comparable à ce que paient les autres compagnies aériennes à l'étranger pour le même genre d'appareil? Les chiffres sont-ils comparables?

**M. Stoner:** Je ne peux pas vous donner de réponse précise, monsieur MacKay. Il n'y a que trois autres aéroports où l'on utilise ce genre de véhicule de façon systématique, l'un est celui de Dulles, et il était d'ailleurs le premier à s'en être servi.

**M. MacKay:** Excusez-moi, monsieur Stoner. Les utilisez-vous principalement pour des raisons de sécurité, comme le Ministre l'a laissé entendre?

**M. Stoner:** Le tunnel nous a causé des problèmes de sécurité et il nous a fallu en restreindre l'usage, mais M. McLeish ou M. Winsor pourrait vous donner davantage de détails.

**Le président:** Monsieur Winsor, avez-vous quelques chose à ajouter?

**M. Winsor:** Monsieur le président, Air Canada utilise principalement les salons mobiles pour charger les avions non accostés. Autrement dit, le nombre des portes au terminal est insuffisant pour recevoir tous les avions aux heures de pointe et pour remédier à ce problème, des avions stationnent sur la piste et les passagers sont acheminés au moyen de ces salons mobiles.

**M. MacKay:** On peut donc supposer, monsieur Winsor, que si le terminal était construit différemment il ne serait donc pas nécessaire de recourir à ce genre de salon mobile?

**M. Winsor:** C'est très...

**M. Stoner:** Je vais essayer de répondre à cette question, monsieur Winsor. Il est vrai que si l'on utilise ce système de chargement, comme ce sera le cas à Mirabel, le terminal s'en trouve beaucoup simplifié. Il sera relativement



[Texte]

type of terminal. You have one that really is relatively narrow. You come in, you walk right across, you can go to your gate of exit and pick up your mobile lounge which takes you out to the plane that is parked outside.

In other cases, where you have the normal sort of gate loading, these can be used at peak hours and under circumstances where you do not have enough gates to supplement your loading facilities. So you have the possibility of using them totally under a terminal that is constructed precisely that that purpose.

I do not think anybody yet knows or has solved the question completely as to whether gate loading or mobile lounge loading is really the better system. We were convinced that, for Mirabel, it was going to be a better system, but there is still a lot of controversy around the world on that.

**Mr. MacKay:** They are pretty expensive toys, these mobile lounges, are they not?

**Mr. Stoner:** They are expensive. If you look at some of the gate equipment, for example, some of the more sophisticated gates and bridges now run into figures that are close to hundreds of thousands of dollars; and what you save on the terminal you apply perhaps to the mobile lounge. I think as a total concept that they are not more expensive, though; at least, that is our understanding at the moment, from working on that basis.

**Mr. MacKay:** Mr. Chairman...

**The Chairman:** Could I just intervene with one question, Mr. MacKay?

Could you give the Committee some idea as to how many lounges will be able, in essence, to dock at the Mirabel terminal and how many mobile lounges are envisioned to start with at that terminal?

**Mr. Stoner:** Sir, if I might, I will ask Mr. Baribeau, the general manager for the project at Mirabel, to explain this as he has been very deeply connected with this.

**The Chairman:** Mr. Baribeau.

**Mr. Benoit Baribeau:** Mr. Chairman, at the opening of the airport, we will have to start with 14 mobile lounges and this will be increased to 22 eventually. The 22 include a couple of lounges that would be used as spares.

**The Chairman:** How many will be able to dock at a time?

**Mr. Baribeau:** The docking capability is much higher than that because you must allow for the necessity to bring the lounges to the proper place. We will have approximately 40 docking spots at the terminal building.

**The Chairman:** Fine. Go ahead, Mr. MacKay.

**Mr. MacKay:** Mr. Chairman, I realize my time is about up, but I would like to ask Mr. Stoner two general questions, not necessarily related.

First of all, Mr. Stoner, we have been getting a lot of complaints, a lot of representations, from eastern Canada about the apparent shortage of the various types of rolling stock on the railways—bulkhead cars, boxcars—from

[Interprétation]

peu grand car il n'y a qu'à le traverser pour se rendre au salon mobile qui vous amène à l'avion garée à l'extérieur.

Dans les autres cas, avec le système normal de portes, les salons mobiles peuvent être utilisés aux heures de pointe lorsque les avions ne peuvent pas tous accostés. Dans le premier cas, les salons mobiles seront utilisés en permanence.

Je ne pense pas que quiconque puisse dire aujourd'hui que le système l'emporte sur l'autre mais nous sommes convaincus que c'est le système mobile qui convient le mieux à Mirabel en dépit des controverses que cette question soulève encore dans le monde.

**M. MacKay:** Ce sont des jouets plutôt coûteux, ces salons mobiles, n'est-ce pas?

**M. Stoner:** Ils coûtent cher. Si vous regardez le prix des portes d'embarquement, certaines des plus modernes qui sont munies de ponts mobiles peuvent coûter jusqu'à des centaines de milliers de dollars; dans notre cas, on peut investir dans les salons mobiles les économies réalisées sur le terminal. Je ne pense pas que dans l'ensemble ce système coûte plus cher que l'autre, d'après les données que nous possédons.

**M. MacKay:** Monsieur le président...

**Le président:** Puis-je vous interrompre et poser moi-même une question, monsieur MacKay?

Voulez-vous nous dire combien de ces salons mobiles pourront accoster au terminal de Mirabel et combien il en faudra au début pour cet aéroport?

**M. Stoner:** Si vous me permettez, je vais demander à M. Baribeau, le Directeur général de ce projet, de répondre. Il a beaucoup travaillé là-dessus.

**Le président:** Monsieur Baribeau.

**M. Benoit Baribeau:** Lorsque l'aéroport ouvrira, nous devons commencer avec 14 salons mobiles, chiffre qui sera éventuellement porté à 22. Parmi ce nombre, certains sont réservés en cas de panne des autres.

**Le président:** Combien pourront accoster en même temps?

**M. Baribeau:** La capacité d'accostage est bien plus élevée que cela car les salons mobiles vont se déplacer d'une porte à l'autre. Nous avons environ 40 points d'accostage dans le terminal.

**Le président:** Très bien. Allez-y, monsieur MacKay.

**M. MacKay:** Monsieur le président, je sais que mon temps de parole est écoulé mais je voudrais poser deux questions générales à M. Stoner qui ne sont pas nécessairement liées.

Tout d'abord, nous avons reçu un grand nombre de plaintes dans l'Est du Canada au sujet de la pénurie apparente de matériel roulant, de diverses sortes de wagons, en provenance de sociétés telles que *Scott Maritimes*

[Text]

people like Scott Maritimes Limited and, lately, from West Rock Industries Limited of Montreal who claim that they cannot get gypsum products shipped down east to relieve the shortage there. Could you just tell us briefly what your department is doing to try to sort out the priorities between different parts of the country for this type of thing.

Secondly, could you tell us very quickly at what stage of development your deliberations are regarding the advisability of implementing or not implementing this airport head tax.

• 1020

**Mr. Stoner:** On your first question, sir, the problem that you referred to was discussed very fully about three weeks ago at the general conference between the shippers and the railroad companies that was held under the auspices of my Minister. At that time the Atlantic Provinces were well represented there by associations and by a number of interested groups. They were assured by the railroads and by the Minister, to the extent that he could assure on behalf of CN, that every effort would be made to ensure that one part of the country was not deprived for the other. There have been an increasing number of complaints in the last two or three weeks. We have been in touch with the railroads and we think the situation is improving. In part—I would not say it is a major part but some parts of the problem relates to the pool car arrangements that are in effect in that part of the country. I do not know whether that is a very good answer to the first part of your question. On the second part...

**Mr. MacKay:** I agree with you that the situation may be improving a little bit. The President of Scott Maritimes indicated that it was improving, but just yesterday West Rock Industries said they were having problems.

**Mr. Stoner:** It is a continuing problem and I think will be until there is a better balance between the total rolling stock requirements in the country and . . .

On the question of the head tax, as you know the government did announce a \$2.80 charge that was to be applied under the Aeronautics Act, and that was to be charged against the carriers. It would not be, if you will a tax against the passenger per se. That included 30 cents, as I recall, which was to be devoted towards additional security costs that the government is facing.

We ran into a great deal of opposition from the carriers on the administrative implementation of this. I think I can express a view before this Committee that it might have been possible for them to implement it if they had wanted to. I think, however, it was certainly more difficult than implementing the tax that was passed by Parliament in 1969 and which was an add-on, and at the moment the government is reconsidering the alternatives that are open to it in the light of the strong resistance of the carriers to use the \$2.80 formula, and I expect that some announcement one way or another will be made reasonably shortly.

[Interpretation]

Limited et, dernièrement, de West Rock Industries Limited de Montréal qui prétendent qu'elles ne peuvent faire acheminer de gypse vers l'Est où il y a pénurie de ce produit. Pourriez-vous nous dire brièvement comment le Ministère alloue les priorités aux diverses régions du pays en cette matière.

Deuxièmement, pourriez-vous nous dire très rapidement à quelle phase de l'étude sur l'éventuelle taxe sur les passagers dans les aéroports vous en êtes arrivés.

**M. Stoner:** En ce qui concerne la première question, nous avons discuté en détail de ce problème il y a trois semaines lors de la conférence générale entre les transporteurs et les sociétés ferroviaires qui s'est tenue sous les auspices du ministère. Les provinces Atlantiques y étaient très bien représentées par des associations et un certain nombre de groupes intéressés. Des sociétés ferroviaires et le ministre leur ont donné l'assurance, dans la mesure où ce dernier pouvait donner des assurances au nom du CN, qu'aucun effort ne serait épargné pour faire en sorte qu'une partie du pays ne serait pas lésée au profit d'une autre. Au cours des deux ou trois dernières semaines, nous avons reçu un nombre croissant de plaintes. Nous avons pris contact avec les sociétés ferroviaires et je pense que la situation s'améliore. Le problème est dû en partie à l'existence du pool de wagons qui existe dans cette partie du pays. Je ne sais pas si cette question vous satisfiera. En ce qui concerne la deuxième question...

**M. MacKay:** Je conviens avec vous que la situation s'améliore quelque peu. Le président de Scott Maritimes a dit qu'elle s'améliorait mais hier encore, West Rock Industries disait avoir des problèmes.

**M. Stoner:** C'est un problème chronique et je pense qu'il subsistera jusqu'à ce qu'un équilibre soit trouvé entre tout le matériel roulant du pays et...

En ce qui concerne la taxe per capita dans les aéroports, le gouvernement a annoncé qu'il percevrait \$2.80 par passager en vertu de la loi sur l'aéronautique et que cette taxe serait payée par les compagnies aériennes. Si vous voulez, ce n'est pas le passager lui-même qui devrait la verser. Ce chiffre englobe une somme de \$0.30 qui doit être consacrée à l'amélioration de la sécurité dans les aéroports.

La mise en œuvre administrative de cette taxe suscite beaucoup d'opposition de la part des compagnies aériennes. Mon opinion personnelle est que cela ne leur poserait pas de problème insoluble. Il aurait été en tout cas beaucoup plus difficile d'appliquer la taxe que le gouvernement a adoptée en 1969 et le gouvernement étudie actuellement les possibilités de rechange en raison de la forte résistance des compagnies aériennes à la formule des \$2.80 et je pense qu'une annonce sera faite prochainement.

[Texte]

**Mr. MacKay:** In the United States they have a more selective formula. Have you looked at some of these alternatives for individual airports?

**Mr. Stoner:** Yes, sir. There are a number of formulas that do exist. They have a combination of things because as you know, their airports, with the exception of four airports in the country, are all under municipal control. They have in some cases a head tax application. They also have a charge on security that they have been trying to negotiate nationally, and they have a \$3 charge, I believe, on all overseas flights, a flat three-buck charge. We did look at what was happening in all other countries when we tried to draw up our formula.

**The Chairman:** Mr. Guay, a supplementary.

**Mr. Guay (St. Boniface):** The Minister invited the members of the opposition to make any suggestions whatsoever pertaining to this particular matter. My question is—have you received many suggestions from the opposition in this particular regard?

**An hon. Member:** When was the suggestion made, Mr. Guay?

**Mr. Guay (St. Boniface):** It was made in the House.

**An hon. Member:** That must be new.

**Mr. Guay (St. Boniface):** To your knowledge, of course.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski. I had Mr. Mackasey down, but I see he stepped out for a minute. Mr. Mazankowski.

**Mr. Guay (St. Boniface):** I will presume that he has not received many, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I cannot answer for the Minister. We will have to follow it up.

**Mr. Stoner:** There have certainly been letters received from many members of the House. I would be hard pressed now to specify whether these were in some cases making specific suggestions or whether they were simply registering some concerns that had been made to members. There has been a fair bit of correspondence, but I do not know that we have had anyone who suggested a better way, so to speak, of doing it.

**The Chairman:** Before you begin, Mr. Mazankowski, there is one question that has been bothering me. Is the mobile lounge concept what is possibly envisioned at the Ottawa Airport, seeing the hesitancy or reluctance to see some kind of gate that is equal or comparable to many of the other airports in Canada? What is in the books for Ottawa?

**Mr. Stoner:** I might ask Mr. Winsor. I understood that they were going to move from gate-loading.

**The Chairman:** Mr. Winsor.

[Interprétation]

**M. MacKay:** Aux États-Unis, on a adopté une formule plus sélective. Avez-vous envisagé d'adopter un système de ce genre dans des aéroports individuels?

**M. Stoner:** Oui, monsieur. Il existe un certain nombre de formules. Aux États-Unis, on en trouve toute une série car, comme vous le savez, à l'exception de quatre aéroports, les aéroports sont sous contrôle municipal. Dans certains cas, une taxe per capita est perçue. Mais on essaie également d'y négocier une taxe de sécurité au niveau national et je crois qu'une taxe de \$3.00 est imposée pour tous les vols outre-mer. Avant d'adopter notre formule, nous avons étudié tous les systèmes en vigueur dans les autres pays.

**Le président:** Monsieur Guay, pour une question supplémentaire.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Le ministre a invité les membres de l'Opposition à faire des suggestions à ce sujet. Ma question est la suivante: les députés de l'Opposition vous en ont-ils fait beaucoup?

**Une voix:** Quand cette invitation a-t-elle été lancée, monsieur Guay?

**M. Guay (Saint-Boniface):** Elle a été lancée à la Chambre.

**Une voix:** Ce doit être nouveau.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Pour vous, bien entendu.

**Le président:** Monsieur Mazankowski. J'avais le nom de M. Mackasey sur ma liste mais il vient de sortir. Monsieur Mazankowski.

**M. Guay (Saint-Boniface):** Je présume qu'il n'en aura pas reçu beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Je ne peux répondre à la place du ministre. Il faudra y revenir plus tard.

**M. Stoner:** Nous avons reçu des lettres de la part d'un grand nombre de députés. Il me serait difficile de préciser si elles contenaient des suggestions précises ou si elles contenaient autre chose. Il y a eu pas mal d'échange de correspondance mais je ne pense pas que quelqu'un nous ait proposé une solution meilleure.

**Le président:** Avant que vous commenciez, monsieur Mazankowski, il y a une question qui me préoccupe. Envisage-t-on d'adopter le système des salons-mobiles à l'aéroport d'Ottawa, étant donné la réticence apparente à y construire des portes d'embarquement comme dans les autres aéroports canadiens? Que projette-t-on pour Ottawa?

**M. Stoner:** Je vais demander à M. Windsor de répondre. Je crois que l'on va abandonner le système de l'embarquement aux portes.

**Le président:** Monsieur Winsor.

[Text]

• 1025

**Mr. Winsor:** Mr. Chairman, there is no master plan finalized for Ottawa at the moment but we envisage the normal bridge loading concept at the moment.

**The Chairman:** Thank you. It seems odd that the National Capital is the last to receive a bid, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Stoner, when the Minister announced a freeze on horizontal freight rate increases across the board for Canada's railways, this, in effect, froze trucking rates as well. In the supplementary estimates we had approved something like \$41 million to be paid to the railways in lieu of the freight rate freeze. However, nothing has been done to offset the increased costs of operation, the same inflationary pressures and the increased costs of doing business for the trucking industry. I realize some representations have been made to your department on that particular point. Is anything being developed to apply equal treatment to the mode of trucking as well as the mode of railroading?

**Mr. Stoner:** Mr. Mazankowski, you are correct that there have been discussions with the Truckers Association and with a number of individuals who have written in on this point. It was recognized that the government had no authority under the present legislation, under the present division of powers with the provinces, to pay a subsidy to the truckers. It would require special legislation. We have the special legislation that enables us to extend the subsidies in the Atlantic provinces to the trucking industry. This was done three or four years ago. At the moment, trucking comes generally under the regulation of the provinces although the government, under the National Transportation Act, as you are aware, can, with the consent of the provinces, bring some parts of it back under federal control. This has been recognized as a problem and work on this aspect is being done in connection with the new transportation policy that my Minister referred to.

**Mr. Mazankowski:** Under the principle of the present transportation policy based on competition, certainly it would be unfair for the federal government to assist one mode while not applying equal treatment to the other. It seems to me that if you carry that kind of a philosophy to its ultimate you would literally destroy one mode of transportation. I think particularly in this day and age when we must rely on all modes it is a rather high-handed method of delivering the truckers a severe blow. Is there no way through the discussions that are taking place with the provinces that some kind of a formula cannot be worked out? Where do we stand in the total picture of establishing a uniform trucking code across the country?

**Mr. Stoner:** On the first question, I do not know whether it would be high-handed. I think it is probably a question of having the authority. I think it is probably a bit inequitable, if one mode is to be competitive to the other, to have that happen. One of the interesting things about the freeze is that the trucking industry, generally,

[Interpretation]

**M. Winsor:** Monsieur le président, à l'heure actuelle, il n'existe pas de plan déterminé pour Ottawa, mais nous envisageons le principe du pont.

**Le président:** Je vous remercie. Il paraît étrange que la Capitale nationale ait été la dernière à recevoir une offre, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur Stoner, lorsque le Ministre a annoncé le gel des augmentations des tarifs de transport horizontaux, à la Commission, pour les chemins de fer canadiens, cela a en effet gelé également celui des transports par camions. Dans le budget supplémentaire, nous avons approuvé une somme de \$41 millions à verser aux compagnies ferroviaires en compensation. Toutefois, rien n'a été fait pour compenser l'augmentation du coût de fonctionnement, ni les pressions inflationnistes, ni l'augmentation des frais d'opération de l'industrie du camionnage. Je sais que des demandes ont été faites à votre ministère à ce sujet en particulier. Est-ce que l'on a cherché à mettre au point une méthode s'appliquant également au camionnage et au transport ferroviaire?

**M. Stoner:** Monsieur Mazankowski, vous avez raison de dire qu'il y a eu des discussions avec l'Association des camionneurs, et plusieurs personnes qui ont écrit à ce sujet. On a reconnu que le gouvernement n'avait pas le pouvoir en vertu de la législation actuelle, en vertu du principe de la division des pouvoirs avec les provinces, de verser des subsides aux camionneurs. Il faudrait pour cela une législation particulière. Nous avons la législation spéciale qui nous permet d'étendre ces subsides dans les provinces atlantiques à l'industrie du camionnage. Cela a été fait il y a trois ou quatre ans. A l'heure actuelle, l'industrie du camionnage dépend de la juridiction des provinces, même si le gouvernement, en vertu de la Loi nationale sur les transports, comme vous le savez, peut, avec l'assentiment des provinces, reprendre sous son contrôle une partie de cette juridiction. On sait qu'il y a là un problème et des travaux ont été faits à ce sujet dans le cadre de la nouvelle politique des transports dont a parlé le Ministre.

**M. Mazankowski:** En vertu des principes de la politique des transports actuels fondés sur la concurrence, il serait sans aucun doute injuste que le gouvernement fédéral ne traite pas de façon identique les différents modes de transport. Il me semble que si l'on applique cette philosophie à l'extrême, on finira par détruire littéralement l'un des modes de transport. Il me semble qu'à notre époque, où nous dépendons de tous les modes de transport, il est tout à fait arbitraire d'attaquer ainsi les camionneurs. Dans les discussions qui ont eu lieu avec les provinces maintenant, n'y a-t-il pas moyen de trouver une formule? Où en sont les tentatives visant à définir un code du camionnage qui s'applique à l'ensemble du pays?

**M. Stoner:** En ce qui concerne votre première question, je ne sais pas si cela est vraiment arbitraire. C'est surtout une question de compétence. Je pense qu'il est sans doute injuste que cela se produise si un mode de transport doit concurrencer l'autre. L'un des effets intéressants du gel est que l'industrie du camionnage a connu une excel-

[Texte]

has had a pretty good year. That is not to say that they would not have had a better year if the freeze had not been on. As you know, the railroads and the trucking companies were carrying record amounts of goods in the last year, the last six months particularly.

Discussions with the provinces have been held. This was sensitive because, at the moment, they are not particularly disposed towards the concept of subsidy.

• 1030

Their interest is in regulation and to some degree they look at this as a revenue source rather than as a means of subsidy, but I should think that in the total package of a new policy this would be a very important concept. However, the freeze was announced as being temporary and I think it had an expiry date of January 1, 1975, so presumably this is not a permanent built-in feature to the system. In any event, I think your point is well taken, that it creates a disparity with the trucking industry.

**Mr. Mazankowski:** In other words, under the present legislative mechanism there is no way in which the federal government could assist the trucking industry if they wished. Is that really what you are saying?

**Mr. Stoner:** It is my impression that without special legislation—I suppose you could always have a \$1 item in the estimates as legislative authority to try to do something, but if the federal government were to do that I think there would be fairly complicated administrative problems. In the first place, we discovered that in the Atlantic provinces the payments of the subsidies were far more difficult to administer than with the railroads. Their invoicing and their general accounting practices do not make it quite as easy to go in and determine exactly what one should be paying by way of subsidy.

**Mr. Mazankowski:** Has any target date been established as to when a uniform code of trucking regulations might be established between the provinces? Are you working towards a target date, or is it just sort of a . . .

**Mr. Stoner:** There are two parts to the discussions that have been going on with the provinces. One was the discussion directed at, if you will, returning to the federal government, under the National Transportation Act, control over interprovincial trucking.

**Mr. Mazankowski:** The federal government had that authority at one time.

**Mr. Stoner:** At one time, and it was delegated . . .

**Mr. Mazankowski:** In 1953 or 1954?

**Mr. Stoner:** Yes, sir, and it was delegated under an amendment to the Motor Vehicle Act. We have had a number of meetings. The proclamation of Part III was agreed to by the provinces, but since that time we have not really had a very successful time in trying to develop a formula by which we could bring them all in on an arrangement which would enable the federal govern-

[Interprétation]

lente année. Cela ne veut pas dire que l'année n'aurait pas été meilleure si le gel n'avait pas été appliqué. Comme vous le savez, les compagnies ferroviaires et de camionnage ont transporté des quantités records de marchandise l'an dernier, particulièrement au cours des six derniers mois.

Il y a eu des discussions avec les provinces. A l'heure actuelle, la situation est difficile car les provinces ne sont pas prêtes à admettre le concept des subsides. Elle s'in-

teresse particulièrement à la réglementation et dans une certaine mesure envisage cela comme une source de revenus plutôt que comme des subsides, mais je pense que dans l'ensemble de la nouvelle politique il s'agirait d'un concept important. Toutefois, le gel qui a été annoncé est temporaire et je pense qu'il prendra fin le 1<sup>er</sup> janvier 1975; par conséquent, ce n'est pas là une caractéristique permanente du système. En tous cas, je pense que vous avez raison, et qu'il y a effectivement une disparité avec l'industrie du camionnage.

**M. Mazankowski:** En d'autres termes, les mécanismes législatifs actuels ne permettent pas au gouvernement fédéral d'aider comme il le voudrait l'industrie du camionnage. Est-ce bien ce que vous dites?

**M. Stoner:** Il me semble que sans législation spéciale, on pourrait effectivement prévoir un poste de \$1 dans le budget des dépenses; mais si c'est ce que décidait le gouvernement fédéral, je pense que nous connaîtrions des problèmes administratifs fort complexes. Tout d'abord, nous avons découvert que dans les provinces de l'Atlantique il était beaucoup plus difficile de gérer les paiements des subsides que les chemins de fer. Leur système de comptabilité ne permet pas facilement de savoir quels sont les subsides qui doivent être payés.

**M. Mazankowski:** A-t-on défini une date limite à propos d'un code du camionnage uniforme entre les provinces? Avez-vous cherché à définir une date limite, ou bien s'agit-il simplement de . . .

**M. Stoner:** Il y a deux aspects aux discussions en cours avec les provinces. L'un des aspects, si vous voulez, concerne le contrôle du camionnage interprovincial par le gouvernement fédéral dans le cadre de la Loi nationale des transports.

**M. Mazankowski:** À une époque le gouvernement fédéral avait cette autorité.

**M. Stoner:** C'est exact, mais elle a été transmise . . .

**M. Mazankowski:** En 1953 ou 1954?

**M. Stoner:** Oui, et ces pouvoirs ont été transmis à la suite d'une modification à la Loi sur le transport par véhicule à moteur. Nous avons eu plusieurs réunions à ce sujet. La proclamation de la troisième partie a été acceptée par les provinces, mais jusqu'à présent nous n'avons pas vraiment réussi à mettre au point une formule nous permettant de regrouper cela sous une disposition

[Text]

ment to take back, if you will, the authority over inter-provincial and international trucking.

On the question of uniform codes, supplementary discussions were taking place there to see if greater uniformity between the provinces could be achieved to somewhat reduce the headaches that the truckers raise in dealing with more than one province. I think a fair bit of progress has been made in that area, but that has been, if you will, an effort on the part of the provinces to come to a common base.

**Mr. Mazankowski:** Turning to another subject, Mr. Chairman. I am interested in the work of your Motor Vehicle Traffic Safety Branch and I would like you to outline in some detail, as briefly as you can, I suppose, what this particular branch does. You indicate that there are test programs involving such things as exhaust emission and protection tests: two thousand tests were made of vehicle components such as lights, tires, seat belts and related items. With the advent of the Auto Pact and a number of our vehicles coming in from across the border, what is different in our safety standards vis-à-vis the United States, and how do you monitor the matter of safety in automobiles that are produced in the United States for Canadian purposes. What type of work do you do in the area of the exhaust emissions? It seems as though most of the exhaust emission technology has been developed in the United States. Do we have any real clout in respect of prescribing standards that we, as Canadians, want to serve our particular purpose. How much authority do you have?

• 1035

**Mr. Stoner:** I understand the nature of your question, and it is because of the close relationship that exists in the industry. I do not think Dr. Campbell, the head of the branch and who could give you a very detailed answer to this, is here. Briefly, however, I think we do carry out tests on, first of all, a number of cars that are made in Canada. There are a fair number of brands that are manufactured in Canada largely and move back and forth across the border. Our safety standards, as you know, apply either at the point of import or the point of manufacture. So we are dealing with a certain number of cars of which we are, if you will, the unique manufacturer. In other cases, the answer is that we have, I think, established a degree of independence, and I do not mean this to be critical of the United States, but independence of the automobile manufacturers that they have not achieved in the United States.

**Mr. Mazankowski:** Are your emission standards, for example, different in Canada than they are in the United States?

**Mr. Stoner:** Yes, the standards that have been set for the Americans for 1975 are somewhat more rigid than the Canadian standards. But if I might just complete the earlier part of my comments, Mr. Mazankowski. We have initiated within our branch a number of recalls that had not been picked up in United States, and, in fact,

[Interpretation]

permettant au gouvernement fédéral de reprendre, si vous le voulez, la juridiction relative au camionnage interprovincial et international.

À propos de la question d'un code uniforme, des discussions supplémentaires ont eu lieu pour voir si on ne pourrait pas parvenir à une plus grande uniformité entre les provinces et supprimer les difficultés que rencontrent les camionneurs traitant avec plusieurs provinces. Je crois que des progrès ont été faits en ce domaine, et que les provinces se sont efforcées de trouver une base commune.

**M. Mazankowski:** Je voudrais aborder un autre sujet, monsieur le président. Je me suis intéressé aux travaux de votre Direction de la sécurité automobile et routière et j'aimerais que vous nous disiez brièvement et à l'aide de détails ce que cette direction fait en particulier. Vous nous avez dit qu'il y avait des programmes d'essai concernant les échappements et les mesures de protection, que 2,000 essais avaient été faits sur des éléments automobiles comme les phares, les pneus les ceintures de sécurité et ainsi de suite. Avec l'arrivée du Pacte automobile et le fait que plusieurs véhicules proviennent des États-Unis, quelle est la différence entre nos normes de sécurité et les normes américaines, et comment contrôlez-vous la sécurité des automobiles fabriquées aux États-Unis à destination du marché canadien? Quels sont les travaux que vous faites à propos des émissions de gaz d'échappement? Il semble que toute la technologie relative aux émissions d'échappement ait été mise au point aux États-Unis. Avons-nous des difficultés à prescrire des normes que nous aimerions voir répondre à nos objectifs particuliers. Quels sont les pouvoirs que vous détenez en la matière?

**M. Stoner:** Je comprends la nature de votre question, et je pense que cela est dû aux rapports très étroits qui existent dans cette industrie. Je ne pense pas que le D<sup>r</sup> Campbell, qui est le chef de cette division et le seul à pouvoir vous répondre de façon détaillée, soit ici. Toutefois, nous faisons des essais avant tout sur nombre de voitures fabriquées au Canada. Il y a un nombre important de marques fabriquées au Canada et transportées de part et d'autre de la frontière. Nos normes de sécurité, comme vous le savez, s'appliquent soit au lieu d'importation ou à l'usine. Ainsi nous avons à faire à plusieurs voitures dont, si vous voulez, nous sommes l'unique fabricant. Dans les autres cas, la réponse est que nous avons défini un degré d'indépendance, et je ne veux pas me montrer critique à l'égard des États-Unis, mais je parle de l'indépendance des fabricants d'automobiles telles qu'elles n'existent pas encore aux États-Unis.

**M. Mazankowski:** Vos normes concernant le gaz d'échappement sont-elles différentes au Canada de celles des États-Unis?

**M. Stoner:** Oui, les normes qui ont été définies par les Américains pour 1975 sont plus rigides que les normes canadiennes. Mais je voudrais avec votre permission terminer ma première réponse, monsieur Mazankowski. Nous avons dans notre division décidé d'un nombre de rappels qui n'avaient pas été effectués aux États-Unis et qui en

[Texte]

eventually led to recalls in United States as well. So it is not really just a question of having a branch there saying, "Me, too." I think that is a fair question, given the nature of the industry. I am sorry that Dr. Campbell is not here because he really has I think quite an impressive story to tell.

**Mr. Mazankowski:** Do you have different standards in Canada for tires, seat belts and lights and items of that nature?

**Mr. Stoner:** There are no common standards on many of these things but where much of the testing turns up it is in things like the brake system and this is sometimes in a particular series that is run through. It is not just the whole run of the year and so on.

But I would think on the question of tires, we are now moving with legislation which I think is before the House to bring replacement tires, the tires you buy after the first ones you have on your car, under federal control. This has been under provincial control to date. That is a pretty serious area because the general quality of a replacement tire has been found to be about one-quarter less effective than the tire that is on the original automobile so that it is really quite important that these be brought under control and test and be subject to recall. We hope this legislation will go through the House so that we will be able to do that.

**Mr. Mazankowski:** Just one short question.

**Mr. Stoner:** I am sorry I took so long. I apologize.

**Mr. Mazankowski:** That is fine, Mr. Stoner. Has your department ever gone to an automotive manufacturer and said: this is a safety compliance that we, as a department, insist you must have on the automobile that you produce for sale in Canada?

**Mr. Stoner:** Yes, we have, sir.

**Mr. Mazankowski:** On a number of occasions?

**Mr. Stoner:** I think we have on a number of occasions. I think in some cases I believe we are in the process of taking action now against one company for failure to comply. We have certainly done it on a number of occasions.

**The Chairman:** I will go to Mr. Mackasey, but I will just follow up Mr. Mazankowski's questioning, Mr. Stoner. Due to the doubling of the price of crude oil, which we are all very well aware of and the increase in the price of gas, has there been any request from regions within Canada to the department perhaps to be less stringent in enforcing the emission exhaust controls which definitely do increase gas consumption? Has there been any tendency or any request for the department to relax a little bit on this concept due to the high price of fuel?

**Mr. Stoner:** Yes, sir. This is a matter which, incidentally on the question of emission controls, is a sort of joint jurisdiction between ourselves and the Department of the

[Interprétation]

fin de compte ont provoqué des rappels aux États-Unis également. Il ne s'agit donc pas uniquement de disposer d'une division qui dise: «Moi également». Je pense que c'est là une question équitable, étant donné la nature de l'industrie. Je regrette que le D<sup>r</sup> Campbell ne soit pas ici car il aurait sans aucun doute des détails fort intéressants à vous communiquer.

**M. Mazankowski:** Les normes canadiennes concernant les pneus, les ceintures de sécurité, les phares et ainsi de suite sont-elles différentes?

**M. Stoner:** Il n'y a pas de norme commune à tous ces éléments mais la plupart des tests s'appliquent au système de freinage par exemple et à toute une série en particulier. Il ne s'agit pas uniquement de la production de l'année mais de toute la série.

A propos des pneumatiques, nous avons une législation qui est maintenant présentée à la Chambre, visant à mettre sous contrôle fédéral les pneus de remplacement, c'est-à-dire ceux que l'on achète après que le premier train de pneus ait été usé. Jusqu'à présent il s'agissait d'un contrôle provincial. C'est là un domaine particulièrement sérieux car la qualité générale des pneus de remplacement s'est révélée être inférieure dans le quart à celle des pneus originaux et par conséquent il est très important qu'un contrôle s'effectue et que l'on puisse procéder à des rappels. Nous espérons que la Chambre va adopter cette législation pour nous permettre de le faire.

**M. Mazankowski:** Une dernière question.

**M. Stoner:** Je regrette d'avoir pris tant de temps. Veuillez m'en excuser.

**M. Mazankowski:** C'est très bien, monsieur Stoner. Votre ministère s'est-il déjà adressé à un fabricant d'automobiles pour lui suggérer des mesures de sécurité que le ministère veut voir prises à propos des automobiles fabriquées et vendues au Canada?

**M. Stoner:** Oui, monsieur.

**M. Mazankowski:** Dans combien de cas?

**M. Stoner:** Je pense que ces cas sont nombreux. Dans certains cas nous exerçons des poursuites à l'encontre de la compagnie qui n'a pas respecté ces mesures. Nous l'avons déjà fait en maintes occasions.

**Le président:** Je vais donner la parole à M. Mackasey, mais j'aimerais avant poursuivre les questions de M. Mazankowski, monsieur Stoner. Étant donné l'augmentation par deux du prix du pétrole brut, ce dont nous sommes conscients, étant donné l'augmentation du prix de l'essence, des régions du Canada se sont-elles adressées au ministère lui demandant d'être moins exigeant en matière de contrôle des gaz d'échappement, qui sans aucun doute augmentent la consommation d'essence? Y a-t-il eu une tendance ou des demandes adressées au ministère pour être plus souple en matière d'émission en raison du prix élevé du carburant?

**M. Stoner:** Oui, monsieur. La question du contrôle des échappements dépend en fait de notre juridiction et de celle du ministère de l'Environnement mais il y a eu nom-

[Text]

Environment but there have been a number of representations on this aspect. As a result the Canadian government took a decision about six months ago not to use the catalytic converter which requires, as you know, unleaded gasoline.

• 1040

This was regarded as being a saving in terms of both the fuel cost, the cost to the industry, the oils industry generally, with respect to converting to gasoline, and the additional benefits that were gained in terms of the environment, seem to be very marginal. There was a good deal of discussion on it, but it was a question I think of a tradeoff at the time and the government decided to take somewhat less on cars manufactured in Canada.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Stoner.

**Mr. Mackasey:** Following up on the Chairman's question, Mr. Stoner, obviously what you are saying is that we have reduced emission control standards slightly because of the cost of fuel. Am I right in that?

**Mr. Stoner:** At the time the original decision was taken to move to standards slightly below those in the United States the fuel crisis had not reached its peak.

**Mr. Mackasey:** Is any consideration being given to changing the decision in the light of the marginal profit the oil companies got, perhaps roll back their profits a little and come back to the original emission standards which were either active or inactive at the time?

**Mr. Stoner:** As I say, the original decision was taken before the really sharp increases in fuel energy developed. I think your point has some validity. Perhaps it is not so much the returns to the oil companies which this program was designed to assist but rather to try to assist the Canadian consumer a little bit in the price of what he would have to pay for his automobile.

**Mr. Mackasey:** On the other hand, he might have to walk. Even Mr. Chairman does not like the area he has walked into, but I know he appreciates ...

**The Chairman:** No, I have nothing ...

**Mr. Mackasey:** ... my right to raise these points.

**The Chairman:** No, no. I am sorry, Mr. Mackasey.

**Mr. Mackasey:** My point is that the original emission standards were designed to reduce as much as possible the lead content in the atmosphere. There has been a lot of talk recently about the potency of lead. Is there any justifiable reason that our emission standards should be reduced below that of the Americans?

**Mr. Stoner:** Well, I think this was a matter that was discussed pretty rigidly between the departments concerned and between the ministers concerned and certainly the feeling was that the degree of toxicity, if you will, that was involved by the additional expense was almost minimal.

[Interpretation]

bre de demandes à ce sujet. A la suite de ces demandes, le gouvernement canadien a, il y a environ six mois, décidé de ne pas utiliser le convertisseur de catalyse qui comme vous le savez nécessite de l'essence sans plomb.

On a estimé qu'il s'agissait d'une économie sur le prix du carburant, le prix payé par l'industrie, celle des raffineries en général, et les bénéfices supplémentaires acquit en matière d'environnement semblent très marginaux. On en a beaucoup discuté, mais il s'agissait à mon avis d'une question de commercialisation et le gouvernement a décidé d'être moins exigeant à propos des voitures fabriquées au Canada.

**Le président:** Je vous remercie monsieur Stoner.

**M. Mackasey:** Pour reprendre la question du président, monsieur Stoner, vous dites en fait que nous avons diminué les normes relatives à l'échappement en raison du prix du carburant. Est-ce exact?

**M. Stoner:** Lorsque l'on a décidé de fixer des normes légèrement inférieures aux normes américaines, la crise du pétrole n'avait pas atteint son maximum.

**M. Mackasey:** Est-ce que l'on envisage maintenant de modifier cette décision à la suite des profits marginaux obtenus par les compagnies pétrolières, peut-être en diminuant leurs profits quelque peu et en revenant aux normes d'émission telles que définies à l'origine et qui étaient soit actives ou inactives à l'époque?

**M. Stoner:** Comme je l'ai dit, la décision a été prise avant que n'interviennent les augmentations importantes sur les carburants. Je crois que votre argument est excellent. Peut-être que ce programme ne visait pas particulièrement les bénéfices des compagnies pétrolières mais plutôt ce que le consommateur canadien devait payer pour son automobile.

**M. Mackasey:** D'un autre côté, il se pourrait qu'il ait à marcher. Même si le président n'aime pas les quartiers où il doit marcher, je sais qu'il reconnaît ...

**Le président:** Non, je n'ai rien ...

**M. Mackasey:** Mon droit à poser ces questions.

**Le président:** Non. J'en suis désolé, monsieur Mackasey.

**M. Mackasey:** Ce que je veux dire c'est qu'à l'origine les normes sur les gaz d'échappement visaient à réduire autant que possible la teneur en plomb dans l'atmosphère. Il y a eu beaucoup de discussions récemment à propos de cette question. Y a-t-il une raison suffisante pour que nos normes concernant les gaz d'échappement soit inférieures américaines?

**M. Stoner:** Eh bien, c'est une question qui a été abordée entre les ministères concernés et les ministres concernés et on a estimé que le degré de toxicité, si vous voulez, qui était impliqué par cette dépense supplémentaire était presque minime.



[Texte]

**Mr. Mackasey:** Then the Americans are demanding too high a standard?

**Mr. Stoner:** I think to some degree that might be the case. I think that is the view taken by some of our ministers.

On the question of fuel consumption and so on that relates to these pollution controls, I do not think the energy crisis itself was all that important a factor in the decision, because the addition of pollution control devices, while it does cut back on the productivity of your gallon of gasoline, does much less so than all these fancy frills like power windows and all the other bits and pieces that you want in your car.

**Mr. Mackasey:** You are worried about price and I am worrying about survival. You can do without power windows, you do not have to buy them, because you can survive without them. But I am not too sure that we are further ahead by reducing the cost of an automobile and then in 10 years find out the population is poisoned with lead. That is all I am trying to say.

**The Chairman:** Come on out to the prairies, Mr. Mackasey; there is no need for that.

**Mr. Mackasey:** Anyway, Mr. Stoner, I have made my point and I do not think there is any use belabouring it. I am not here to protect the ministers, I am worried about people.

**Mr. Mazankowski:** You made the point yourself.

**The Chairman:** Mr. Guay, did you have a question?

**Mr. Stoner:** I think, sir, we were reassured, before adopting these standards completely, by the Department of Health and Welfare that such standards were certainly not dangerous in either the short or long run. I think if there had been any question of what you were saying being true I certainly do not think that...

**Mr. Mackasey:** Am I right in saying that in 1975 the American standards will be more stringent than Canadian?

**Mr. Stoner:** To the extent that they will have catalytic converters on them and use unleaded gasoline.

**Mr. Mackasey:** And our point in relaxing in this area is basically the additional cost of the automobile to the consumer.

**Mr. Stoner:** I think it was a variety of factors that were...

**Mr. Mackasey:** Well, that was the one you gave a few minutes ago, the cost to the consumer. Do you not think General Motors can absorb this little gadget?

• 1045

**Mr. Stoner:** I would like to think they could, but I do not know whether they would.

[Interprétation]

**M. Mackasey:** Alors les normes américaines sont trop élevées?

**M. Stoner:** Je pense que dans une certaine mesure ça pourrait être le cas. C'est à mon avis l'opinion de certains ministres.

A propos de la question de la consommation en carburant dans le cadre des contrôles sur la pollution, je ne crois pas que la crise de l'énergie elle-même soit un facteur important dans la décision, car l'addition d'éléments de contrôle de la pollution, tout en diminuant le rendement par gallon, a moins d'effets que tous ces procédés comme les vitres électriques et ainsi de suite que l'on trouve dans les voitures.

**M. Mackasey:** Vous vous inquiétez du prix et je m'inquiète de la survie. On peut se passer de vitre électrique, il n'est nécessaire de les acheter, car on peut très bien s'en priver. Mais je ne pense pas que l'on puisse diminuer encore le coût des automobiles et découvrir que dans 10 ans les gens sont empoisonnés par le plomb. C'est tout ce que je cherche à dire.

**Le président:** Dans les prairies, monsieur Mackasey, il n'y a pas besoin de cela.

**M. Mackasey:** En tout cas, monsieur Stoner, j'ai présenté mon argument et je ne pense pas qu'il y ait lieu de le poursuivre. Je ne cherche pas à protéger les ministres; je m'inquiète des canadiens.

**M. Mazankowski:** C'est vous-même qui avez abordé ce sujet.

**Le président:** Monsieur Guay, avez-vous une question?

**M. Stoner:** Il me semble, monsieur, qu'avant d'adopter ces normes tout à fait, le Ministère de la Santé et du Bien-être nous a assuré que ces normes n'étaient absolument pas dangereuses à plus ou longs termes. Si ce que vous dites est vrai, je ne pense pas que...

**M. Mackasey:** Aie-je raison de dire qu'en 1975 les normes américaines seront plus sévères que les normes canadiennes?

**M. Stoner:** Dans la mesure où les américains utilisent des convertisseurs de catalyse et de l'essence sans plomb.

**M. Mackasey:** La raison pour laquelle nous demandons une plus grande souplesse est essentiellement celle des coûts supplémentaires des automobiles payées par les consommateurs.

**M. Stoner:** Il me semble qu'il y avait plusieurs facteurs qui étaient...

**M. Mackasey:** Eh bien, c'est celui que vous avez mentionné il y a quelques instants, le prix payé par les consommateurs. Ne pensez-vous pas que General Motors pourrait absorber le prix de ce petit gadget?

**M. Stoner:** Je pense qu'elle pourrait le faire mais je ne sais pas si elle voudrait.

[Text]

**Mr. Mackasey:** Why would they not, if they were told to, if you set the standards accordingly? Or are you telling me they fix prices, these automobile companies.

**Mr. Stoner:** I do not think the government has had that much success in being able to fix the price of the automobile. You know, there were some voluntary programs tried out a little while ago.

**Mr. Mackasey:** I will let you off the hook, Mr. Stoner, but I think the implications are clear.

What are the time factors from Montreal to Ottawa on STOL, when you get running right?

**Mr. Stoner:** The total time from downtown by car and then...

**Mr. Mackasey:** No, by STOL. What do you anticipate?

**Mr. Stoner:** We are talking of the Twin-Otter. I have Mr. Pratt here, but I think a lot of it will depend on the time it takes you to get from downtown to Rockcliffe. That is not, perhaps, an ideal downtown site, but it was the best one that was available. The one in Montreal is, as you know, quite central. So I think the whole trip, with some luck, would be considered to be under perhaps an hour and ten minutes. Mr. Pratt, am I right on that?

**Mr. Mackasey:** Including automobile time?

**Mr. Stoner:** Would you like to take the various components of the... If you take the speed of the Twin-Otter and add to it the speed of your automobile through crowds, you get an idea.

**Mr. Denis Pratt (Project Manager (STOL)):** Mr. Chairman, the total trip time we hope to accomplish when the service is operating properly is about an hour and a quarter. The flight time of the aircraft itself is between 40 and 45 minutes. At the best time in Montreal, say from Place Bonaventure or Place Ville Marie it is less than ten minutes to the airport.

**Mr. Mackasey:** Mr. Pratt, you talked about automobile service from, we will say, Rockcliffe to downtown. You mean taxicab service?

**Mr. Pratt:** Actually, we will be operating, sir, a small bus of about 11 passengers from the Rockcliffe airport to a central point in the city.

**Mr. Mackasey:** And how many passengers, through you, Mr. Chairman, do you anticipate will be on the average STOL trip? How many people will be travelling per flight on this plane?

**Mr. Pratt:** The aircraft will hold 11 passengers, sir. Normally, if a service of this nature operates at a load factor of around 60 per cent—which would be about six passengers—it would be providing an effective service.

**Mr. Mackasey:** How many of these are you going to operate a day?

[Interpretation]

**M. Mackasey:** Pourquoi pas, si vous l'y obligez? Ou bien voulez-vous dire que ces entreprises de construction de l'automobile manipulent les prix?

**M. Stoner:** Je ne pense pas que le gouvernement ait eu beaucoup de succès dans ses tentatives de fixer le prix des automobiles. Vous savez, il y a quelque temps on a essayé des programmes volontaires.

**M. Mackasey:** Je vais cesser de vous aiguillonner, monsieur Stoner, mais je pense que les implications sont claires.

Une fois que le service d'avions à décollage court sera en fonctionnement, combien de temps faudra-t-il pour aller de Montréal à Ottawa?

**M. Stoner:** La durée totale du trajet du centre-ville en voiture et ensuite...

**M. Mackasey:** Non, le trajet des avions uniquement. Combien prévoyez-vous?

**M. Stoner:** Les avions seront des Twin-Otter. Je pense que beaucoup dépendra du temps qu'il faut pour aller du centre-ville jusqu'à Rockcliffe. Ce n'est peut-être pas le site idéal pour l'aéroport mais nous n'en avons pas d'autre. L'aéroport de Montréal est situé, lui, très près du centre. Je pense donc qu'avec un peu de chance tout le voyage pendra un peu moins d'une heure et 10 minutes. C'est exact, monsieur Pratt?

**M. Mackasey:** Y compris le trajet en automobile?

**M. Stoner:** Si vous calculiez la vitesse du Twin-Otter et y ajoutiez le temps qu'il faut pour le trajet automobile dans les rues encombrées, vous auriez une idée.

**M. Denis Pratt (gérant du projet (ADAC)):** Monsieur le président, nous espérons que le temps nécessaire pour l'ensemble du trajet une fois que le service sera en pleine opération ne dépassera pas une heure et 15 minutes. La durée du vol lui-même est de 40 à 45 minutes. Au meilleur moment, il faut moins de 10 minutes pour se rendre de la Place Bonaventure ou de la Place Ville Marie à l'aéroport de Montréal.

**M. Mackasey:** Monsieur Pratt, vous parliez d'une liaison automobile entre Rockcliffe et le centre-ville. S'agirait-il de taxi?

**M. Pratt:** Nous aurons, en fait, un minibus pouvant charger environ 11 passagers qui circulera entre l'aéroport Rockcliffe et le centre-ville.

**M. Mackasey:** Combien de vols y aura-t-il par jour? ront-ils emporter à la fois? Quelle est leur capacité?

**M. Pratt:** L'avion peut contenir 11 passagers. Pour un service de ce genre, un taux d'occupation de 60 p. 100, c'est-à-dire 6 passagers, le rendraient rentable.

**M. Mackasey:** Combien de vols y aura-t-il par jour?

[Texte]

**Mr. Pratt:** How many flights?

**Mr. Mackasey:** Yes.

**Mr. Pratt:** There will be initially, I believe, 22 return flights.

**Mr. Mackasey:** That is 132 people. Mr. Stoner, following Mr. McRae's line on the Ottawa to Montreal train service, which now takes approximately 2 hours and 10 minutes as opposed to one hour and 15 minutes, there is not relatively too much difference in time. I do not know what your average number of passengers on the Ottawa to Montreal run is or *vice versa*, but surely to goodness the same type of technology, the same type of expense, put into train service would be much, much more practical than the short hop from Ottawa to Montreal by STOL.

**Mr. Stoner:** I think there are a number of people who would agree with you on that. We have been carrying out evaluation tests for some considerable time with the railroad companies, particularly now that they are moving towards some equipment that might be a little bit more modern and a little bit faster. I am not talking of very high speed things...

**Mr. Mackasey:** Mr. Chairman, could I make some suggestions? Some are practical; some are just, I suppose, expressing my frustrations.

One is that we were sold a bill of goods on the present location of the station. It would have been much better to electrify the run in to the old building.

Number two, the CNR, rightly or wrongly, seems to be—CPR is a dead issue by now—doing everything to discourage passengers. They changed the schedule Monday morning and told nobody about it.

• 1050

You travel from Montreal to Ottawa sometimes as fast as from the station here to Parliament Hill because you cannot get cab service. Do not telephone to find out what changes are coming in because you will get a recorded address, an announcement. All in all, there does not seem to be much being done to attract passengers to what I think is the best method of travel—rail

For instance, there are more and more customers for the dial-a-bus service simply because they go out of their way to attract customers. I know what I am saying should be under CTC but I am just wondering what influence you have with CNR to improve the service on that run?

**Mr. Stoner:** I would agree with many of your points, Mr. Mackasey.

**Mr. Mackasey:** Which ones do you agree with then, Mr. Stoner?

**Mr. Stoner:** Okay, all right; I would agree with you that they could improve their service but I think they could answer this more properly themselves. The turbo-train, as I mentioned, is on the Montreal-Toronto run now and is operating successfully. But, in fairness—and

[Interprétation]

**M. Pratt:** Combien de vols?

**M. Mackasey:** Oui.

**M. Pratt:** Au début je crois qu'il y aura 22 vols aller et retour.

**M. Mackasey:** C'est-à-dire 132 passagers. Pour revenir aux questions de M. McRae sur le service ferroviaire entre Ottawa et Montréal, le trajet dure actuellement 2 heures et 10 minutes, ce qui ne fait pas beaucoup plus que les 75 minutes nécessaires en avion. Je ne sais pas quel est le nombre moyen des passagers sur le train entre Ottawa et Montréal mais il doit quand même être bien plus rentable d'investir ce genre de somme dans l'amélioration du service ferroviaire plutôt qu'aérien.

**M. Stoner:** Vous n'êtes pas le seul à être de cet avis. Cela fait déjà quelque temps que nous faisons des tests conjointement avec les sociétés ferroviaires, surtout maintenant que celles-ci vont mettre en service des trains plus modernes et un peu plus rapides. Je ne parle pas des trains à grande vitesse...

**M. Mackasey:** J'aimerais faire quelques suggestions, monsieur le président. Certaines sont d'ordre politique, d'autres ne sont que destinées à exprimer mes frustrations.

D'abord, nous nous sommes laissés mener par le bout du nez avec le déplacement de la gare d'Ottawa. Il aurait été bien mieux d'électrifier la ligne jusqu'à l'ancienne gare.

Ensuite, le CNR semble faire son possible pour décourager les passagers, à tort ou à raison. Quant au CPR, n'en parlons pas. On a modifié l'horaire lundi matin et personne n'en a rien dit. Il est parfois plus rapide de se

rendre de Montréal à Ottawa que de la gare à la colline du Parlement car il est difficile de trouver des taxis. Ne téléphonez pas pour connaître les changements éventuels à l'horaire, car vous entendrez un message enregistré. De façon générale, on ne semble pas faire grand-chose pour attirer les passagers vers ce qui paraît être le meilleur mode de transport.

Par exemple, il y a davantage de clients utilisant le service d'appel d'autobus, car ces derniers se détournent pour attirer les clients. Je sais que ce que je dis dépend de la CCT, mais je voudrais savoir comment vous pourriez amener le Canadien National à améliorer ses services dans l'avenir.

**M. Stoner:** Je suis d'accord avec plusieurs de vos remarques, monsieur Mackasey.

**M. Mackasey:** Avec lesquelles êtes-vous d'accord, monsieur Stoner?

**M. Stoner:** Je suis d'accord avec vous pour dire qu'ils pourraient améliorer leur service, mais je pense qu'ils seraient plus à même de répondre à cette question. Comme je l'ai dit, le turbo-train fonctionne maintenant entre Montréal et Toronto et de façon excellente. Mais en

[Text]

I am certainly not here as a defender or spokesman for CPR—they are looking very seriously at operating with the LRC type of equipment—and this has been under a certain amount of pressure from the Minister and from the government—between Montreal and Ottawa and between Montreal and Toronto. The railroads themselves are moving to a new awareness of this.

**Mr. Mackasey:** Mr. Chairman, I do not want to be rude, but there is one last area that I want to get into. I refer you, Mr. Stoner, the Committee, and anyone else in the audience, to the column by Jim Stewart in yesterday's *Montreal Star* where he visited a CPR station, a CNR station, and a bus company and compared the difference.

At CPR there was, I think, one or two wickets out of 10 or 12 that were open to service people for tickets. At CNR you had as much as an hour's wait in a lineup which is hardly conducive to encouraging passengers. I am still left with the feeling that everything is being done to discourage passenger service so they can increase their efforts and efficiency in the other area.

**Mr. Stoner:** The only thing I can say on that point, sir, is that when my Minister had his first meeting with the new executive of CNR, the thing that he stressed most during his discussion at that first meeting was: improve passenger service.

**Mr. Mackasey:** Maybe he should have another meeting with them.

**Mr. Stoner:** He did last night, sir.

**Mr. Mackasey:** Good. I will find out when I am going back on Friday.

Mr. Chairman, is the Darling Report part of your general policy study?

**Mr. Stoner:** Yes, sir; it is, in a sense, announced policy. To bring the policy into effect will require legislation as well as notice of withdrawal to the Commonwealth countries.

**Mr. Mackasey:** I got to know a little about water service when I was Minister of Labour. You may tell me that it is another department's responsibility, but government departments, theoretically, are supposed to work together. There is not much use in implementing the Darling Report until you do something about training a merchant marine. We have to reach our full capacity in this country because of a shortage of skilled labour. There is not much sense in implementing the Darling Report tomorrow if you cannot find people to man the ships, and the SIU was the first to tell you that.

Has the Ministry of Transport, the Department of Manpower and Immigration, the appropriate unions—namely the SIU and the Guild—thought of getting together, at least a full year ahead of the implementation of the Darling Report, to set up a school to train skilled workers?

**Mr. Stoner:** Mr. Mackasey, I would like to be able to table, if the documents were not confidential, the memor-

[Interpretation]

toute équité, et je ne suis pas ici pour défendre ou parler au nom du CPR, mais ce dernier a étudié attentivement la possibilité d'utiliser les équipements de types LAC et le ministre et le gouvernement ont exercé beaucoup de pression entre Montréal et Ottawa et Montréal et Toronto. Les compagnies ferroviaires elles-mêmes s'en rendent de plus en plus compte.

**M. Mackasey:** Monsieur le président, je ne voudrais pas être impertinent, mais j'aimerais aborder un dernier domaine. Je vous renvoie monsieur Stoner, membre du comité et toute personne présente ici, à l'article de Jim Stewart, dans le *Montreal Star* d'hier, où il parle d'une visite à la gare du CP, à la gare du CN et à une compagnie d'autobus et fait des comparaisons.

Pour le CP il y avait, je pense, un ou deux guichets sur dix ou douze ouverts au public pour la vente de tickets. Au CN, il fallait faire la queue une heure, et cela ne va pas encourager les passagers. J'ai toujours l'impression que l'on fait tout pour décourager les passagers afin d'accroître les efforts et l'efficacité dans d'autres domaines.

**M. Stoner:** Tout ce que je puis dire à ce sujet, monsieur, est que lorsque le Ministre a rencontré au début la nouvelle direction du CN, il a souligné essentiellement qu'il fallait améliorer les services de passagers.

**M. Mackasey:** Peut-être devrait-il rencontrer les responsables à nouveau?

**M. Stoner:** C'est ce qu'il a fait hier soir, monsieur.

**M. Mackasey:** Très bien. Je verrai cela à mon retour vendredi.

Monsieur le président, est-ce que le rapport Darling fait partie de votre étude générale de la politique?

**M. Stoner:** Oui, monsieur; s'agit en un sens de la politique annoncée. Pour appliquer cette politique nous avons besoin d'une législation ainsi que d'un délai de retrait au pays du Commonwealth.

**M. Mackasey:** J'ai appris pas mal de choses à propos des vices maritimes lorsque j'étais ministre du travail. Vous pouvez me dire qu'il s'agit-là de la responsabilité d'un autre ministère, mais en théorie tous les ministères sont censés travailler ensemble. Je ne vois pas l'intérêt de mettre en application le rapport Darling à moins que l'on forme une marine marchande. Nous n'en sommes pas encore arrivés à notre pleine capacité au Canada par manque d'employés qualifiés. Il n'est pas utile d'appliquer demain le rapport Darling si nous n'avons personne à affecter aux bateaux, et le SIU a été le premier à vous le dire.

Est-ce que le Ministère des transports, le Ministère de la main-d'œuvre et de l'immigration, les syndicats appropriés, à savoir le SIU et la Guild, ont songé à se réunir, au moins une année complète avant la mise en application du rapport Darling, afin de mettre en place une école pour former des employés qualifiés?

**M. Stoner:** Monsieur Mackasey, j'aimerais présenter ces documents, s'ils n'étaient pas confidentiels, à savoir

## [Texte]

anda that have been exchanged on the subject in the last couple of years, not only respecting the merchant marine, but the whole transportation sector generally. In five years we may not have enough people to run the system. As you know, CNR are training people now at Gimli.

On the specific question of the merchant marine, we have been looking quite extensively at a program that might be developed possibly with both the unions and with the ship owners. At the moment the training has rested with the provinces, which I think as been a mistake.

• 1055

We are now in discussions with the Department of Manpower to see what we can do to increase the flow of people into the merchant marine. Under our present coastguard training program we have a certain amount of interchangeability with the merchant marine. We have established a transportation training institute and it is our hope that that will gradually be the focal point for developing new training bases. As you know, the unions themselves are starting a program of training seamen. The shipowners are a bit skeptical of some aspects of this training, as to whether it would be...

**Mr. Mackasey:** It might cost them money?

**Mr. Stoner:** Whether it would be training them to be union members or whether it would be training them to be seamen, but that...

**Mr. Mackasey:** It depends which union is trying, set by you or the employers association. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Ellis, and then Mr. McRae.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman. I want to get to the points that Mr. Mackasey raised in a few moments, but there are a couple of other things in which I am particularly interested.

One very quick question: why are we spending \$200,000 to \$300,000 on a control tower at Carp which is within sight of the Ottawa International Airport tower? If some is coming in under ILS conditions surely there is no need for that much money in a tower for VFR conditions?

**Mr. Stoner:** It is being developed as a satellite. Perhaps Mr. Walter McLeish might like to give you the details of it.

**The Chairman:** Mr. McLeish.

**Mr. W. M. McLeish (Director General, Civil Aeronautics, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport):** We have a criterion of 35,000 movements upon which is based a need for a control tower. This criterion can be adjusted, depending on the mix of aircraft. It could be a lower figure if the mix were such that it warranted air traffic control. The traffic

## [Interprétation]

les mémoires qui ont été échangés à ce sujet au cours des deux dernières années, non seulement à propos de la marine marchande, mais à tous les secteurs des transports, en général. Dans cinq ans nous n'aurons peut-être pas suffisamment de personnes pour faire fonctionner ce système. Comme vous le savez, le CNA forme des employés à Gimli.

A propos de la marine marchande en particulier, nous avons examiné de façon détaillée un programme qui pourrait être appliqué si possible en collaboration avec les syndicats et les propriétaires de bateaux. A l'heure actuelle, la formation des employés dépend des provinces, et c'est à mon avis une erreur. Nous avons actuellement

des entretiens avec le ministère de la Main-d'œuvre en vue d'orienter un plus grand nombre de personnes vers une carrière dans la marine marchande. Le programme de formation de la garde côtière permet certains échanges avec la marine marchande. Nous avons institué un régime de formation dans le domaine des transports et nous espérons pouvoir graduellement nous charger de l'installation de nouvelles bases de formation. Vous savez que les syndicats ont commencé un programme de formation des matelots. Les armateurs sont réticents au sujet de certains aspects de cette formation, cependant...

**M. Mackasey:** Cela pourrait leur coûter de l'argent?

**M. Stoner:** Ils se demandent s'ils seraient formés comme membres de syndicats ou comme matelots, mais cela...

**M. Mackasey:** Cela dépend quel syndicat s'en occupe, si le projet est entrepris par vous ou des associations d'employeurs. Merci, monsieur le président.

**Le président:** M. Ellis puis M. McRae.

**M. Ellis:** Merci, monsieur le président. Je reviendrai au point soulevé par M. Mackasey dans quelques moments mais il y a une ou deux choses qui m'intéressent au plus haut point.

Une très rapide question: pourquoi dépense-t-on \$200,000 à \$300,000 pour une tour de contrôle à Carp alors qu'il y a celle de l'aéroport international d'Ottawa? Si quelqu'un arrive dans les conditions ILS, il n'y a certainement pas de nécessité de faire des dépenses pour une tour dans les conditions VSR?

**M. Stoner:** Il s'agit d'une tour auxiliaire. Peut-être M. Walter McLeish pourrait-il nous fournir certains détails à ce sujet.

**Le président:** Monsieur McLeish.

**M. W. M. McLeish (Directeur général de l'aviation civile, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports):** Nous fondons les exigences sur un critère de 35,000 mouvements pour édifier une tour de contrôle. Ce critère peut varier suivant les types d'aéronefs. Le chiffre peut être moins élevé si la variété des appareils est telle que cela exige le contrôle de la naviga-

[Text]

at Carp has surpassed the minimum figure, and the projections, since Carp is intended to be the satellite airport for Ottawa...

**Mr. Ellis:** Thank you, sir; I do not want to use up all my time on this. Do not move, Mr. McLeish, I think my next question will probably be in your field of control as well.

I have had correspondence with the Department, and a letter has gone or is just going out of my office with regard to the problems we have had at Frobisher Bay. In the estimates we are dealing with now, under Major Capital Projects I notice that the VOR/DME Systems-Arctic Procurement and Installation program is currently estimated at only \$2.3 million, but we are only looking at \$180,000 for Forecast Expenditures to March 31, 1974. Is that because of winter work? Is this because we are going to make all those expenditures in the summer time? Why are we spending so little in the winter up there when obviously there were some problems?

**Mr. McLeish:** The VOR installation at Frobisher was originally placed there three to four years ago. But it turned out that the terrain was not suitable for an ordinary VOR so we had to change to a doppler-type VOR. That work has just been completed. We have now moved into the test phase prior to commissioning. The remaining expenditure is related to...

**Mr. Ellis:** What you are telling me is that that work has been done. But that does not seem to be reflected in this estimate, or is it not shown in this area? Surely that work was not done for \$180,000.

**Mr. Stoner:** What page are you looking at?

**Mr. Ellis:** I am looking at page 27-34 of the Air Navigational Services where it shows the VOR/DME equipment, the Forecast Expenditures to March 31, 1974 of only \$180,000. I see the estimate for the whole year is a little over \$2 million, but that is only \$180,000. My understanding was that that doppler equipment was going in this winter. I am curious as to where the expenditure is.

• 1100

In a general way, Mr. Stoner might consider this while that information is being looked up. Do I understand that the program, at the expenditure of some \$2 million, is complete? It appears here that the total cost of the program is slightly over \$2 million, and it would seem to me that there is a need for a much greater expenditure in that particular area and in the Arctic as a whole.

**Mr. Stoner:** Yes, sir, but not included—Mr. Hagglund may want to speak to this point—in the current estimates was a program that was announced and is in our five-year program for a very much more extensive updating of facilities. I do not know, Mr. Hagglund, if you would like to comment on that. It will give you some idea, Mr. Ellis, of the magnitude of the program that is projected.

[Interpretation]

tion aérienne. Le trafic à Carp a dépassé le chiffre minimal et les projections, étant donné que Carp deviendra un aéroport satellite d'Ottawa...

**M. Ellis:** Merci, monsieur; je ne veux pas gaspiller tout mon temps à discuter ceci. Ne bougez pas, monsieur McLeish, ma prochaine question s'adressera probablement aussi à vous.

J'ai échangé de la correspondance avec le Ministère et une lettre vient de quitter ou quittera bientôt mon bureau concernant les problèmes auxquels nous avons à faire face à Frobisher Bay. Dans les crédits que nous étudions présentement, sous la rubrique Grands travaux d'équipement, j'observe que le coût des dispositions VOR de mesure de distance—Achats et installations pour l'Arctique, n'est estimé qu'à \$2.3 millions présentement et nous n'examinons que \$180,000 de prévisions au 31 mars 1974. Est-ce à cause des travaux d'hiver? Est-ce parce que toutes les dépenses seront faites au cours de l'été? Pourquoi avons-nous dépensé si peu en hiver alors qu'il y a tant de problèmes?

**M. McLeish:** Le dispositif VOR a d'abord été installé à Frobisher Bay il y a trois à quatre ans. Mais on a constaté que le terrain n'était pas favorable pour l'installation VOR ordinaire et nous avons dû changer le dispositif pour un VOR du type Doppler. Le travail vient d'être terminé. Nous passons maintenant à la base d'essais avant de le commissionner et le reste des dépenses en rapport à...

**M. Ellis:** Vous dites que les travaux sont faits, mais cela ne semble pas se refléter dans ce crédit ou est-ce que cela n'appartient pas à ces postes? Certainement ces travaux n'ont-ils pas été faits pour \$180,000.

**M. Stoner:** A quelle page êtes-vous?

**M. Ellis:** A la page 27-35 des services aériens où on indique les dispositifs VOR de mesure de distances, avec dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1974 de \$180,000 seulement. Je vois que le coût estimatif pour l'année entière dépasse à peine \$2 millions et ce chiffre n'est que \$180,000. J'avais cru comprendre que le dispositif Doppler était installé cet hiver. J'aimerais en savoir le coût.

M. Stoner pourrait peut-être y réfléchir pendant qu'on cherche cette information. Dois-je comprendre que le programme des 2 millions de dollars représente toutes les dépenses? Il semble, d'après ce que je vois ici, que le coût global du programme soit un peu plus de 2 millions de dollars et il me semble que des dépenses beaucoup plus élevées s'imposent dans l'Arctique en général.

**M. Stoner:** Oui, monsieur, mais non compris, M. Hagglund voudra peut-être parler à ce sujet—dans le budget actuel un programme annoncé dans notre activité quinquennale de perfectionnement de toutes les installations. Je ne sais pas, Monsieur Hagglund, si vous auriez quelques observations à faire, cela vous donnera une idée Monsieur Ellis de l'étendue du programme projeté.

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Hagglund.

**Mr. M. Hagglund (Administrator, Arctic Transportation Agency):** The program that has just been approved for the Arctic is on the order of \$43 million to improve the community airports in the Arctic over a five-year period. It includes bringing them all up to the standard that we accept as normal in southern Canada. This includes aircraft manoeuvring areas, landing aids, meteorological services and the operation and maintenance of the total airport.

**Mr. Ellis:** What about VOR/DME equipment?

**Mr. Hagglund:** VOR/DME equipment will either be associated with the air route structure to provide a vhf airway, or will also be used as a landing aid.

**Mr. Ellis:** How much has been forecast for that particular area?

**Mr. Hagglund:** For the VOR/DME for 1974-75 to 1979-80 there is a total of \$5.2 million.

**Mr. Ellis:** What is the approximate cost of a single VOR installation?

**Mr. Hagglund:** It varies according to where you install it. The average cost would be somewhere around \$200,000.

**Mr. Ellis:** Thank you very much. I wonder if Mr. McLeish has the information on the Doppler and the Frobisher?

**Mr. McLeish:** I apologize, Mr. Chairman. I am not sure whether the figure you are referring to is a bulk purchase figure, because we normally purchase all of our VOR/DME on the basis of bulk purchase for all sites. I am sorry, I just cannot lay my hands on it.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I have some other questions and I would be quite happy to get this later on. I will be at all of the following meetings of the Committee, and there is certainly no immediate urgency for it, but I would be most interested in following this matter up.

Mr. Chairman, if I could now turn my questioning to surface transportation I would like to follow up in part what Mr. Mackasey touched on. I for one very strongly, like Mr. Mackasey, feel that the STOL service between Montreal and Ottawa will be a complete fiasco, frankly. I do not know if anyone has ever ridden in a Twin Otter at 6,000 feet on a July day, but I can assure you that you need to have your seat belt done up tightly because, if you do not, you will hit the roof of the cabin. They are not a very comfortable aircraft. They are a delightful aircraft for what they are intended for, but they are not a very comfortable passenger aircraft at operating elevations.

Mr. Chairman, through you to the Deputy, why, when we have as an objective of the department the providing

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur Hagglund.

**M. M. Hagglund (Administrateur, Agence des transports dans l'Arctique):** Le programme qui vient d'être approuvé pour l'Arctique est de l'ordre de 43 millions de dollars pour l'amélioration des aéroports locaux de l'Arctique au cours d'une période de 5 ans. Cela comprend leur normalisation par rapport aux normes établies dans le Sud du Canada. Cela comprend les aires de manœuvre de l'aéronef, les dispositifs d'atterrissage, les services météorologiques, et l'exploitation et l'entretien de l'aéroport dans son ensemble.

**M. Ellis:** Et le dispositif VOR mesure de distance?

**M. Hagglund:** L'équipement VOR mesure de distance sera ou partie de la structure des voies aériennes vhf ou servira d'aide à l'atterrissage.

**M. Ellis:** Et quelles sont les prévisions pour ce secteur en particulier?

**M. Hagglund:** Les prévisions pour VOR mesure de distance de 1974-1975 à 1979-1980 sont de l'ordre de 5.2 millions de dollars au total.

**M. Ellis:** Quel est le coût approximatif d'une unique installation VOR?

**M. Hagglund:** Cela varie suivant l'endroit où le dispositif est installé. Le coût moyen serait de quelque \$200,000.

**M. Ellis:** Merci beaucoup. Je me demande si M. McLeish a l'information sur le Doppler et le Frobisher?

**M. McLeish:** Je vous prie de m'excuser, monsieur le président, je ne suis pas certain si le chiffre que vous demandez est celui de l'achat en masse car nous achetons d'habitude tout notre équipement VOR mesure de distance en bloc pour tous les sites. Je regrette de ne pouvoir mettre la main dessus.

**M. Ellis:** Monsieur le président, j'ai d'autres questions à poser et je serai satisfait d'obtenir ces données à un autre moment. J'assisterai à toutes les prochaines séances du Comité et rien ne presse, mais je serai très intéressé de revenir sur le sujet.

Monsieur le président, si vous me permettez d'interroger maintenant sur le transport en surface, j'aimerais poursuivre en partie là où M. Mackasey a terminé. Je partage pour ma part fermement le sentiment de M. Mackasey qui pense que le service ADAC entre Montréal et Ottawa sera franchement un fiasco. Je ne sais si quelqu'un a voyagé dans un Twin Otter à 6,000 pieds dans les airs en juillet mais je puis vous assurer que vous avez besoin de serrer votre ceinture de sécurité car, autrement, vous vous frapperez la tête au plafond. L'aéronef n'est pas très confortable. C'est un appareil gracieux aux fins auxquelles il est destiné mais il n'est pas très confortable pour le voyageur à des altitudes fonctionnelles.

Monsieur le président, j'aimerais par votre entremise, m'adresser au sous-ministre et lui demander pourquoi

[Text]

of central executive direction in the areas of planning, why have we not had much more done? We are spending, as I see it, a lot of money on research. Why have we not had a great deal more done on the electrification of trains in Canada? We have been given statistics that the Soviet Union have electrified—this is my recollection—close to 1,000 miles of track annually since the second world war, and here we are in Canada with little or no electrification.

• 1105

We are still driving electric trains over the main run but we are using diesels to provide that electricity when we are providing electricity for all of northern New York and other states from our own hydro power. It seems to me incongruous that we would be using this much by way of fossil fuels when electrification would be so much more efficient. Can you give us some idea why we are not doing more of this?

**Mr. Stoner:** We are doing a great deal more in the field of research into electrification and other kinds of propulsion over the rail mode. I mentioned earlier the LRC project to which we are contributing through our Transportation Development Agency. We have also funded studies that have been done at the Queens Institute of Guided Ground Transport. The STOL demonstration is a demonstration; it is not a permanent service.

What you say about the Otter is perfectly correct. At the moment I think it is the only available sort of commuter-type aircraft that could be used in a STOL demonstration project. The objectives of that demonstration, I am sure you are aware of this, is to test not only the acceptability of the passenger to this system but also the community effect, the environmental impact and the systems development. As you know the whole technique of the navigational aids and the approaches and so on is totally different and I think the work that may be developed there will be far more important than the sort of passenger aspect of the STOL itself.

**Mr. Ellis:** I cannot help being slightly sarcastic. I wonder when the aircraft will be going up for surplus sale.

**Mr. Chairman,** through you to the Deputy Minister, you mentioned that you were doing a great deal more on research and we have had one report from the Queens research centre that you mentioned but what other documents are available to support your contention that there is a great deal more research in electrification going on. What do we have?

**Mr. Stoner:** I do not have the full list of them but we have had a number of studies commissioned by the CTC in this area.

**Mr. Ellis:** Could we have copies?

**Mr. Stoner:** We will make available whatever we have with respect to rail research and development.

**Mr. Ellis:** Professor Lukasiewicz was rather critical of some of the work that has been going on to date. What

[Interpretation]

nous visons par l'intermédiaire du ministère à fournir le service de direction central de la planification; n'avons-nous pas beaucoup plus accompli. Nous dépensons d'après ce que je vois beaucoup d'argent en recherche. Pourquoi n'avons-nous pas accompli beaucoup plus en matière d'électrification des trains au Canada? On nous a fourni des données sur l'électrification en Union Soviétique où, si je me souviens bien, près de mille mille de voies sont électrifiées annuellement depuis la seconde

guerre mondiale et au Canada nous n'avons peu ou pas d'électrification. Nous avons des locomotives électriques mais l'électricité est produite par des moteurs diesel, et pendant tout ce temps nous livrons de l'électricité à tout le nord de l'État de New York et à d'autres états américains. Il me semble incongru de continuer à utiliser des combustibles fossiles alors que l'électrification serait tellement plus efficace. Pouvez-vous nous en indiquer les raisons?

**M. Stoner:** Nous faisons bien davantage de recherches que par le passé dans le domaine de l'électrification et des autres modes de propulsion ferroviaires. J'ai mentionné précédemment le projet LRC auquel nous contribuons par l'intermédiaire de notre agence de développement des transports. Nous avons également financé l'étude faite à l'Institut Queens sur les transports terrestres guidés. L'expérience ADAC est une expérience, ce n'est pas une liaison permanente.

Ce que vous dites au sujet de l'avion Otter est tout à fait vrai. C'est à l'heure actuelle le seul avion de type courant que nous puissions utiliser pour cette expérience. L'objectif de celle-ci est de vérifier non seulement les réactions des passagers mais également les effets sur les localités, l'environnement et le développement du système. Comme vous le savez, toute la technique de la navigation et de l'approche est totalement différente et je pense que les connaissances ainsi acquises seront bien plus importantes que la liaison aérienne elle-même.

**M. Ellis:** Je ne peux m'empêcher d'être sarcastique. Je me demande quand cet avion sera vendu aux surplus.

Monsieur le président, on a mentionné que le ministère des Transports fait davantage de recherches et nous avons vu un rapport du Centre de recherches Queens que vous avez mentionné et j'aimerais savoir quels autres documents existent pour prouver votre affirmation que l'on fait davantage de recherches en matière d'électrification. Qu'avons-nous?

**M. Stoner:** Je n'en ai pas la liste, mais la CTC a commandé un certain nombre d'études dans ce domaine.

**M. Ellis:** Pourrions-nous en avoir des copies?

**M. Stoner:** Nous remettrons tout ce que nous avons sur la recherche et le développement ferroviaires.

**M. Ellis:** Le professeur Lukasiewicz a pas mal critiqué les travaux effectués jusqu'à présent. Que pouvez-vous



[Texte]

comments do you have on his report? I read it with some considerable interest.

**Mr. Stoner:** Yes. I read his report as well. I think there is a general feeling now in Canada, which was certainly not here two or three years ago, that a good deal more attention should be given to the rail mode. I think if you recall about three years ago people were talking then in terms of very high speed types of operations: the aerotrain and the very expensive and rather far off in the future type of operation.

I think if there has been a halt in the system it has been perhaps that we have relied too heavily on the railroads themselves to undertake a great deal of this research and I do not think this has happened. I think this is one of the points my minister made that probably a greater degree of government intervention was required.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, thank you very much. I think very seriously we are entering into a second era of railroads and I would like to suggest through you to the minister that we spend a good deal more time on this subject.

**Mr. Stoner:** I have the answer to your question now, sir, on Frobisher from Mr. McLeish, if that would be agreeable right now.

**The Chairman:** Fine, Mr. Stoner. Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** Thank you, Mr. Chairman. I apologize for the delay. The \$2 million in our estimates for 1974-75 is for DORDME equipment at Footner Lake, Fort Good Hope, Watson Lake, Wrigley, Baker Lake, Hall Beach and Frobisher. It also includes an NDB and perhaps Sanikiluaq, a VASIS unit at Baker Lake and a VHF direction finding unit at Yellowknife, for a total of just over \$2 million.

• 1110

**Mr. Ellis:** But it does not tell why that doppler was in here and why it was not shown prior to being installed at Frobisher.

**Mr. McLeish:** The bulk of the work on the modification of the existing unit at Frobisher to make it into a doppler style was carried on during the latter part of 1972-73. We have had it on trial for some months trying to tune it up to get it to the point where we could commission it.

**Mr. Ellis:** But the doppler was installed in late 1972-73?

**Mr. McLeish:** The bulk of it in 1973.

**Mr. Ellis:** You do not know when in 1973?

**Mr. McLeish:** During...

**Mr. Ellis:** That is alright, thank you, Mr. Chairman.

[Interprétation]

dire au sujet de son rapport? Pour ma part, je l'ai lu avec beaucoup d'intérêt.

**M. Stoner:** Oui, je l'ai lu également. Je pense qu'il y a aujourd'hui un courant d'opinions au Canada, qui n'existait pas il y a deux ou trois ans, en faveur du transport ferroviaire. Vous vous souviendrez qu'il y a trois ans on ne parlait guère des projets très futuristes comme l'aerotrain, etc.

Si nous avons quelque chose à nous reprocher, c'est peut-être d'avoir trop fait confiance aux sociétés ferroviaires elles-mêmes pour mener les recherches. Le Ministre a d'ailleurs dit que c'est là un domaine où une plus grande intervention du gouvernement est nécessaire.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je vous remercie. Je pense sérieusement que nous entrons dans une période de renaissance des chemins de fer et que nous devrions faire bien davantage de dépenses dans ce domaine.

**M. Stoner:** J'ai maintenant la réponse à votre question sur Frobisher, si vous voulez l'entendre maintenant.

**Le président:** Très bien, monsieur Stoner. Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Je vous remercie, monsieur le président. Excusez ce retard. Les \$2 millions inscrits à notre budget de 1974-1975 sont destinés aux équipements DOR/ME à Footner Lake, Fort Good Hope, Watson Lake, Wrigley, Baker Lake, Hall Beach et Frobisher. Cela comprend également une unité NDB et peut-être VASIS à Baker Lake, ainsi qu'une bouée directionnelle VHF à Yellowknife, soit un total d'un peu plus de \$2 millions.

**M. Ellis:** Mais on ne nous dit pas pourquoi cet accélérateur se trouvait là et n'avait pas été indiqué avant d'être installé à Frobisher.

**M. McLeish:** L'ensemble des travaux de modification des installations existantes à Frobisher en vue de les transformer en accélérateur a été fait au cours des derniers mois de 1972-1973. Nous avons pendant plusieurs mois fait des essais pour amener ces installations à des normes qui nous permettraient d'en faire la recommandation.

**M. Ellis:** Mais l'accélérateur a été installé à la fin de 1972-1973?

**M. McLeish:** La plus grande partie l'a été en 1973.

**M. Ellis:** Quand exactement en 1973?

**M. McLeish:** Au cours de...

**M. Ellis:** C'est exact, je vous remercie, monsieur le président.







HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Thursday, May 2, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le jeudi 2 mai 1974

Président: M. Jack Horner

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1974-75—  
National Harbours Board

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1974-1975—  
Conseil des ports nationaux

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Second Session  
Twenty-ninth Parliament, 1974

Deuxième session de la  
vingt-neuvième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman:

Messrs.

Alkenbrack  
Blaker  
Blouin  
Campbell  
Clarke (*Vancouver  
Quadra*)

Godin  
Korchinski  
Loiselle  
Mackasey  
MacKay

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Nino Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, May 2, 1974:

Messrs. Reynolds, Alkenbrack, Korchinski, Watson, Marchand (*Kamloops Cariboo*), Rose, MacKay, Clarke (*Vancouver Quadra*), Blackburn and Neale replaced Messrs. McCain, Carter, Blenkarn, Guay (*St. Boniface*), McRae, Blackburn, Ritchie, Masniuk, Benjamin and Rose.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président:

Messieurs

Marchand  
(*Kamloops Cariboo*)  
Mazankowski  
Nelson  
Reynolds

Rose  
Stewart (*Marquette*)  
Turner  
(*London East*)  
Watson—(19)

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

Le mardi 2 mai 1974:

Messieurs Reynolds, Alkenbrack, Korchinski, Watson, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Rose, MacKay, Clarke (*Vancouver Quadra*) Blackburn et Neale remplacent Messieurs McCain, Carter, Blenkarn, Guay (*Saint-Boniface*), McRae, Blackburn, Ritchie, Masniuk, Benjamin et Rose.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 2, 1974

(7)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:40 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Alkenbrack, Blaker, Blouin, Campbell, Clarke (*Vancouver Quadra*), Horner (*Crowfoot*), Korchinski, Loiselle, Mackasey, MacKay, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Mazankowski, Nelson, Reynolds, Rose, Stewart (*Marquette*), Turner (*London East*), Watson.

*Other Member present:* Mr. Bell.

*Witnesses: From the National Harbours Board:* Mr. D. E. Taylor, Chairman; Mr. E. Ellam, Corporate Secretary; Mr. J. Vreeswijk, Director, Financial Management.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 1, 1974, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Thursday, March 28, 1974, Issue No. 1*).

The Chairman called Votes 90, 95 and L100.

Mr. Reynolds moved,—That the Committee invite Mr. W. G. Rathie, Member of the National Harbours Board, Pacific Region Office, to appear before the Committee.

The question being put on the said motion, it was agreed to on the following division:

YEAS	
Messrs.	
Alkenbrack	MacKay
Clarke	Marshall
( <i>Vancouver</i>	Mazankowski
<i>Quadra</i> )	Nelson
Korchinski	Reynolds—(8)

NAYS	
Messrs.	
Blaker	Mackasey
Blouin	Turner ( <i>London</i>
Campbell	<i>East</i> )—(6)
Loiselle	

On motion of Mr. Korchinski, it was agreed,—That the Hudson Bay Route Association be invited to appear before the Committee in relation to the Port of Churchill.

At 5:50 p.m., the Committee adjourned until 8:00 p.m., Tuesday, May 7, 1974.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 2 MAI 1974

(7)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

*Membres du Comité présents:* MM. Alkenbrack, Blaker, Blouin, Campbell, Clarke (*Vancouver Quadra*), Horner (*Crowfoot*), Korchinski, Loiselle, Mackasey, MacKay, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Mazankowski, Nelson, Reynolds, Rose, Stewart (*Marquette*), Turner (*London-Est*), Watson.

*Autre député présent:* M. Bell.

*Témoins: Du Conseil des ports nationaux:* M. D. E. Taylor, président; M. E. Ellam, secrétaire; M. J. Vreeswijk, directeur, Gestion financière.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du vendredi 1<sup>er</sup> mars 1974 portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1974 (*Voir le procès-verbal et les témoignages du jeudi 28 mars 1974, fascicule n° 1*).

Le président met aux voix les crédits 90, 95 et L100.

M. Reynolds propose,—Que le Comité invite M. W. G. Rathie, membre du Conseil des ports nationaux, bureau de la région du Pacifique, à comparaître devant le Comité.

Ladite motion étant mise aux voix, elle est adoptée sur la division suivante:

POUR	
MM.	
Alkenbrack	MacKay
Clarke	Marshall
( <i>Vancouver</i>	Mazankowski
<i>Quadra</i> )	Nelson
Korchinski	Reynolds—(8)

CONTRE	
MM.	
Blaker	Mackasey
Blouin	Turner ( <i>London-</i>
Campbell	<i>Est</i> )—(6)
Loiselle	

Sur une motion de M. Korchinski, il est convenu:—D'inviter un représentant de la Hudson Bay Route Association à comparaître devant le Comité au sujet du port de Churchill.

A 17 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 h 00, le mardi 7 mai 1974.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 2, 1974

• 1541

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, I think we should proceed. We have before us this afternoon, the National Harbours Board. On my immediate right, Mr. Taylor, the Chairman of the Board. Mr. Ellam is sitting down over to the side and Mr. Vreeswijk, the Director of Financial Management, is on Mr. Taylor's immediate right.

We are dealing with Votes 90, 95 and L100 found on page 27-78 of the Blue Book.

## TRANSPORT

G—National Harbours Board

Vote 90—Payment to the National Harbours Board—\$800,000

Vote 95—Payment to the National Harbours Board Non-Budgetary—\$450,000

Vote L100—Advances to the National Harbours Board—\$32,711,000

Total Program—\$33,961,000

I should advise the Committee that on Thursday, May 9, the CNR has agreed to come before the Committee, and on Tuesday, May 14, we will have the estimates of the Post Office Department. We still have no one to come before the Committee for Thursday, May 16, Tuesday, May 21, or Thursday, May 23, but the Chairman of the Board of the CPR, Mr. I. D. Sinclair, has agreed to come before the Committee on Tuesday, May 28.

So the Committee is duly notified as to what the Clerk and the Chairman are attempting to do to keep this Committee occupied between now and the end of May.

The question is now open. Mr. Korchinski, did you have your hand up?

**Mr. Korchinski:** Yes, if I am in order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Korchinski.

**Mr. Korchinski:** I have not been a frequent visitor to your distinguished committee, but I am very interested in the port at Churchill. I was disturbed after last year's meetings because there was some \$2 million left over that the government did not know how to spend. I have never known a government that did not know what to do with the money that was available. Have they been able to find a place to sink it into, if I can put it that way?

**The Chairman:** Mr. Taylor.

**Mr. D. Taylor (Chairman, National Harbours Board):** We trust that we will not have found a place to sink it, but that we will find a very logical and profitable place to spend the funds which have been made available and which are recorded in this year's vote for Churchill.

The difficulty last year—and I recognize that it was something over which there was a great deal of discussion—was that a complete program had not been advanced to Treasury Board covering the various facets of it. We have done so; the program totals \$12.5 million, and of the, I believe, \$3.3 million that is included in this year's budget, we now have programs which will extend, even now we can see, beyond \$2 million.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 2 mai 1974

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, je crois que nous devrions commencer. Comparaisent devant nous cet après-midi les représentants du Conseil des ports nationaux. A ma droite, M. Taylor, président du Conseil. M. Ellam est assis sur le côté et M. Vreeswijk, directeur de l'administration financière, est à la droite de M. Taylor.

Nous étudions les crédits 90, 95 et L100 que vous trouverez à la page 27-79 du budget.

## TRANSPORT

G—Conseil des ports nationaux

Crédit 90—versement au Conseil des ports nationaux—\$800,000

Crédit 95—versement au Conseil des ports nationaux—poste non budgétaire—\$450,000

Crédit L100—avances au Conseil des ports nationaux—\$32,711,000

Total au titre du programme—\$33,961,000

Je dois informer que le comité, que les représentants du CN sont convenus de paraître devant notre comité le jeudi 9 mai; le mardi 14 mai, nous étudierons le budget du ministère des postes. Nous n'avons encore personne pour le jeudi 16 mai, le mardi 21 mai et le jeudi 23 mai, mais le président du conseil CP, M. I. D. Sinclair, a accepté de se présenter devant le comité le mardi 28 mai.

Le comité est dûment informé du fait que le greffier et le président s'efforcent d'occuper le comité d'ici à la fin du mois de mai.

Nous pouvons maintenant passer aux questions. M. Korchinski avait peut-être levé la main?

**M. Korchinski:** Oui, si mon intervention est recevable, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Korchinski.

**M. Korchinski:** Je n'ai pas rendu très souvent visite à votre distingué comité, mais la situation du port de Churchill m'intéresse beaucoup. Je suis tracassé depuis la réunion de l'an dernier car il y avait à cette époque une somme excédentaire de quelques 2 millions de dollars que le gouvernement ne savait comment dépenser. Je n'ai jamais connu aucun gouvernement qui ne sache pas comment dépenser de l'argent mis à sa disposition. Le gouvernement a-t-il été en mesure de trouver un moyen d'écouler cette somme, si vous me permettez le jeu de mots?

**Le président:** Monsieur Taylor.

**M. D. Taylor (président, Conseil des ports nationaux):** Nous n'avons pas, je crois trouver le moyen d'écouler cette somme, mais bien au contraire nous avons découvert où la dépenser de façon très logique et très utile, et cette affectation figure au crédit voté cette année pour Churchill.

La difficulté que nous avons éprouvée l'an dernier—et j'admets que cela a suscité pas mal de discussions, était qu'aucun programme complet n'avait été proposé au Conseil du Trésor, de manière à couvrir tous les aspects du problème. Mais maintenant, c'est chose faite; le programme s'élève à 12,500,000 dollars et au titre des 3,300,000 millions de dollars, qui je crois font partie du budget de cette année, nous avons mis en œuvre des programmes dont le coût s'élève jusqu'à présent à plus de 2 millions de dollars.



[Texte]

So the answer to your question is yes, sir.

**Mr. Korchinski:** Yes. When I used the term "sink" I was not using it literally. I was thinking about dredging.

**Mr. Taylor:** Yes, sir.

**Mr. Korchinski:** I am sure you are quite aware of the need for dredging. Modern-day transportation requires deeper draughts on ships and I think this also applies to Churchill. It would be ridiculous to say that we will take all ships that are defunct or ready to collapse and we will send them up to Churchill and we will sink them there. Actually one ship was sunk there several years ago and we never did get the proper answer for that, but be that as it may.

I understand that there is a definite plan now that you are working on. For the benefit of somebody who does not know, considering that you started from scratch last year, I am starting from scratch now, would you describe what you are planning to do at the Port of Churchill?

• 1545

**Mr. Taylor:** As I say, the total program that has been proposed to Treasury Board is \$12.5 million. It includes wharf rehabilitation which was estimated something over a year ago now at about \$5 million. We will be glad to provide the figures exactly sir, on the reactivation of the dredge. Then there is dredging of which you are speaking, about \$3.6 million; the raising of the north grain gallery, about one million dollars. There was an indicated requirement for a tug which would have cost about \$1.2 million; and contingencies in engineering which would cost about \$1.4 million.

I just want to point out and have on record for the Committee since this question has been raised that this was one of four programs put forward by the National Harbours Board, which the Minister of Transport did support. They ranged in cost from about \$6 million to over \$30 million. There has been a great deal of detailed further study on this since the WEOC conference last July and there will be some adjustments in these figures. As a matter of fact, one of the things we are attempting to do is reduce the cost of wharf rehabilitation and perhaps provide a breakwater as part of the total cost. But within the framework of the dollars which the program has now been allocated, the program for Churchill has been proposed and is no longer in the very vague state it was last year.

**Mr. Korchinski:** To what depth are you dredging?

**Mr. Taylor:** I believe it will be to 35 feet. This will provide for the vessels as we see them that will use the port.

**Mr. Korchinski:** This is not the maximum depth to which you are dredging in the St. Lawrence.

**Mr. Taylor:** The maximum depth in the St. Lawrence for most parts is 35 feet. Certainly in the lower part of the St. Lawrence, which is not under our jurisdiction. But there are deeper drafts than that yes.

[Interprétation]

Je peux donc répondre oui à votre question.

**M. Korchinski:** Parfait. Lorsque j'ai parlé d'écouler, je ne voulais bien sûr pas dire noyer. Je parlais en fait des travaux de dragage.

**M. Taylor:** En effet.

**M. Korchinski:** Vous savez, j'en suis sûr, que des travaux de dragage sont nécessaires. A l'heure actuelle, les moyens de transport modernes entraînent l'apparition de navires à plus fort tirant d'eau et je crois que cela est également vrai pour le port de Churchill. Il serait ridicule de dire que nous avons envoyé à Churchill, pour les y écouler, tous les navires agonisants ou prêts à tomber en morceaux. En fait, un navire a coulé là-bas il y a quelques années, et nous ne sommes jamais parvenus à savoir pourquoi, ni comment, mais que fasse ce qui se peut.

Je peux comprendre qu'il existe à l'heure actuelle un plan définitif sur lequel vous travaillez. Pour la gouverne de ceux qui ne sont pas au courant, et compte tenu du fait que vous êtes parti l'an dernier de zéro, je vais moi aussi partir de zéro et vous demandez de nous dire ce que vous prévoyez faire pour le port de Churchill.

**M. Taylor:** Comme je l'ai dit, l'ensemble du programme proposé au Conseil du Trésor s'élève à \$12,500,000. Il comprend la rénovation jetées, entreprise qui avait été évalué il y a un peu plus d'un an aux environs de 5 millions de dollars. Nous serons heureux de vous fournir tous les chiffres nécessaires à propos de la remise en service de la drague; il y a également les travaux de dragage d'un coût approximatif de \$3,600,000 dont vous venez de parler; il y a aussi le surélévement de la galerie à grain nord, dont le coût est de l'ordre d'un million de dollars. En outre, il est semble-t-il nécessaire de prévoir un remorqueur d'un coût approximatif de \$1,200,000, ainsi que certaines dépenses techniques imprévues qui coûteraient environ \$1,400,000.

Je tiens à faire remarquer ici, de manière à ce que cela figure au procès-verbal du comité, que puisque la question a été évoquée, il s'agit de l'un des quatre programmes présentés par le Conseil des ports nationaux avec l'appui du ministre des Transports. Le coût de ces programmes va d'environ 6 millions de dollars à plus de 30 millions de dollars. De nombreuses études plus approfondies ont été réalisées à ce sujet depuis la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest qui s'est tenue au mois de juillet et ces chiffres devront bien sûr encore être ajustés. En fait, nous essayons notamment de réduire le coût des travaux de rénovation des quais et jetées, et peut-être aussi, de construire un brise-lame au titre du montant total du programme. Mais compte tenu des modalités financières, le programme du port de Churchill a bel et bien été proposé et il ne s'agit donc plus d'un vague projet comme l'an dernier.

**M. Korchinski:** A quel profondeur draguez-vous?

**Mr. Taylor:** Je crois que nous irons jusqu'à 35 pieds. Cela suffira pour les navires qui, pensons-nous, utiliseront le port.

**M. Korchinski:** Ce n'est pas la profondeur maximale à laquelle vous draguez dans le Saint-Laurent.

**M. Taylor:** Sur la majeure partie du cours du Saint-Laurent, la profondeur maximal est de 35 pieds. Il est certain que des navires à plus fort tirant d'eau peuvent emprunter le courant inférieur du Saint-Laurent qui ne relève toute-fois pas de notre juridiction.

[Text]

**Mr. Korchinski:** There are deeper drafts?

**Mr. Taylor:** In the St. Lawrence, yes.

**Mr. Korchinski:** You do not consider that you will be getting any bigger boats into the Hudson Bay or is this planned in such a way that you do not have ships with deeper drafts?

**Mr. Taylor:** No, no. This is planned based on the best estimates we can put forward of the likely size of vessel which will utilize the facilities at Churchill.

**Mr. Korchinski:** As far as the tugboat facilities are concerned, would you just briefly describe the type of operation that you conduct at Churchill?

**Mr. Taylor:** Did you say the tugboat facilities sir?

**Mr. Korchinski:** Yes.

**Mr. Taylor:** This is a question of whether the existing tug there, which is utilized not only for the movement of vessels with various other in-harbour functions, can service the total purpose of a somewhat expanded port. Whether a second tug will be required is being looked at carefully. It depends to a substantial degree on the analysis of the workload of the one that is there now.

**Mr. Korchinski:** Does that depend on the draft of a ship that would be in here?

**Mr. Taylor:** I do not think so.

**Mr. Korchinski:** Is it more or less on the amount of business?

**Mr. Taylor:** I think it depends on the characteristics of the ship to a degree. Some of the vessels that are now coming to Churchill do not need tugs. This is happening on occasions and perhaps will happen more frequently.

The real question we face is whether there will be a requirement for some vessels requiring two tugs, one at either end of the vessel. We are looking at that very carefully.

**Mr. Korchinski:** Do you find that the type of a vessel coming into Churchill is such that it can withstand the rigors of the type of conditions it might meet in northern waters, for example, as opposed to, say, sovereign waters where there is no ice—where there is the possibility of ice flows and that sort of thing?

**Mr. Taylor:** The major number of vessels that go into Churchill are vessels that are particularly suited for that route and are ice-strengthened for that purpose. To my knowledge this is largely governed by insurance regulations, and I do not believe you can very easily make the comparison between the St. Lawrence route and the route that way.

• 1550

**Mr. Korchinski:** When you talk about insurance this is quite disillusioning in a sense, because everybody seems to think that the minute you move into Churchill right away there is an insurance risk. This is not a fact, is it?

[Interpretation]

**M. Korchinski:** Les tirants d'eau admissibles sont plus élevés donc?

**M. Taylor:** Pour le Saint-Laurent oui.

**M. Korchinski:** Ne pensez-vous pas faire passer de navires plus gros par la baie d'Hudson ou avez-vous prévu les choses de manière telle que les navires à plus fort tirant d'eau ni passeront pas?

**M. Taylor:** Non. Les plans sont basés sur les prévisions les plus exactes possibles que nous puissions faire quant à la taille probable des navires qui relâcheront à Churchill.

**M. Korchinski:** Pour ce qui est du remorqueur, pourriez-vous nous décrire brièvement les opérations effectuées à Churchill?

**M. Taylor:** Avez-vous parlé des opérations de remorquage, monsieur?

**M. Korchinski:** En effet.

**M. Taylor:** Il s'agit de savoir si le remorqueur actuel qui sert non seulement au mouvement des navires mais également à d'autres opérations portuaires suffirait à la tâche dont le cadre d'activités portuaires élargies. Nous étudions attentivement la situation pour voir si un second remorqueur est nécessaire. Cela dépend dans une très grande mesure de notre analyse des tâches qui sont actuellement imposées au remorqueur existant.

**M. Korchinski:** Cela dépend-t-il du tirant d'eau des navires?

**M. Taylor:** Je ne le pense pas.

**M. Korchinski:** Cela dépend plus ou moins de l'ampleur des activités?

**M. Taylor:** Je crois que cela dépend dans une certaine mesure des caractéristiques du navire. Certains navires qui relâchent actuellement à Churchill n'ont pas besoin de remorqueur. C'est parfois le cas et je pense que cela se produira de plus en plus souvent.

La véritable question est à mon sens de savoir si nous n'aurons pas certains navires qui ont besoin de deux remorqueurs, le premier à l'avant et le second à l'arrière. Mais nous étudions la situation très attentivement.

**M. Korchinski:** Estimez-vous que les navires qui relâchent actuellement à Churchill ont des caractéristiques qui leur permettent de résister à la rigueur des eaux septentrionales, par exemple, par opposition pourrions-nous dire aux eaux libres de glace—c'est-à-dire lorsqu'il y a possibilité de formation de glace flottante?

**M. Taylor:** La plupart des navires qui relâchent à Churchill sont conçus pour ces eaux et leur coque est renforcée en conséquence. À ma connaissance, ces caractéristiques sont en grande partie régies par les règlements en matière d'assurance, et je ne pense pas qu'il soit aisé de faire la comparaison entre la Voie maritime du Saint-Laurent et les routes de la Baie d'Hudson.

**M. Korchinski:** Puisque vous parlez d'assurance, c'est assez décevant dans un sens parce que tout le monde semble croire qu'à partir du moment où on affecte un navire à la route de la Baie d'Hudson, il y a un risque, n'est-ce pas?

[Texte]

**Mr. Taylor:** It is not a fact in the sense of an insurance risk. Certain dates, which are those of the insurance companies, are put on the movement of vessels there. It rather has an effect on the shipping season.

**Mr. Korchinski:** That is right, the shipping season, but the very vessels are not in any real danger. In the years of experience that we have had, outside of that one that was just about to go at any place—I remember talking to the Honourable Mr. Pickersgill at that time when I was trying to get some information which I never did get. The point is that there is no real danger to any shipping going into Churchill, is there?

**Mr. Taylor:** I have never shipped into Churchill.

**Mr. Korchinski:** You have never shipped; I have not seen Jesus Christ and I am a Christian. Let us be realistic about it.

**Mr. Taylor:** But I have seen vessels come in there with holes in their bows too.

**Mr. Korchinski:** All right, but I have also seen them in Montreal. What have you got the drydocks for?

**Mr. Taylor:** Certainly as far as navigation requirements during the general shipping season are concerned, to my knowledge there are no real problems. I think you are quite correct on that.

**Mr. Korchinski:** All right.

**Mr. Chairman,** how much time do I have left?

**The Chairman:** You have about three more minutes.

**Mr. Korchinski:** Do you have a helicopter service and that type of thing to guide these ships in as required whenever the ice is floating?

**Mr. Taylor:** We have a very integrated service. Incidentally, I should like to note the fact that Mr. Roy Illing, the Marine Administrator responsible for the entire marine administration, including the National Harbours Board, is here today.

Combined with the marine services element of that, yes, we have a very extensive surveillance system, ice reconnaissance system and methods of assisting the vessels coming there including substantial ice-breaking assistance.

**Mr. Korchinski:** Is there any real contact between the Hudson Bay Route Association and your organization here, or the Harbours Board, as to their demands? They think they can double the volume that can go through there. I am inclined to believe that; I am not sure if they can double it immediately, but I think you can improve on the volume. There seems to be real stagnation in the National Harbours Board. What in the world is really holding up the development of that port? The world is moving on, and it seems that there are people who just slow progress. Why?

**Mr. Taylor:** I cannot answer the question as definitively as you might like, but we have never been of the opinion that the capacity of the existing facilities at Churchill has been completely tested. Something in the order of 25 million bushels is about the average handle—which is very good, incidentally, in the short 83-day shipping season. We believe this could be extended to 30 million bushels or beyond, but we have never been faced with that requirement so it is difficult for us to answer the question beyond that point.

[Interprétation]

**M. Taylor:** Pour ce qui est risqué dans l'optique des assurances, ce n'est pas le cas. Les compagnies d'assurance prévoient les dates d'ouverture et de fermeture de la route de la Baie d'Hudson, et c'est ce qui détermine la saison de navigation.

**M. Korchinski:** C'est exact, mais les navires ne courent aucun danger en fait. Nous avons une certaine expérience à ce sujet—et je me rappelle avoir discuté de la question avec l'honorable M. Pickersgill à l'époque où j'essayais d'obtenir des renseignements que, par ailleurs, je n'ai jamais reçus. Le fait est que la navigation dans la région du Churchill ne présente aucun danger. Est-ce exact?

**M. Taylor:** Je n'y ai jamais navigué.

**M. Korchinski:** Vous n'avez jamais navigué; je n'ai jamais vu Jésus-Christ, et pourtant je suis chrétien. Soyons réalistes.

**M. Taylor:** Mais j'ai vu relâcher des navires qui avaient des trous à l'étrave.

**M. Korchinski:** C'est exact, mais j'en ai également vu à Montréal. A quoi servent les cales sèches?

**M. Taylor:** En fait, pour ce qui est des modalités de navigation pendant la saison de navigation, il n'y a à ma connaissance aucun problème. Vous avez, je crois, tout à fait raison à ce sujet.

**M. Korchinski:** Parfait.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Encore trois minutes.

**M. Korchinski:** Disposez-vous d'un service d'hélicoptères ou d'autres services qui vous permettent de guider les navires lorsqu'il y a des glaces dérivantes?

**M. Taylor:** Nous avons un service extrêmement bien intégré. En passant, je ferais remarquer que nous avons parmi nous cet après-midi M. Roy Illing, notre Administrateur responsable de toute l'administration des questions maritimes, y compris le Conseil des ports nationaux.

Si l'on comprend les services maritimes de ce genre, en effet, nous disposons d'un système de surveillance et de reconnaissance des glaces extrêmement complet et nous pouvons également aider les navires qui ont besoin d'un brise-glace.

**M. Korchinski:** Y a-t-il véritablement communication entre la Hudson Bay Route Association et votre organisation, ou les Ports nationaux, et cette association a-t-elle la possibilité de se faire entendre auprès de vous? Ses représentants sont d'avis qu'on pourrait doubler le volume des opérations et je suis porté à les croire. Je ne sais pas si on pourrait y arriver immédiatement, mais il est certain que les activités pourraient être élargies. Il me semble qu'il y a là une certaine stagnation du fait du Conseil des ports nationaux. Qu'est-ce qui nous empêche que diable de procéder au développement de ce port? Tout évolue et il me semble que certains n'évoluent que lentement. Pourquoi?

**M. Taylor:** Je ne puis répondre à votre question de manière aussi définitive que vous le souhaiteriez, mais nous n'avons jamais été d'avis que le potentiel des installations existant à Churchill ait jamais été mis entièrement à l'épreuve. La moyenne des activités est de l'ordre de 25 millions de boisseaux, ce qui est, soit dit en passant, une excellente performance compte tenu du fait que la saison de navigation ne compte que 83 jours. Nous pensons pouvoir arriver à 30 millions de boisseaux ou peut-être plus, mais on ne nous a jamais demandé de le faire, et il nous est donc difficile de répondre à la question.

[Text]

**Mr. Korchinski:** Have you ever made a sincere attempt to try to test its capacity? You are really moving into another sphere, that is, the northern area. One of these days we will find that we need that port and we will not have tested it to its full capacity.

**Mr. Taylor:** We simply cannot test it without the grain's being shipped there for utilization.

**Mr. Korchinski:** That is the Wheat Board's fault then, is that it?

**Mr. Taylor:** I would not put it that way, but we do not have the grain to handle.

**Mr. Korchinski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Neale, I believe there is some kind of agreement that you take Mr. Nelson's place, and I understand—Mr. Mazankowski is giving me signals—that Mr. Bell will be the first up for his side. I had Mr. Carter down; anyway Mr. Neale.

**Mr. Carter:** I will defer to Mr. Bell.

• 1555

**Mr. Neale (Vancouver East):** Thank you, Mr. Chairman, I would like now to move from Thunder Bay to the Port of Vancouver, if I could. Mr. Rathie, who is a member of the National Harbours Board for the Vancouver and Pacific region, has stated publicly that all these decisions affecting the Vancouver harbour have been approved by Mr. Taylor and the National Harbours Board. Is that correct?

**Mr. Taylor:** To my knowledge, the decisions which required Board approval certainly have been given that.

**Mr. Neale (Vancouver East):** You would not know whether that would be all of them or not?

**Mr. Taylor:** I do not know of any specifically that I have taken exception to. I should like to know if there is one and I would be glad to check it.

**Mr. Neale (Vancouver East):** I will get back to that. I just wanted to try to . . .

**Mr. Taylor:** It is the common practice.

**Mr. Neale (Vancouver East):** Mr. Chairman, you stated in a speech in Vancouver on February 19 this year that the municipalities around the Port of Vancouver received about \$5 million in NHB grants in lieu of taxes. I wonder if you could tell me how much of this half million accrues to the City of Vancouver.

**Mr. Taylor:** The major portion of it. My estimate quickly would be \$350,000. I would not know exactly.

**Mr. Neale (Vancouver East):** About \$350,000.

**Mr. Taylor:** Of that order, yes.

**Mr. Neale (Vancouver East):** I wonder if you could now tell me how much of this amount has been paid in lieu of taxes from Empire Stevedoring, Canadian Stevedoring and Canadian National Railways since the NHB took over their operations and then leased the facilities back to these companies.

[Interpretation]

**M. Korchinski:** Avez-vous vraiment essayé de déterminer en pratique le potentiel maximum de ces installations? Il s'agit en fait d'un secteur tout à fait différent, celui des régions septentrionales. Un jour ou l'autre, nous allons nous rendre compte du fait que nous avons besoin d'un port et que nous ne connaissons pas son véritable potentiel.

**M. Taylor:** Nous ne pouvons le connaître tant que nous ne recevrons pas suffisamment de grain.

**M. Korchinski:** C'est donc la faute de la Commission canadienne du blé, n'est-ce pas?

**M. Taylor:** Je ne dirais pas cela, mais il ne reste pas moins vrai que nous ne recevrons pas suffisamment de grain, pour pouvoir arriver à une conclusion.

**M. Korchinski:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Neale, je crois que M. Nelson a accepté que vous preniez son tour et je crois comprendre—M. Mazankowski me fait signe—que M. Bell prendra le premier la parole pour son parti. J'avais auparavant le nom de M. Carter mais, quoiqu'il en soit, la parole est à vous, monsieur Neale.

**M. Carter:** Je cède mon tour à M. Bell.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Monsieur le président, merci. J'aimerais maintenant passer de Thunder Bay au port de Vancouver, si je le puis. M. Rathie qui est membre du Conseil des ports nationaux pour Vancouver et la région du Pacifique a déclaré publiquement que toutes les décisions affectant le port de Vancouver avaient été approuvées par M. Taylor et le Conseil des ports nationaux. Est-ce exact?

**M. Taylor:** A ma connaissance, les décisions qui nécessitent l'approbation du Conseil ont reçu cette approbation.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Savez-vous si c'est le cas pour toutes les décisions?

**M. Taylor:** Que je sache, je ne me suis opposé à aucune décision. J'aimerais savoir s'il y en a eu une et dans l'affirmative, je serais heureux de vérifier la chose.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Je vais y revenir. Je voulais essayer . . .

**M. Taylor:** C'est ce qui se fait d'habitude.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Monsieur le président, vous avez déclaré le 19 février dans un discours que vous avez prononcé à Vancouver que les municipalités qui entourent le port de Vancouver avaient reçu environ 5 millions de dollars en subventions du CPN en remplacement de taxes. Pourriez-vous nous dire sur ce demi-million de dollars, la part qui revient à la ville de Vancouver?

**M. Taylor:** La plus grosse partie. Pour faire une estimation rapide, je dirais 350,000 dollars. Je ne connais pas le chiffre exact.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Environ 350,000 dollars.

**M. Taylor:** Environ, oui.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Pourriez-vous me dire quelle somme a été payée en remplacement des taxes par les sociétés Empire Stevedoring, Canadian Stevedoring et Chemins de fer du Canadien national, depuis que le CPN a rempli ce secteur pour renouer ensuite les installations à ces sociétés?

[Texte]

**Mr. Taylor:** You are talking about the present situation in which the responsibility for the payment of the taxes is the Board's rather than as it had been about two years ago.

**Mr. Neale (Vancouver East):** Yes, when they were private companies and paying straight taxes on both counts to the City of Vancouver.

**Mr. Taylor:** They have always been private companies.

**Mr. Neale (Vancouver East):** But now they have been taken over and the properties have been leased back to them and the NHB is paying grants in lieu of taxes, I understand, instead of the half million dollars that was going into the city coffers previously. Is that correct?

**Mr. Taylor:** In that order, the operators you refer to are really contractors for the National Harbours Board, yes, and in effect the National Harbours Board is the operator of those facilities.

**Mr. Neale (Vancouver East):** And is paying grants in lieu of taxes.

**Mr. Taylor:** That is correct.

**Mr. Neale (Vancouver East):** Do you have any idea how much the grants in lieu of taxes for those three companies would be for the year?

**Mr. Taylor:** Again I can give you an estimate. It is probably about \$200,000.

**Mr. Neale (Vancouver East):** I wonder if you have any idea how much these three companies would have paid the City of Vancouver in total taxes for 1974 had they not been taken over by the NHB.

**Mr. Taylor:** They have not been taken over by the NHB.

**Mr. Neale (Vancouver East):** Well, whatever the structure is. They are not paying taxes to the city; the NHB is paying grants in lieu of taxes.

**Mr. Taylor:** Grants in lieu of taxes.

**Mr. Neale (Vancouver East):** Had the previous structure maintained itself or had it been maintained, have you any idea how much they would have paid the City of Vancouver in taxes?

**Mr. Taylor:** For about two years immediately preceding this, the City of Vancouver billed these companies directly, which was their privilege.

**Mr. Neale (Vancouver East):** Right.

**Mr. Taylor:** And it is my understanding that the tax difference—I spoke to the Mayor about this—is about \$200,000 or \$300,000, of this order also.

**Mr. Neale (Vancouver East):** I understand, and you can correct me if I am wrong, that the City of Vancouver is expecting in 1974 about half a million dollars less. The taxes would be \$648,000 and they expect to receive on the formula about \$150,000 in grants in lieu of taxes for these three companies. Would that be far off the mark?

**Mr. Taylor:** I would not think those figures are correct. To my knowledge, the difference between the grants in lieu of taxes paid by the National Harbours Board . . .

[Interprétation]

**M. Taylor:** Vous parlez de la situation actuelle dans la mesure où c'est au Conseil à payer les taxes, ce qui n'était pas le cas il y a deux ans de cela.

**M. Neale (Vancouver-Est):** C'est exact. A ce moment-là, les sociétés payaient directement les deux taxes à la ville de Vancouver.

**M. Taylor:** Ces sociétés ont toujours été privées.

**M. Neale (Vancouver Est):** Mais depuis lors ces installations ont été reprises pour relouer à ces mêmes sociétés et le CPN a payé des subventions au lieu de payer des taxes, en remplacement de ce demi-million de dollars qui auparavant passait dans les caisses de la ville, est-ce exact?

**M. Taylor:** Dans ce même ordre d'idée, les exploitants dont vous parlez, sont en fait sous contrat avec le Conseil des ports nationaux et, en effet, c'est ce dernier qui exploite ces installations.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Et qui paie des subventions en remplacement des taxes.

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

**M. Neale (Vancouver-Est):** Avez-vous une idée du montant de ces subventions pour ces trois sociétés pour cette année?

**M. Taylor:** Ici, encore je pourrais vous donner une estimation. Il s'agit probablement d'environ 200,000 dollars.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Avez-vous une idée de la somme des trois sociétés payée à la ville de Vancouver au titre des taxes pour 1974 si les installations n'avaient pas été reprises par le CPN?

**M. Taylor:** Ces installations n'ont pas été reprises par le CPN.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Quoi qu'il en soit, ces sociétés ne paient pas de taxe à la ville c'est le CPN qui paie des subventions en remplacement des taxes.

**M. Taylor:** C'est cela.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Si on avait conservé la structure précédente, avez-vous une idée des taxes que ces sociétés auraient payées à la ville de Vancouver?

**M. Taylor:** Pendant les deux années qui ont précédé, la ville de Vancouver facturait directement les sociétés en question, ce qu'elle avait d'ailleurs le droit de faire.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Parfait.

**M. Taylor:** Et je crois comprendre, j'ai parlé au maire à ce sujet, que la différence de taxes est de 200 à 300,000 dollars.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Je conclus donc, et reprenez-moi si je me trompe, que la ville de Vancouver doit s'attendre à percevoir en 1974 environ un demi-million de dollars de moins. Les taxes se seraient montées à 640,000 dollars alors que la ville va recevoir en vertu de cette formule environ 150,000 dollars de subventions en remplacement pour ces taxes. Est-ce à peu près cela?

**M. Taylor:** Je ne pense pas que ces chiffres soient exacts. A ma connaissance, la différence entre les subventions versées par le Conseil des ports nationaux en remplacement des taxes . . .

[Text]

**Mr. Neale (Vancouver East):** You said \$200,000.

**Mr. Taylor:** Yes.

**Mr. Neale (Vancouver East):** And I have from the assessment department in the City of Vancouver that the taxes paid this year would have been \$648,156. Would you think that the assessment department of the City of Vancouver would be correct?

**Mr. Taylor:** I would imagine they are correct.

**Mr. Neale (Vancouver East):** Then we are talking about \$448,000 difference, are we not?

**Mr. Taylor:** Obviously there is a difference and I am agreeing that it is into the several hundred thousand dollars, \$200,000 or \$300,000. The exact figures I have no reason to be concerned about.

• 1600

**Mr. Neale (Vancouver East):** If your \$200,000 is correct, and the city's assessment is correct, then there is a \$448,156 difference, right? Okay.

I wonder if you could tell me, or assure me, that you are convinced that there is no conflict of interest in view of the fact that Mr. Rathie has practically monopoly control of cold storage, 80 per cent of it, in the Port of Vancouver while he sits as Chairman of the Vancouver Port Authority. Are you convinced there is no conflict of interest there?

**Mr. Taylor:** First of all, he is not Chairman of the Vancouver Port Authority. Secondly, the Minister has given his assurance that he is satisfied there was no conflict of interest. So I could not add very much to that.

**Mr. Neale (Vancouver East):** You accept the . . .

**Mr. Taylor:** I accept what the Minister says, yes, sir.

**Mr. Neale (Vancouver East):** Right. I wonder if you would be prepared to table before this Committee all and any contracts between Mr. Rathie's companies—that is plural—and the National Harbours Board or any other agency within the Ministry of Transport.

**Mr. Taylor:** I really do not know of any.

**Mr. Neale (Vancouver East):** If there are any in existence, could they be tabled before this Committee?

**Mr. Taylor:** That is a question you would certainly have to ask the Minister. I am saying I do not know of any, and I would not have the authority to table them in front of this Committee. But certainly it is a valid question. I will ask the Minister and I will be glad to find out if there are any.

**Mr. Neale (Vancouver East):** Thank you very much.

To get back to my first question, did Mr. Rathie consult with your prior to having the three sheds at the foot of Columbia Street in Vancouver torn down, and if he did, did you concur in this decision?

**Mr. Taylor:** Mr. Rathie did discuss it with me. There were fire marshals' reports which indicated that this should happen, and the requirements of our planning there certainly were along these lines. At no particular time did I concur or not concur with it. I share my responsibility for Mr. Rathie's having proceeded with the destruction of these sheds, which I recognize from the press caused some great inconvenience.

[Interpretation]

**M. Neale (Vancouver-Est):** Vous avez dit 200,000 dollars.

**M. Taylor:** Ooui.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Et d'après les chiffres du département responsable de la ville de Vancouver, les taxes se seraient élevées cette année à 648,156 dollars. Peinez-vous que les chiffres du département de l'évaluation financière de la ville de Vancouver sont exacts?

**M. Taylor:** Je serais porté à le croire, oui.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Nous parlons donc d'une différence d'environ 448,000 dollars, n'est-ce pas?

**M. Taylor:** Il y a de toute évidence une différence et je suis d'accord avec vous pour dire que cette différence est de l'ordre de quelques centaines de milliers de dollars, 200 ou 300,000 dollars. Mais je n'ai aucune raison de me préoccuper du chiffre exact.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Si nous posons l'hypothèse que les \$200,000 inscrits et l'évaluation de la ville sont exacts, il y aurait donc un écart de \$448,156, n'est-ce pas?

Qu'il me soit permis de vous demander de me rassurer sur ce point: êtes-vous convaincu qu'il n'y a pas de conflit d'intérêt étant donné que M. Rathie a à toute fin pratique un contrôle monopolitique des entrepôts frigorifiques dans le port de Vancouver, en fait 80 p. 100, tout en étant président du Conseil du port de Vancouver. Êtes-vous persuadé qu'il n'existe aucun conflit d'intérêt?

**M. Taylor:** Premièrement, il n'est pas le président du Conseil du port de Vancouver. En second lieu le ministre nous a donné l'assurance qu'un conflit d'intérêt est tout à fait inexistant. On ne peut vraiment pas ajouter grand-chose la-dessus.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Vous acceptez la . . .

**M. Taylor:** J'accepte à coup sûr la déclaration du ministre.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Qu'il me soit permis de vous demander si vous êtes disposé à déposer devant ce comité tous les contrats conclus entre les sociétés de M. Rathie . . . et je le dis au pluriel et le Conseil des ports nationaux ou avec tout autre organisme du ministère des transports.

**M. Taylor:** A vrai dire, je n'en connais aucun.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Si de tels contrats existent, pourriez-vous les déposer devant ce comité?

**M. Taylor:** Voilà bien une question qu'il vous faut adresser au ministre. Je vous dis que je n'ai pris connaissance d'aucun contrat et je ne serais pas habilité à les déposer, s'il y en avait, à les disposer devant ce comité. Néanmoins, cette question est bien fondée. Je la poserais donc au ministre et je me ferai un plaisir de faire cette recherche pour vous.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Je vous remercie beaucoup.

Pour en revenir à ma première question, M. Rathie vous a-t-il consulté avant d'entamer les travaux de destruction des hangars au bas de la rue Columbia à Vancouver? Dans l'affirmative, étiez-vous d'accord avec une telle décision?

**M. Taylor:** M. Rathie m'en a fait part. D'ailleurs les rapports des agents des incendies en témoignent et les exigences de notre planification concordaient avec ces rapports. Mais jamais ne me suis-je plié à cette décision, pas plus que je ne l'ai contrecarrée. Je suis aussi responsable que M. Rathie qui a entamé la destruction de ces hangars qui je le sais bien en lisant les journaux ont causé de grands dégâts.

[Texte]

**Mr. Neale (Vancouver East):** You realize he did it without consulting the Vancouver Waterfront Committee, the Vancouver City Council, or anyone else, and that the City of Vancouver had plans for a type of fishermen's wharf in that area?

**Mr. Taylor:** I am fully aware there had been a great deal of consultation. Most of it had taken place last fall and perhaps there was none of recent date. It was only one of the sites under discussion as a possible place for the fishermen's restaurant you are talking about, but it was one of them.

**Mr. Neale (Vancouver East):** There was consultation on where the fishermen's wharf should be located but no consultation with the City of Vancouver on whether those sheds should be torn down.

**Mr. Taylor:** I do not suppose there was specific consultation on that exact point, no.

**Mr. Neale (Vancouver East):** I see. Can I ask you if you know if there are negotiations—well, you obviously do if there are—going on now between the owners of Terminal Dock and the National Harbours Board for the same type of set-up as the other three companies I previously mentioned—Terminal Dock?

**Mr. Taylor:** The owners of Terminal Dock are who?

**Mr. Neale (Vancouver East):** I do not know, I am sorry, but that is the name of the company, Terminal Dock.

**Mr. Taylor:** Terminal Dock is a private facility in the Burrard Inlet area. It is a facility operated not by the National Harbours Board.

**Mr. Neale (Vancouver East):** How much time do I have?

**The Chairman:** One minute.

**Mr. Neale (Vancouver East):** One minute. I have a number of questions, but I have to preface my remarks here a little, if I may. I have been in discussion with the Mayor of the City of Vancouver and Alderman S. Pendakur, who is the chairman of the waterfront committee for the City of Vancouver. They are very unhappy and very upset with the structure of the control of the Port of Vancouver. In discussions with them, they have come up with some suggestions. I wonder if I could lay them before you and get your views on them.

I am going to suggest in the House what has come out of the discussions, and that is that Vancouver should be removed as a designated NHB port and reconstituted under the provisions of the 1964 Harbour Commissions Act similar to the harbour commission operating in Westminster, North Fraser Harbour Commission, and the South Fraser Harbour Commission. These have all shown a profit over the years—Vancouver is the only one that has not shown a profit—and a seven-man committee should be established, four from the federal government, with the hope that one of them might be from the Prairies because of the grain problems, one from the City of Vancouver or the south municipalities, one from the north municipalities and one from management in that context, and that they be in the same position as the commissions I have mentioned and that they would not report to Mr. Rathie but to the Assistant Deputy Minister of Marine Administration in Ottawa. Do you have any comments on that kind of a suggestion?

[Interprétation]

**M. Neale (Vancouver-Est):** Vous vous rendez compte qu'il a fait ces travaux sans avoir consulté le comité des plages de Vancouver, le Conseil de ville de Vancouver ou tout autre organisme et que la ville de Vancouver songe à construire un quai pour les pêcheurs de cette région?

**M. Taylor:** Il y a eu de nombreuses consultations et j'en ai pleinement conscience. Ces dernières ont eu lieu pour la plupart l'automne dernier, mais aucune récemment me semble-t-il. On a discuté d'un des emplacements pour installer un restaurant pour les pêcheurs.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Donc il y a eu consultation au sujet de l'emplacement du quai des pêcheurs, mais aucune avec la ville de Vancouver pour décider s'il fallait détruire les hangars.

**M. Taylor:** Je ne crois pas qu'il y ait eu de consultation précise sur ce point.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Je vois. Qu'il me soit permis de vous demander s'il y avait négociations en cours... eh bien à coup sûr vous êtes au courant... entre les propriétaires de Terminal Dock et le Conseil des ports nationaux pour la construction du même genre d'installation que l'on trouve dans les trois autres sociétés déjà mentionnées... je parle de Terminal Dock?

**M. Taylor:** Qui sont les propriétaires de Terminal Dock?

**M. Neale (Vancouver-Est):** Je ne sais pas, mais c'est le nom de la société.

**M. Taylor:** La Société Terminal Dock est une installation privée dans la région de Burrard Inlet. Cette installation n'est pas gérée par le Conseil des ports nationaux.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Une minute.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Bon. J'ai un nombre de questions à poser mais qu'il me soit permis en guise d'introduction de vous dire que j'ai été en contact avec le maire de la ville de Vancouver et l'échevin S. Pendakur, l'actuel président du comité des quais de la ville de Vancouver. Ces personnes sont loin de se réjouir de la structure régissant le contrôle du port de Vancouver. Lors de nos discussions avec eux ils ont présenté une proposition. Me permettriez-vous de vous la soumettre après quoi vous pourrez nous donner votre opinion.

Je vais informer la Chambre que ce qui a découlé de ces débats soit que Vancouver soit rayé de la liste des ports désignés port nationaux et reconstitué au terme des dispositions de la loi sur les commissaires du havre de Vancouver de 1964 qui ressemble à celle qui est en opération à Westminster ou la Commission du havre du nord et à celle de Fraser du sud. Au fil des ans on constate que ce sont là des entreprises rentables et il faut bien dire que seul Vancouver n'a pas accusé de profit si bien qu'un comité composé de sept membres devrait être institué, dont quatre membres du gouvernement fédéral, dans l'espoir que l'un d'eux vienne des Prairies en raison des problèmes rattachés aux céréales, un de la ville de Vancouver ou des municipalités du sud, un des municipalités du nord et un spécialisé dans le domaine de la gestion en ce domaine. Ce comité devrait être sur le même pied que les commissions susmentionnées sans devoir répondre de ses actes à M. Rathie, mais plutôt au sous-ministre adjoint de l'Administration des transports par eau à Ottawa. Auriez-vous des remarques à faire sur ce genre de proposition?

[Text]

**Mr. Taylor:** Oh, yes, I would have quite a few. I would have to ask the Chairman how much time I have.

• 1605

**Mr. Neale (Vancouver East):** You have all the time in the world. It is us who are limited.

**Mr. Taylor:** I think there is probably considerable merit in the expansion and extension of the idea of a higher local autonomy in the major operating ports, and to the extent that your question or suggestion covers that point, I am in complete agreement with it.

I would like to qualify that by saying that Vancouver is one of the major national assets and national ports of this country . . .

**Mr. Neale (Vancouver East):** That is correct.

**Mr. Taylor:** . . . and thereby requires to be maintained in an integrated and co-ordinated structure with the other part of marine transportation. The Harbour Commissions are organized usually in quite different circumstances and for somewhat different reasons. I know all of the people and I have great respect for them, and many of them operate very fine organizations. To say that they have made a profit and Vancouver has not does not indicate the kind of different restraints, one of them being the fact that the Port of Vancouver pays some \$500,000 in grants in lieu of taxes, which are not paid by the Harbour Commissions. I find this part of your argument somewhat counter to the earlier part of your discussion.

I think the representation you suggest is fairly close to that which is presently on the Port Authority, which is now receiving more direct authority locally.

**Mr. Neale (Vancouver East):** I had better close off before the Chairman throws his gavel this way.

**Mr. Taylor:** It is a good point.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neale. If we have time we will come back to you. I have a note from Mr. McCain, Mr. Bell, suggesting that he has to catch an aeroplane. I will hear you now, Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Yes, Mr. Chairman. The entry in respect to the St. John harbour and the development of Rodney terminal does not appear in exactly the same way as it did last year. It indicated revenue to offset expenditure, and as I read this one it does not indicate revenue. Does this mean that the Harbours Board has plans to pick up the tab for Rodney terminal in this year's estimates?

**Mr. Taylor:** I do not recall the precise terminology used last year, but there has been no change in the program. The estimates here relate to the requirements as the province and ourselves saw it when these estimates were prepared a few months ago. There are continuing discussions, which have been the subject of some publicity, about federal participation but they are not reflected in this and it is not meant that way.

[Interpretation]

**M. Taylor:** Assurément. J'en aurais même plusieurs. Je dois d'abord demander au président s'il me reste du temps de parole.

**M. Neale (Vancouver-Est):** Prenez le temps qu'il vous faut, c'est nous qui devons nous plier à certaines restrictions.

**M. Taylor:** A mon sens, l'expansion et le prolongement du concept d'une autonomie locale plus grande dans les grandes installations portuaires en pleine expansion a probablement beaucoup de mérite et dans la mesure où votre question ou votre proposition touche à cet argument, je suis tout à fait d'accord avec vous.

J'aimerais quand même apporter cette réserve en affirmant que Vancouver est un des grands atouts nationaux et des grandes installations portuaires au pays.

**M. Neale (Vancouver-Est):** C'est juste.

**M. Taylor:** . . . ce qui suppose qu'il faut la maintenir en l'inscrivant dans une structure intégrée et coordonnée avec les autres secteurs du transport par eau. Les commissions des havres sont organisées d'habitude dans des circonstances fort différentes et pour des raisons tout autres. Je connais tous les commissaires et j'éprouve pour eux un profond respect, car ils assurent la bonne marche d'organisations bien structurées. Toutefois, affirmer qu'il ont réalisé un profit à l'encontre de Vancouver n'explique pas le genre de restrictions différentes dont l'une est attribuable au fait que le port de Vancouver verse quelque \$500,000 de subventions en lieu de taxes que ne paient pas les commissions des havres. A mon sens, cette portion de votre argument semble contrer la première partie de votre discussion.

A mon avis, vous nous proposez une représentation qui ressemble étroitement à celle de l'administration du port et qui détient à l'heure actuelle plus de pouvoir local.

**M. Neale (Vancouver-Est):** J'aurais intérêt à terminer avant que le président ne me coupe la parole.

**M. Taylor:** Excellente idée.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Neale. S'il vous reste du temps, nous vous reviendrons. J'ai ici une note de M. McCain, M. Bell, disant qu'il doit prendre un avion. Monsieur McCain, je vous accorde la parole immédiatement.

**M. McCain:** Oui, monsieur le président. Les entrées eu égard à l'installation portuaire de Saint-Jean et l'aménagement de la gare maritime Rodney ne semblent pas coïncider exactement avec les chiffres de l'an dernier. On y indiquait des recettes qui équilibraient les dépenses mais cette année le budget ne fait pas état des recettes. Dois-je comprendre que le Conseil des ports nationaux songe à assumer le fardeau financier de la gare maritime Rodney dans le budget de cette année?

**M. Taylor:** Je ne me souviens pas de la terminologie précise de l'an dernier, mais le programme demeure le même. Le budget illustré ici se rapporte aux besoins perçus par la province et nous-mêmes au moment où nous préparions le budget il y a quelques mois. Des discussions permanentes sont en cours qui ont fait l'objet d'une certaine publicité, discussions concernant la participation fédérale. Néanmoins, ces débats ne figurent pas ici et ce n'est pas le sens qu'on veut y donner.



[Texte]

**Mr. McCain:** Did you ever make any statements that indicated there would be federal participation?

**Mr. Taylor:** I have certainly always supported the fact that the province should discuss this matter with the federal government and very clearly that this was part of the National Harbours Board assets and that it was quite logical.

**Mr. McCain:** Yes. Of course, the question that arises in the minds of many New Brunswickers is why should it be a Harbours Board asset if the Province of New Brunswick has to pay for it?

**Mr. Taylor:** That is a very good question. That is the agreement that the Province of New Brunswick made with us to proceed with the building of this terminal in advance of the National Harbours Board being provided with any funds to proceed with it, or as we saw it in terms of time, perhaps a year or two earlier from their viewpoint. So the arrangements were on the basis of them providing the financing at that point in time.

• 1610

**Mr. McCain:** Your remark would give me as a New Brunswicker at least some encouragement, that you will pick up the tab for this pier, or that it is government policy eventually to pick it up. Is that a fair assumption?

**Mr. Taylor:** I would not say that it is government policy to pick up the tab for the pier, but certainly discussions are going on with regard to federal participation, and have been for quite some time.

**Mr. McCain:** I see the estimates of cost are up very materially. I believe it started, if I remember correctly, at \$20 million. That is only \$1 million out from your initial figure shown here. But you are now up to \$29 million in round figures. Why? This is more than the inflationary tendencies or expectations when the pier was begun with the province.

**Mr. Taylor:** Yes. There certainly has been an effect on it by some inflation. There were rather serious soil conditions determined, which resulted in additional costs due to redesigning of some part of the marginal wharf. That is the wharf directly out in the river. Construction problems in that kind of foundation with 28-foot tides are of great magnitude, and clearly the costs are higher than were anticipated then.

**Mr. McCain:** The initial engineering prophecies and plans were not exactly what you would call right on. There were some amendments that had to be made to them.

**Mr. Taylor:** There were amendments.

**Mr. McCain:** And they have been expensive.

**Mr. Taylor:** They have been expensive.

**Mr. McCain:** It is sort of tough on the little Province of New Brunswick to pick up those tabs in view of the initial estimate. I think the phrases that have been passed around, at least by Cabinet ministers, have encouraged us as readers of the press to believe, from Mr. Jamieson's statement, that the province can rest assured that they will pick up all or at least part of it.

[Interprétation]

**M. McCain:** Avez-vous jamais fait de déclaration sur laquelle il y aurait participation du gouvernement fédéral?

**M. Taylor:** J'ai toujours préconisé les discussions fédérales-provinciales à cet égard et j'ai toujours dit clairement que cela faisait partie des atouts du Conseil des ports nationaux, ce qui me semble fort logique.

**M. McCain:** Oui. La question qui se présente à l'esprit de nombreux habitants du Nouveau-Brunswick est de toute évidence pourquoi cette entreprise devrait-elle relever du Conseil des ports nationaux si la province du Nouveau-Brunswick doit en assumer le coût?

**M. Taylor:** Excellente question. Voilà l'entente qu'a conclue la province du Nouveau-Brunswick avec nous quand elle s'est décidée à procéder à l'aménagement de la gare maritime avant que le Conseil des ports nationaux n'ait les fonds pour le faire, soit un an ou deux à l'avance du point de vue du Conseil des ports nationaux. On a donc conclu des ententes en fonction du financement qui devait leur être assuré à ce moment-là.

**M. McCain:** En qualité de citoyen du Nouveau-Brunswick, votre intervention m'encouragerait au moins un peu si je savais que vous alliez vous charger du coût de ce quai ou si vous me disiez que c'est la politique du gouvernement d'en faire autant éventuellement. Est-ce une hypothèse plausible?

**M. Taylor:** Je ne dirais pas que la politique du gouvernement est d'assumer le fardeau financier du quai mais à coup sûr, des discussions sont en cours concernant la participation du gouvernement fédéral et cela dure déjà depuis longtemps.

**M. McCain:** Les coûts estimatifs ont monté d'une façon draconienne. Au départ, me semble-t-il, il s'agissait de 20 millions de dollars. Il n'y a donc qu'un écart d'un million de dollars du chiffre initial illustré ici, mais maintenant, le chiffre a été porté à 29 millions de dollars en chiffre arrondi. Pourquoi? Ce phénomène est sûrement attribuable à d'autres facteurs que les tendances ou les expectatives inflationnistes qui sévissent quand on a entamé la construction du quai avec la province.

**M. Taylor:** Oui, l'inflation a certainement influencé cette augmentation. On a déterminé des conditions du sol assez sérieuses qui ont donné lieu à des frais supplémentaires attribuables à la nouvelle concession d'une certaine partie du quai marginal. Il s'agit bien du quai qui s'allonge directement dans la rivière. Les problèmes de construction établis sur un tel fonctionnement sans compter des marées de 28 pi. revêtent une très grande importance si bien que les frais sont beaucoup plus élevés que nous l'avions prévu.

**M. McCain:** Les hypothèses et les plans des ingénieurs au départ n'avaient pas frappé dans le mil. Il a fallu les modifier à coup sûr.

**M. Taylor:** On a apporté des modifications.

**M. McCain:** Qui ont été fort coûteuses.

**M. Taylor:** Assurément.

**M. McCain:** Il est assez pénible pour une toute petite province comme celle du Nouveau-Brunswick d'assurer les coûts étant donné le budget initial. A mon sens, les phrases qui ont circulé, du moins de la bouche des ministres du cabinet, nous ont encouragé quand nous lisions les journaux à croire sur la foi de la déclaration de M. Jamieson, savoir que la province pouvait être assurée que le gouver-

[Text]

This statement has been made in a fashion which would indicate that the Government of Canada would pick it all up. I certainly feel that, in view of other types of construction that have taken place I would like to foster that idea in the minds of the Board and of the government.

Perhaps I did not look far enough in this report, but I do not see a revenue column in your estimates here, and the offsetting revenues. So I was hopeful that you might be budgeting to pick up the tab for the whole cost of Rodney Terminal. I think that should be the policy. I do not think the province should pay for that.

I feel very strongly that the harbours of Canada are for national development. There is no question but that Rodney Terminal is a national asset as well as a provincial and Harbours Board asset, that it can generate savings to Canada, that it can generate work in Saint John, that it is not necessarily competitive with anybody except U.S. ports.

It is not designed to be competitive with another Canadian port. Therefore I think it has a tremendous asset value to this nation, and not only to the Province of New Brunswick and the City of Saint John. So I strongly urge that we might amend the statements which have been attributed to Mr. Jamieson and the press and pick it all up forthwith. I think this is a desirable situation.

The policy of the Harbours Board—I said this last year and I will say it continuously until a change takes place in the House and in this Committee—the modern policy of the Harbours Board is to develop where it is immediately viable. I think the policy of the Harbours Board in Canada has to be to develop a harbour where in the long-term national interest it will be beneficial to Canada. That is the structure.

We are going into Churchill. I support that expenditure. We hope it will make the West more viable as well as the little community which now exists around Churchill. I think the same principle applies here. I strongly urge that the policy should include total payment for Rodney Terminal at the earliest possible moment.

What about the replacement of the sheds which were burned? What plans do you have at this moment? I know it is not in this budget, but it is of vital and urgent importance to the city.

**Mr. Taylor:** I might make a comment, sir, on your remarks, and I do not want to hold you up from your plane. Except for references to ministers, which they must take into account and deal with as they see fit, I support your remarks totally. Saint John is a national asset. It is a national port, in the same sense as I spoke to Mr. Neale about Vancouver. We support in principle the direction which you suggest the ports should go. We are no longer

[Interpretation]

nement fédéral assumerait une partie du fardeau financier sinon sa totalité.

Cette déclaration ainsi rédigée alors, nous avons cru que le gouvernement du Canada acquitterait l'ensemble des coûts. Étant donné les autres genres de constructions qui ont eu lieu, j'aimerais semer cette idée dans l'esprit des dirigeants du Conseil et du gouvernement.

Il se peut que je n'aie pas fouillé le rapport en profondeur, mais je ne vois pas de colonne de recettes dans votre budget, pas plus que les recettes compensatrices. Donc, j'avais espéré que vous aviez établi un budget qui puisse absorber l'ensemble des coûts que représente l'aménagement de la gare maritime Rodney. A mon sens, cela devrait être la politique. Je ne crois pas qu'il appartient à la province d'acquitter ces dépenses.

J'ai la conviction profonde que les installations portuaires du Canada visent au développement de la nation. Il ne fait aucun doute que l'aménagement de la gare maritime Rodney est aussi bien un actif national que provincial et un atout du Conseil des ports nationaux, qu'elle peut engendrer des économies au Canada ainsi que du travail à Saint-Jean et que cet aménagement n'est pas de toute nécessité concurrentielle avec toute autre gare à l'exception des installations portuaires américaines.

L'aménagement de la gare maritime Rodney n'est pas conçu pour entrer en concurrence avec d'autres installations portuaires canadiennes. Il s'ensuit qu'elle constitue un actif extrêmement important pour cette nation et non seulement pour la province du Nouveau-Brunswick et la ville de Saint-Jean. Je demande donc instamment que l'on modifie les déclarations attribuées à M. Jamieson et à la presse et que le gouvernement assume tout le fardeau financier de l'entreprise. Je pense que c'est là une situation souhaitable.

La politique du Conseil des ports nationaux... Je l'ai dit l'an dernier et je vais le répéter sans cesse jusqu'à ce qu'il y ait un changement à la Chambre et en comité—que la politique moderne du Conseil des ports nationaux est d'entreprendre les exploitations là où elles sont immédiatement viables. A mon sens, le Conseil des ports nationaux doit envisager de développer un havre dans une perspective nationale à long terme qui sera rentable pour le Canada. Voilà la structure en cause.

Nous nous rendons à Churchill. J'appuie cette dépense. Nous espérons que l'Ouest s'en trouvera mieux ainsi que la petite agglomération qui existe maintenant à la périphérie de Churchill. Je pense que le même principe s'applique ici. Je fais donc cette demande pressante auprès du gouvernement pour que sa politique englobe la totalité des paiements de la gare maritime Rodney aussitôt que possible.

Que faut-il penser du remplacement des hangars détruits par les incendies? Quels sont vos plans à l'heure actuelle? Je sais qu'ils ne figurent pas au budget et je crois qu'un réaménagement revêt une importance urgente et vitale pour la ville.

**M. Taylor:** Qu'il me soit permis, monsieur, d'intervenir sur vos remarques et je ne veux pas vous empêcher de prendre votre avion. A l'exception des mentions des ministres dont ils doivent tenir compte et à laquelle ils doivent donner suite s'ils le jugent bon, j'appuie entièrement vos interventions. Saint-Jean constitue un actif national. C'est une installation portuaire nationale au même titre que Vancouver comme je le précisais à M. Neale. En principe,

[Texte]

looking at fewer dollar economic returns in a bookkeeping sense.

Mr. McCain: Short term. Short term.

• 1615

Mr. Taylor: We try to look beyond that. We do not always do it successfully, but we certainly try to look beyond that and I think we have certainly done this in Vancouver. Some one-half of our total budget has been spent in Vancouver. So I believe you are quite right.

On the other question related to the replacement of the sheds, there were two sheds burned down and we have sent forward a Treasury Board submission to the Minister for the replacement of a facility, I believe it is for about \$700,000 or \$800,000, and we are proceeding with the necessary ground work right now. So that work is already started, sir.

Mr. McCain: Right. What about the perishable shipments? What work is being done, for installations for perishable commodities that pass through the Port of Saint John? Are you expanding that capability?

Mr. Taylor: I do not think it is being expanded. There has been a provision for some additional expenditure in that direction. It is not as adequate as it should be.

Mr. McCain: When will we get your 1973 report?

Mr. Taylor: I believe the printer's date in May 8, at least that is what I understand.

Mr. McCain: Will you be back before this Committee to discuss the 1973 report or is this your only trip?

Mr. Taylor: No, sir, I enjoy two trips here a year, one to come with the estimates—it is one of the privileges that small Crown corporations have, to come in front of their proper political masters, the House of Parliament—and, second, to come and defend them through the Auditor General's report.

Mr. McCain: If I have any time left, you can give it to Mr. Bell.

The Chairman: Are you through, Mr. McCain? Mr. Bell.

Mr. Bell: Mr. McCain stole my questions, but...

The Chairman: I was afraid that might happen, that was why I wanted you to make the decision.

Mr. Bell: No, that is perfectly all right. Actually, Mr. McCain has every bit as much interest and knowledge of the waterfront as I do. I would just like to ask a couple of questions to follow them up. In respect of the fire, I know the Harbours Board, including Mr. Taylor, were right on the job—I have asked this question in the House—can you say when the report of the assessment of the fire damage and what is being done in the over-all picture of the harbour will be available?

[Interprétation]

nous appuyons la direction que vous voudriez donner aux installations portuaires. Dans un sens comptable, des recettes moindres en dollars ne constituent plus nos préoccupations.

M. McCain: A court terme. A court terme.

M. Taylor: Nous essayons de voir plus loin. Nous n'y réussissons pas tout le temps mais nous essayons certainement de dépasser ce motif et nous l'avons fait à coup sûr dans le cas de Vancouver. Près de la moitié de notre budget total a été affectée à Vancouver. Donc à mon sens vous avez raison.

Pour ce qui est du remplacement des hangars, deux ont été détruits par l'incendie. Nous avons présenté une instance du Conseil du Trésor, au ministre, pour le remplacement de cette installation qui frisera les \$700,000 ou \$800,000 et nous commençons dès maintenant les travaux de base nécessaires. Donc, monsieur, on s'est déjà attaqué à cette tâche.

M. McCain: Que dire des marchandises périssables? Quelles mesures avons-nous prises en vue d'aménager des installations pour ces denrées périssables qui s'acheminent par le port de Saint-Jean? Vous prolongez cette capacité?

M. Taylor: Pas que je sache. On a prévu des dépenses supplémentaires à cette fin. Les sommes ne sont pas suffisantes.

M. McCain: Quand obtiendrez-vous votre rapport de 1973?

M. Taylor: La date d'impression sera le 8 mai, si je ne m'abuse.

M. McCain: Reviendrez-vous ici en comité pour discuter du rapport de 1973 ou est-ce votre dernier voyage?

M. Taylor: Non, monsieur. Je viens ici deux fois par année. La première m'amène avec la présentation du budget et c'est là un des privilèges dont jouissent les petites sociétés d'État de venir confronter leurs propres maîtres politiques soit la Chambre du Parlement et la seconde de nous en faire le défenseur par le biais du rapport de l'Auditeur général.

M. McCain: S'il me reste du temps, qu'il me soit permis de l'accorder à M. Bell.

Le président: Vous avez terminé, monsieur McCain? Monsieur Bell?

M. Bell: M. McCain a volé mes questions, mais...

Le président: Je craignais que cela ne se produise et c'est pourquoi j'ai voulu que vous preniez une décision.

M. Bell: Non, tout va mieux dans le meilleur des mondes. En réalité, M. McCain est aussi intéressé et sa science est aussi poussée que la mienne sur les questions de grèves et de quais. J'aimerais poser quelques questions pour y donner suite. En ce qui a trait aux incendies, je sais que le Conseil des ports nationaux y compris son représentant M. Taylor ont fait ce travail... et j'ai posé cette question à la Chambre... Pouvez-vous alors me dire quand nous pourrions disposer du rapport de l'évaluation des dégâts causés par l'incendie et quelles mesures a-t-on prises dans l'ensemble de la scène du havre?

[Text]

**Mr. Taylor:** You mean to replace the sheds which were destroyed, Mr. Bell?

**Mr. Bell:** I understood that when you went down and visited the damage from the multimillion dollar fire, there was to be an assessment of the damage, but in the light of improvements, how they would fit into the entire port picture. Has there been anything said on that? Is anything available?

**Mr. Taylor:** Yes. My report to the Minister on that was that in view of the critical timing of Rodney Terminal, the fact that it was already somewhat delayed because of the soil's condition, there should be no further delay occasioned by trying to expand the total concept. So we are replacing required shed facilities that are there and continuing with the concept of the major construction. That did not prove to be a very viable concept. We certainly looked at it deeply, though.

**Mr. Bell:** Is the project of using the Montreal sheds and transporting them to Saint John still active?

**Mr. Taylor:** Mr. Guy Beaudet and Steve Weyman are in Saint John today and that is exactly the purpose. They are utilizing an excess shed which will allow us to get on, so it will be constructed this fall. Yes, sir.

**Mr. Bell:** Were inquiries made as to when a new shed would be available?

**Mr. Taylor:** When a new shed would be available?

**Mr. Bell:** When a new shed might be available, before consideration was given to the second-hand one from Montreal?

**Mr. Taylor:** Oh yes. Oh yes.

**Mr. Bell:** It was found that the timetable of a new shed, steel and the like would have been much longer than it would take to ship the old used shed from Montreal.

**Mr. Taylor:** I think there were two considerations, the major one being that this shed was available and certainly will serve the purpose. The second one was that there was good assurance that we can have this in operation before the winter season, which is necessary. There was no such feeling of satisfaction from the reports we put together on any other alternatives.

• 1620

**Mr. Bell:** In other words, a new shed was considered but the timetable was not nearly as good as for the used shed from Montreal.

**Mr. Taylor:** I think the critical thing is to have it in operation this December. And, if anything, I made that decision myself; I am not sure that I consulted with Mr. Rathie.

**Mr. Bell:** Has any consideration been given to the meeting that was requested by the city about the over-all plans of the waterfront in the light of the fire and some delay in Rodney?

[Interpretation]

**M. Taylor:** Vous parlez du remplacement des hangars qui ont péri par le feu, monsieur Bell?

**M. Bell:** Quand vous vous êtes rendus sur place pour constater les dégâts de plusieurs millions de dollars causés par l'incendie il devait y avoir une évaluation des dégâts mais à la lumière des améliorations, comment s'intègrent-ils dans l'ensemble du décor. Y a-t-il eu une déclaration en ce sens? Peut-on avoir accès à des documents?

**M. Taylor:** Oui. Le rapport que j'ai présenté au ministre à cet égard était en fonction de l'échange fâcheuse de l'aménagement de la gare maritime Rodney et qui est quelque peu retardé en raison des conditions du sol, mais nous avons soutenu qu'il ne devrait pas y avoir d'autres retards en essayant d'élargir la portée totale du concept. Nous remplaçons les hangars requis et poursuivons les grands travaux de construction. Malheureusement, cette théorie ne s'est pas révélée viable. Nous en faisons toute-fois une analyse très sérieuse.

**M. Bell:** Songe-t-on encore à se servir des hangars de Montréal pour les transporter à Saint-Jean?

**M. Taylor:** MM. Guy Beaudet et Steve Weyman sont à Saint-Jean aujourd'hui précisément à cette fin. Ces personnes se servent d'un hangar supplémentaire qui nous permettra de poursuivre nos activités si bien que nous pourrions entreprendre la construction à l'automne. Oui, monsieur.

**M. Bell:** A-t-on mené une enquête pour savoir quand un nouveau hangar sera disponible?

**M. Taylor:** Vous dites?

**M. Bell:** Oui, quand on disposera d'un nouveau hangar avant même d'avoir étudié la possibilité de se servir du hangar d'occasion de Montréal?

**M. Taylor:** Oui.

**M. Bell:** On a constaté que la construction d'un nouveau hangar et l'acheminement des matériaux prendraient beaucoup plus de temps que si on expédiait l'ancien hangar de Montréal.

**M. Taylor:** On a tenu compte de deux facteurs dont le principal était que l'ancien hangar était disponible et répondrait aux besoins à coup sûr. En second lieu, on était à peu près certain que ce hangar pourrait fonctionner avant la saison hiémale ce qui était essentiel. Cependant les rapports que nous avons réunis sur d'autres solutions de rechange n'ont pas pu donner ce sentiment de satisfaction.

**M. Bell:** En d'autres termes, on a considéré la construction d'un hangar neuf, mais le temps requis n'était pas aussi prolongé que pour le hangar disponible de Montréal.

**M. Taylor:** L'essentiel serait de l'avoir en service au mois de décembre. J'ai pris cette décision moi-même, et je ne crois pas avoir consulté M. Rathie.

**M. Bell:** A-t-on considéré la demande présentée par la ville, quant à la possibilité d'une réunion concernant les plans généraux ayant trait aux quais compte tenu de l'incendie et des retards à Rodney?

[Texte]

**Mr. Taylor:** Are you speaking of a more recent meeting? I met with the mayor and some of his officials and did go over this entire program on what we were doing.

**Mr. Bell:** Within two weeks?

**Mr. Taylor:** You mean in the last two weeks?

**Mr. Bell:** Yes.

**Mr. Taylor:** No, sir.

**Mr. Bell:** There was another wire sent about this, with responsible civic officials. I asked the Minister in the House about it. However, thanks very much on that. I want to get to the proposed loan of the federal government to the Maritime Employers Association to cover responsibilities in Montreal. I understand that the Harbours Board has recommended this loan. What can you say about this for the information of the Committee?

**Mr. Taylor:** I believe I can comment on it in some depth, and I would be glad to do so.

As the minister has stated publicly, both in the House and to the press, there is a surplus of waterfront labour, longshoremen's labour, in the St. Lawrence ports. A program has been proposed by the Maritime Employers Association, and it has been supported and recommended by the National Harbours Board, that funds be loaned to the Maritime Employers Association if necessary for the retraining, early retirement and rehabilitation of surplus labour. I used the word "loan" specifically, because the program is for recovery of these funds out of a surcharge on cargo in the St. Lawrence ports.

**Mr. Bell:** It would be a separate St. Lawrence operation? It would have no effect on Halifax and Saint John?

**Mr. Taylor:** The charges that will be recovered to repay these loans will not be assessed against ports other than those affected in the St. Lawrence River.

**Mr. Bell:** Do you feel that competitive charges in the St. Lawrence, charges that are competitive with Saint John and Halifax, would be sufficient to repay this loan?

**Mr. Taylor:** The calculations indicate that they would be over an extended period of time, which is why government support was needed both for bank loans, and, if necessary, any government loans; perhaps a 10- to 15-year period.

**Mr. Bell:** The feeling in Saint John and Halifax, unless I read it incorrectly, is that although we appreciate the problems of senior longshoremen being surplus in the St. Lawrence, we feel that a loan might turn out to be a direct grant unless the charges are great enough to cover the repayment. And if the charges are greater, it will harm the St. Lawrence position alongside that of the Maritimes. There might be a tendency to hold down the charges in a competitive way to the extent that the loan could not be a repayment, and it might turn out to be a grant.

**Mr. Taylor:** I could not foresee the future that far. However, our calculations indicate that the estimated amounts that may be required are viable. We should not want total charges for transportation handling in the St. Lawrence River to become a discouraging factor to an important part of Canada's shipping community either. We will watch that very carefully.

[Interprétation]

**M. Taylor:** Faites-vous allusion à une réunion plus récente? J'ai rencontré le maire et quelques-uns de ses fonctionnaires et nous avons parlé du programme général.

**M. Bell:** Depuis deux semaines?

**M. Taylor:** Vous voulez dire dans les deux dernières semaines qui viennent de passer?

**M. Bell:** Oui.

**M. Taylor:** Non, monsieur.

**M. Bell:** On a envoyé un autre télégramme à ce sujet, et j'en ai parlé au ministre à la Chambre. De toute manière, merci beaucoup. J'ai voulu parler du prêt que le gouvernement fédéral proposait à faire à l'Association maritime des employeurs, afin de tenir compte de toutes les responsabilités à Montréal. J'ai cru comprendre que le Conseil des ports nationaux appuyait ce prêt. Que pouvez-vous nous en dire?

**M. Taylor:** Je pourrais vous donner des renseignements détaillés.

Tout comme le ministre l'a dit publiquement à la Chambre et devant la presse, il existe un excédent de débardeurs aux quais, dans les ports du Saint-Laurent. L'Association maritime des employeurs a proposé un programme, lequel a été appuyé et recommandé par le Conseil des ports nationaux. On a recommandé que des fonds soient prêtés à l'Association, au besoin, pour le recyclage, la retraite anticipée. J'ai parlé de «prêt» parce que ces fonds seront remboursés par le moyen d'une surcharge qui sera imposée sur les cargos dans les ports du Saint-Laurent.

**M. Bell:** Cette opération ne concerne donc que le Saint-Laurent? Il n'y aura pas d'effet à Halifax et à Saint-Jean?

**M. Taylor:** La surcharge qui sera recouvrée afin de rembourser ces prêts ne sera pas imposée dans des ports autres que ceux du Saint-Laurent.

**M. Bell:** Êtes-vous d'avis que des charges concurrentielles dans les ports du Saint-Laurent et les charges qui seraient concurrentielles à celles imposées à Saint-Jean et à Halifax, suffiraient à rembourser ce prêt?

**M. Taylor:** Nos calculs indiquent que tel sera le cas au cours d'une période prolongée ce qui explique pourquoi l'appui du gouvernement était nécessaire pour les deux prêts bancaires ainsi que pour tout prêt gouvernemental, si cela devient nécessaire. Il s'agit d'une période de dix à quinze ans.

**M. Bell:** A Saint-Jean et à Halifax, si je ne m'abuse, on est sensible aux problèmes des débardeurs de longue date qui sont de trop dans les ports du Saint-Laurent, mais nous pensons qu'un prêt deviendrait une subvention directe à moins que les surcharges ne soient assez élevées pour le rembourser. Et si ces charges sont plus élevées, cela va nuire à la position des ports du Saint-Laurent vis-à-vis les ports des Maritimes. Il y aura peut-être tendance à faire baisser ces charges, afin de stimuler la concurrence à un tel point qu'on ne sera plus en mesure de rembourser le prêt. De cette façon-là il deviendrait une subvention tout simplement.

**M. Taylor:** Je ne peux pas prévoir les événements aussi longtemps d'avance. Cependant, nos calculs indiquent que les montants qui seront nécessaires sont viables. Nous ne voulons pas que les frais pour la manutention des cargaisons dans le Saint-Laurent deviennent un facteur qui va décourager une partie importante de la communauté maritime. Nous allons faire très attention.

[Text]

**Mr. Bell:** I appreciate the answers and I thank, Mr. Chairman.

I would like to say that I back up what Mr. McCain has said, that the Harbours Board has shown great interest in Saint John. The officials have visited there on many occasions, and politicians have had their say about what they are going to do. But it really has reached a desperate stage now, when someone has to start acting and give us a lift in the community so far as the port is concerned. The province is carrying the ball on Rodney Terminal. But I want it on the record again that there can no longer be delayed concrete federal government action so far as the port is concerned, something tangible that federal representatives of all parties can point to and say: "Look, the federal government finally did something for the Port of Saint John."

**The Chairman:** That is a good note to end on, Mr. Bell. Mr. Nelson.

• 1625

**Mr. Nelson:** Mr. Chairman, I have some questions for Mr. Taylor which are local in nature but do, I believe, have a general and philosophic application. I want to get back to Burrard Inlet, this time to the eastern portion.

The planning department of the Burnaby Municipal Council has planned a parks system and, in order to plan this adequately, they require and need permanent provision for public water frontage access to Burrard Inlet, to the foreshore; and the area that is most suitable for a marine park facility is in the eastern section of Burrard Inlet.

I have a sketch before me which shows the existing property ownership in the eastern part of Burrard Inlet and I am interested particularly in the whole question of water lots. There are two sites: the Kapoor site and the Texaco site, with which you will be familiar; and the sketch indicates that a good proportion of both properties is made up of water lots.

I think if you asked the general public what a water lot is, they would say, "Well, I do not know". Would you tell me, what is a water lot, in terms of this situation?

**Mr. Taylor:** I should not want to try to get into a legal definition since this has other implications, but, generally speaking, a water lot is a part of the property owned by some party—on certain occasions, the National Harbours Board—which is below water: which is nominally covered by water.

**Mr. Nelson:** In this case, the water lots extending out into the inlet are owned by the Kapoor family and by Texaco. What is the rationale behind private ownership of water lots that fall into the areas which might be categorized as marine park areas?

The planning department there are concerned about the development of a park. I see a conflict here because the Kapoor interests, who own the Kapoor site, originally planned to build a marina construction, which would fall in with the general idea of a recreational facility. But they have now switched to heavy industrial plans and this, of course, is in conflict with what the municipality wants to do. Are you familiar with this situation and what is going on?

[Interpretation]

**M. Bell:** J'apprécie vos réponses et je remercie.

Je dois ajouter que j'appuie les remarques de M. McCain, lorsqu'il a dit que le Conseil des ports nationaux s'est beaucoup intéressé à Saint-Jean. Les représentants du Conseil ont visité le port plusieurs fois, et les hommes politiques ont également parlé de ce qu'ils vont faire, mais la situation de ce port est presque désespérée à l'heure actuelle et il faut que quelqu'un commence à agir, afin d'aider le port et toute la communauté. C'est la province qui se charge de la construction de la gare maritime Rodney, mais on ne saurait retarder davantage des mesures décisives de la part du gouvernement fédéral, en ce qui concerne le port de Saint-Jean. Il faut qu'on fasse quelque chose de concret pour que les représentants fédéraux de tous les partis puissent dire que le gouvernement fédéral a finalement fait quelque chose pour aider le port de Saint-Jean.

**Le président:** Merci, monsieur Bell. Monsieur Nelson.

**M. Nelson:** Monsieur le président, les questions que je voudrais poser à M. Taylor sont précises mais elles ont également, je pense, une portée générale et théorique. Je veux parler encore une fois de l'est de l'anse Burrard.

Le service de planification du conseil municipal de Burnaby veut aménager des parcs, et pour une planification appropriée, il a besoin d'une voie d'accès permanente au terrain en bordure de l'anse Burrard, c'est-à-dire à l'avant-grève; la région qui convient le mieux à un tel parc est en effet la partie est de l'anse Burrard.

J'ai devant moi un plan des propriétés existantes dans la partie est de l'anse Burrard et je m'intéresse surtout à la question des lots de grève. Il y a deux endroits en question: l'emplacement des Kapoor et celui de Texaco, que vous connaissez sans doute; selon le plan, une bonne proportion de ces deux terrains est constituée de lots de grève.

Je pense que le public ignore ce que c'est qu'un lot de grève. Pourriez-vous me dire ce que c'est qu'un lot de grève, dans ce cas particulier?

**M. Taylor:** Je ne veux pas donner une définition juridique car cela est une question beaucoup plus large, mais en général, un lot de grève est une partie d'un terrain qui appartient à une partie quelconque, il s'agit du choix du Conseil des ports nationaux, qui est sous l'eau; c'est-à-dire que nominalelement le terrain est inondé.

**M. Nelson:** Donc, les lots de grève qui se trouvent dans l'anse Burrard appartiennent à la famille Kapoor et à Texaco. Ou pour quelle raison ces lots de grève appartiennent-ils à des propriétaires privés étant donné qu'il s'agit d'endroits qu'on pourrait décrire comme parcs marins?

Le service de planification s'occupe de l'aménagement d'un parc. A mon avis, il y a un conflit d'intérêts parce que la famille Kapoor à laquelle appartient l'emplacement, avait envisagé la construction d'un port de plaisance, ce qui se conformait à l'idée générale d'installations récréatives. Cependant, la famille envisage maintenant la construction d'industries lourdes, ce qui va à l'encontre des vues de la municipalité. Êtes-vous au courant de la situation et que se passe-t-il?

[Texte]

**Mr. Taylor:** I am familiar with the sites and I am generally familiar with what you are speaking of. It is a problem that one has in every major port, that is for sure. Arguments have been proposed that all such water lots should be under some form of public ownership and I have listened to the discussions go both ways on it. But many of the things which are with us today are a matter of history and I would not have any idea when those particular water lots may have become the private assets of the people you are speaking of.

**Mr. Nelson:** Right.

In a case such as this, where the municipality some while ago set aside an appropriation for the purchase of this foreshore area—I think it was about \$2 million—now find themselves, I understand, faced with negotiations which may cost them in excess of \$4 million. A good deal of these sites consists of water and it seems to me ludicrous that the municipality should have to pay for the water as forming a part of the historic site area.

**Mr. Taylor:** But it is the water lots that they want, is it not? It is access to the water they want, is it not? So one would have to buy that one way or the other. I do not know any other way of getting there except by buying it.

**Mr. Nelson:** Well, if they buy the land, they have access to the water. But they are paying for the water lot as well, are they not? Because a certain part of that property is water, yet under private ownership. Are they paying for the water as well?

• 1630

**Mr. Taylor:** No, they are paying for the land under the water.

**Mr. Nelson:** They are paying for the land under the water.

**Mr. Taylor:** That is the water lot, yes.

**Mr. Korchinski:** How about the fish?

**Mr. Taylor:** And everything else. But no, they certainly are paying for the bed of the river or the bed of the stream or the bed of the inlet or whatever you want to call it. It is the utilization of that and if they are going to float boats on the water 10 feet above it, I guess that is part of the whole deal. I do not know of any other way.

**Mr. Nelson:** Some areas of this particular inlet, I think, fall under various departments and I think this part of the inlet may fall under the Department of Indian Affairs and Northern Development for purposes of marine parks, historic trails and water routes of explorers, this sort of thing. What is the procedure for gaining leasehold of these water lots on the part of the municipality? Does the National Harbours Board—and I am a new member to this Committee, I am just here for today—does the National Harbours Board purchase the property and then lease the water lots to the municipality on long-term arrangements? Obviously they need long-term assurance of control of that water.

**Mr. Taylor:** The property which the National Harbours Board owns is held in trust for the Crown. This is quite some distinction between that of the Harbour Commission, for example, to which Mr. Neale was referring earlier; these are nongovernment corporations in that sense. We lease the water lots and thereby the use of the water above them to individuals who are interested and municipalities certainly have great preference. It is only of recent date, I think you will agree with me, a matter of the last few years, that there has been as much interest shown by

[Interprétation]

**M. Taylor:** Je connais les lieux et je suis au courant de la situation. Bien sûr, il s'agit d'un problème qui se pose dans tout port principal. On a proposé que de tels lots de grève deviennent propriété publique et j'ai écouté les arguments pour et contre. Néanmoins plusieurs des situations actuelles sont d'origine historique et je n'ai aucune idée de l'époque à laquelle ces lots de grève sont devenus propriété privée.

**M. Nelson:** D'accord.

Dans un tel cas, si la municipalité a affecté une somme d'environ 2 millions pour l'achat de l'avant-grève dans cette région, il paraît que la municipalité doit maintenant négocier le coût de ces terrains, qui pourrait être de plus de 4 millions. Une grande partie de ces terrains sont immergés et il me semble ridicule qu'une municipalité doive acheter de l'eau qui fait partie d'un site historique.

**M. Taylor:** Mais ce sont les lots de grève qu'ils veulent obtenir, n'est-ce pas? Ils cherchent une voie d'accès à l'eau, n'est-ce pas? Il faudrait acheter cela de façon quelconque. Le seul moyen de l'obtenir est de l'acheter.

**M. Nelson:** Eh bien, s'ils achètent les terrains, ils auront une voie d'accès par eau mais ils doivent également acheter les lots de grève, n'est-ce pas? Car une partie de la propriété est de l'eau, mais ceci appartient à des intérêts privés. Est-ce qu'ils doivent également acheter l'eau?

**M. Taylor:** Non, ils doivent payer le prix des terrains immergés.

**M. Nelson:** Ils paient le prix des terrains immergés.

**M. Taylor:** Oui, c'est cela le lot de grève.

**M. Korchinski:** Et les poissons?

**M. Taylor:** Et tout le reste. Bien sûr, ils paient le coût du lit du fleuve ou de la rivière, comme vous voulez. S'ils vont l'utiliser pour un port de plaisance, c'est le seul moyen de le faire, à mon avis.

**M. Nelson:** Je pense que certaines régions de l'inlet relèvent de différents ministères. Je crois que cette région relève du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien qui s'occupe des parcs aquatiques, des sentiers historiques, des routes marines des explorateurs, etc. Quelle est la procédure utilisée pour l'achat de ces grèves au nom de la municipalité? Est-ce que le Conseil des ports nationaux—je suis un nouveau membre de ce comité, je n'assiste qu'à la réunion d'aujourd'hui—est-ce que le Conseil des ports nationaux achète la propriété et ensuite loue les lots de grèves à la municipalité en vertu d'accords à long terme? Évidemment, ils doivent être certains qu'ils auront le contrôle de ces eaux à long terme.

**M. Taylor:** Le Conseil des ports nationaux possède les propriétés en fiducie pour la Couronne. C'est un peu différent de la Commission des ports, par exemple, à laquelle M. Neale a fait allusion; en ce sens, il s'agit de sociétés nongouvernementales. Nous louons les lots de grèves et donc l'utilisation de l'eau au dessus aux individus intéressés et on donne préférence évidemment aux municipalités. Ce n'est que récemment, je pense, que les organismes publics se sont intéressés à la bonne utilisation de l'avant-grève et des lots de grèves adjacents. Généralement, les municipali-

[Text]

public bodies in the proper utilization of foreshore and water lot areas adjacent to property. In a general sense, municipalities have no more direct right to the use of water lots than private industry or anyone else but the area you are speaking of is ideally suitable obviously for some form of recreational activity and an application would be considered for that, for any part that we control, which I do not think is any part of that.

**Mr. Nelson:** All right. It seems to me that in the orderly planning of a community which requires the co-ordination of all levels of government, federal, provincial, municipal, regional and with this sort of philosophy, it becomes impossible for a municipality to develop a planned development such as the one under discussion here unless the municipality has priority in access to this area that is a part of its planning program. In this case it seems to me that there must be priority to the municipality because if some heavy industrial site is put in a poor spot it ruins the whole thing. Would you say that the National Harbours Board would be willing to purchase these sites from Kapoor and Texaco and lease them on a longer basis to Burnaby?

**Mr. Taylor:** Why would Burnaby not simply purchase them themselves? Because we would want our money back or we would be in trouble with . . .

**Mr. Nelson:** Perhaps a short answer to your question is that it costs too much. They need help, I suppose.

**Mr. Taylor:** It would not cost us any less.

**Mr. Nelson:** This takes the form of a representation, I suppose. They run into the problem that the original appropriation of \$2 million is now . . . they are being more or less held up for far more than they can afford to pay for land that is urgently needed. It seems to me that the National Harbours Board has a part to play in this.

**Mr. Taylor:** Yes, we would like to play a part.

**Mr. Nelson:** And you would be willing to discuss this with the municipality to consider sympathetically a long-term lease of the two sites.

• 1635

**Mr. Taylor:** Providing that were government policy which we were able to apply in all places, yes.

**The Chairman:** Have you finished, Mr. Nelson? Your time has expired.

**Mr. Nelson:** I think so. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Carter.

**Mr. Carter:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, in the estimates you have provision for an expenditure on your facilities in St. John's, Newfoundland.

**Mr. Taylor:** That is right.

**Mr. Carter:** Can you tell me, Mr. Taylor, to what extent you are going to extend your present facilities there, if the property has been acquired yet and when we can expect some action to start?

**Mr. Taylor:** There has been no property acquired. Obviously, from the depth and the correctness of your question you are fully aware that much of the property involved is private property. So it is rather the reverse of Mr. Nelson's point. We have been discussing with the people involved a total of some five proposals which would then, either under lease or under purchase, bring the required total of harbour property under our control which would allow

[Interpretation]

tés n'ont pas plus de droit direct à l'utilisation des lots de grèves que l'industrie privée ou toute autre personne, mais la région dont vous parlez convient parfaitement aux activités récréatives et nous étudierions une demande pour une telle fin, à l'égard de toute partie dont nous avons le contrôle; mais je ne pense pas que nous ayons le contrôle de ces propriétés.

**M. Nelson:** D'accord. Il me semble que lorsqu'il s'agit de la planification d'une collectivité qui exige la collaboration entre tous les niveaux de gouvernement, fédéral, provincial, municipal et régional, avec ce genre de philosophie, une municipalité ne pourrait jamais entreprendre un programme de développement planifié du genre dont on parle ici, si elle a la priorité dans l'accès à la région qui fait partie du programme de planification. Il me semble donc que la municipalité doit avoir priorité car l'industrie lourde détruirait une telle région. Croyez-vous que le Conseil des ports nationaux serait prêt à acheter ces sites de la famille Kapoor et de Texaco et de les louer à la municipalité de Burnaby?

**M. Taylor:** Pourquoi la municipalité de Burnaby, ne les achèterait-elle pas? Car nous devrions être remboursés ou nous aurions des difficultés avec . . .

**M. Nelson:** Une réponse brève à votre question c'est que les coûts sont trop élevés. J'imagine qu'ils ont besoin d'aide.

**M. Taylor:** Les coûts seraient les mêmes pour nous.

**M. Nelson:** Il s'agit ici d'une instance, j'imagine. Ils gardent face à ce problème qu'on demande plus que les 2 millions de dollars alloués à ce projet à l'origine. Il me semble que le Conseil des ports nationaux a un rôle à jouer ici.

**M. Taylor:** Oui, nous aimerions jouer un rôle.

**M. Nelson:** Seriez-vous prêts à discuter de cette situation avec la municipalité afin de considérer un bail à long terme pour les deux sites en question?

**M. Taylor:** A la condition qu'il s'agisse d'une politique gouvernementale que nous pouvions mettre en œuvre partout.

**Le président:** Avez-vous terminé, monsieur Nelson? Votre temps est écoulé.

**M. Nelson:** Oui, merci.

**Le président:** Monsieur Carter.

**M. Carter:** Dans le budget, vous avez prévu des dépenses pour vos installations à St-Jean à Terre-Neuve.

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

**M. Carter:** Pourriez-vous me dire si vous allez élargir les installations là-bas, si on a acquis le terrain encore, et quand on va commencer la construction?

**M. Taylor:** On n'a pas encore acquis le terrain. La précision de votre question me fait voir que vous êtes au courant que beaucoup de terrains impliqués sont des terrains privés. C'est donc un peu l'inverse du point soulevé par M. Nelson. Nous avons eu des discussions avec les personnes concernées. Nous avons fait 5 propositions, lesquelles, soit par le truchement de location ou d'achat, nous donneraient tout le terrain nécessaire pour l'aménagement



[Texte]

orderly development to proceed since we are just as interested in orderly development as a municipality. Up to now, the major company involved has turned down our overtures and we have not been able to arrive at purchase programs which make any scheme and proposal for St. John's harbour viable to the state, and that is the major problem.

**Mr. Carter:** I presume the people you are dealing with would be the Harvey company?

**Mr. Taylor:** They are one of them, yes.

**Mr. Carter:** And the Furness Whity and Co. Ltd?

**Mr. Taylor:** That is another.

**Mr. Carter:** You said that you have made offers to them for the acquisition of this property.

**Mr. Taylor:** There have been discussions, yes.

**Mr. Carter:** Can you give the Committee some idea as to the type offer, how much?

**Mr. Taylor:** Right off the top of my head I could not and even if I could I would refrain from doing so as I think at this point in time that is certainly private, whether they would accept or reject it. We are looking at it. The criteria are really very simple: how much can we pay for the total property we need related to how much will the same operators lease it back from us over a period of time so that we can get our money back.

**Mr. Carter:** I gather that the progress on this extension has been delayed contingent on your Board reaching agreement with the owners of this property. Is that right?

**Mr. Taylor:** That is right. I do not want to leave the impression at all, Mr. Carter, that discussions are not proceeding amicably and well. Up to now we have not found an agreement and a proposal that meets their requirements and their cost estimates that is within our budget to handle but by no means in this what we consider an impossible problem.

**Mr. Carter:** Mr. Taylor, I am wondering what kind of liaison you have with Canadian National with respect to other needed facilities for a harbour. For example, in the harbour of St. John's there is a need for more dock repair facilities. Some talk has been making the rounds that perhaps there is a central lift or some type of operation being planned for the harbour. I realize that this is not your responsibility, I presume, to provide this kind of repair facility, is it?

**Mr. Taylor:** We normally do not get involved in these but we are aware of this proposal and we are sympathetic to it. They have been in discussions with Dr. Weyman regarding their requirements and there is good liaison going on. We think that proposal has . . .

**Mr. Carter:** Between your Board and Canadian National?

**Mr. Taylor:** Yes.

**Mr. Carter:** Mr. Taylor, with respect to the western part of the harbour, as you probably know it is being used now by quite a number of small fishing boats?

[Interprétation]

que nous envisageons, étant donné que nous nous occupons autant d'une façon ordonnée de procéder qu'à la municipalité elle-même. Jusqu'ici la société la plus importante concernée a rejeté nos demandes, et nous n'avons pas pu encore établir des programmes d'achat qui rendraient un programme d'aménagement du port de St-Jean rentable pour l'État. Voilà le problème le plus important.

**M. Carter:** Vous êtes en contact avec la Société Harvey?

**M. Taylor:** C'en est une.

**M. Carter:** Et Furness Whity and Co. Ltd.?

**M. Taylor:** C'en est une autre.

**M. Carter:** Vous avez dit que vous leur avez fait des offres afin d'obtenir ces terrains.

**M. Taylor:** Les pourparlers ont eu lieu.

**M. Carter:** Et vos offres ont été pour combien?

**M. Taylor:** Je ne pourrai pas vous en citer de mémoire, et même si je pouvais le faire, j'éviterais, étant donné que la possibilité d'acceptation ou de refus est une affaire confidentielle et privée à cette étape des pourparlers. Mais nous étudions le problème. Les critères ne sont pas bien compliqués: combien pouvons-nous payer pour tous les terrains dont nous avons besoin, et combien allons-nous recevoir en frais de location des exploitants au cours d'une période de temps donnée, pour que notre argent sera remboursé?

**M. Carter:** Je suppose que le programme d'expansion a été retardé parce que le Conseil ne s'est pas encore entendu avec les propriétaires du terrain. Est-ce exact?

**M. Taylor:** C'est exact. Je ne veux pas vous donner l'impression que les pourparlers n'ont pas lieu dans une atmosphère amicale. Jusqu'ici, nous ne nous sommes pas entendus quant à un accord ou une proposition qui satisfait à nos exigences et à la prévision du coût et qui ne dépasse pas notre budget. Mais cela ne veut pas dire pour autant que nous le voyons comme un problème impossible.

**M. Carter:** Quels sont vos rapports avec la CN, en ce qui concerne d'autres installations nécessaires dans un port. Par exemple, le port de St-Jean a besoin de plus d'installations pour l'entretien des quais. La rumeur court qu'on projette la construction d'un monte-charge. Je sais fort bien qu'il n'est pas de votre sort de fournir ce genre d'installation de réparation.

**M. Taylor:** Normalement, nous ne faisons pas partie de ce genre de projet, mais nous sommes au courant du projet et nous le voyons d'un œil bienveillant. Des pourparlers ont eu lieu avec le D<sup>r</sup> Weyman et il se fait un bon échange d'opinions. Nous sommes d'avis que ces propositions à . . .

**M. Carter:** Entre le Conseil et la CN?

**M. Taylor:** Oui.

**M. Carter:** Comme vous le savez, la partie ouest du port est utilisée par beaucoup de petites embarcations de pêche?

[Text]

Mr. Taylor: Right.

Mr. Carter: Longliners, of course. They had to use that of necessity because there is no other place in the harbour where they can tie up their boats.

Mr. Taylor: Right.

Mr. Carter: Is any move being contemplated by the Board to prevent these boats from landing their nets and their gear and tying up to that part of the harbour?

• 1640

Mr. Taylor: I should not want to put it on the basis that there is any proposal to prevent the continued utilization and the continued progress of that particular industry.

There are certainly proposals we are looking at which might make better use of that particular area, and one of the major considerations obviously has to be the proper accommodation, as an alternative of the existing people. But those are going on, yes.

Mr. Carter: That leads up to my next question, Mr. Taylor. Is your board involved in establishing wharves with the necessary amenities for small fishing craft and, if so, are you contemplating the provision of such a facility in St. John's?

Mr. Taylor: It is not normally a part of our responsibility and not one that we have done extensively. As a matter of fact, I am not certain we have been involved in it to any great degree. Certainly it follows much more directly under the Department of the Environment and Fisheries now. Nevertheless these people are currently in a harbour that we have some control over, so this is what creates the interest. It is not something we would set out to involve ourselves in.

Mr. Carter: Mr. Taylor, Mr. Neale touched on a point and maybe you can enlighten me. What contribution are you making by way of taxes or maybe grants in lieu of taxes to the City of St. John's for your property there?

Mr. Taylor: The grants in lieu of taxes—we can probably look the amount up, that will not be too much trouble—is based on a requisition from the city on, to my knowledge, precisely the same kind of bases as any other place.

Mr. Carter: You are not paying full taxes, are you?

Mr. Taylor: No, we pay grants in lieu of taxes and these are requisitioned by the city, and this is precisely what the City of Vancouver has done.

Mr. Carter: You say "requisitioned". Is the amount set by the city or agreed to by the city?

Mr. Taylor: The municipality involved assesses the National Harbours Board based on their assessment rates and there is a formula which is somewhat less, obviously, because of Mr. Neale's question, than total taxes. But it is a very sizeable contribution.

[Interpretation]

M. Taylor: C'est exact.

M. Carter: Ces vaisseaux sont obligés de se servir de cette partie du port parce qu'il n'y a pas de place ailleurs dans le port.

M. Taylor: C'est exact.

M. Carter: Le Conseil envisage-t-il l'adoption de mesures pour empêcher ces vaisseaux de se servir de cette partie du port?

M. Taylor: Je n'aimerais pas dire qu'il existe des propositions qui empêcheraient l'utilisation permanente et la marche progressive de cette industrie particulière.

Il existe certainement des propositions sur lesquelles nous nous sommes penchés qui pourraient mieux exploiter cette région particulière et une des considérations les plus importantes est à coup sûr l'accommodation pertinente ou alternative. Mais ces propositions sont en cours effectivement.

M. Carter: Cela m'amène à ma prochaine question, monsieur Taylor. Votre Conseil est-il engagé à construire des quais dans la construction de quais qui auront suffisamment d'attraits pour les petits bâtiments de pêche et dans l'affirmative envisagez-vous la construction d'une installation à Saint-Jean?

M. Taylor: Cela ne fait pas normalement partie de notre responsabilité et nous ne nous y sommes pas penchés d'une façon exhaustive. En fait, je ne crois pas que nous nous soyons engagés dans une telle initiative, ou du moins dans une très faible mesure. Cela relève beaucoup plus directement du ministère de l'Environnement et des Pêcheries. Néanmoins, ces personnes se trouvent en permanence dans un havre sur lequel nous pouvons exercer un certain contrôle, et c'est cela précisément qui suscite un vif intérêt. Mais ce n'est pas nous qui établirions ce plan pour nous y engager de nous-mêmes.

M. Carter: Monsieur Taylor, M. Neale touche à un élément qui mérite des précisions de votre part. Quelle contribution faites-vous par vos impôts ou par vos subventions en lieu de taxes à la ville de Saint-Jean pour votre propriété là-bas?

M. Taylor: La subvention en lieu de taxes, et regardons, le montant exact, car ce n'est pas une tâche très difficile, est fondée sur une requête de la ville qui à ma connaissance, se fonde précisément sur le même genre de base que partout ailleurs.

M. Carter: Vous ne payez pas la totalité des taxes, n'est-ce pas?

M. Taylor: Non. Nous payons des subventions en lieu de taxes sur la requête de la ville, et c'est précisément ce qu'a fait la ville de Vancouver.

M. Carter: Vous avez dit réquisitionné. Cette somme est-elle fixée par la ville ou la ville y consent-elle?

M. Taylor: La municipalité en cause évalue le Conseil des ports nationaux en fonction de leur taux d'évaluation et en fonction d'une formule qui est un peu inférieure de toute évidence, en raison de la question de M. Neale à la totalité des impôts. Mais il s'agit d'une contribution de taille considérable.

[Texte]

**Mr. Carter:** Mr. Taylor, do you have any involvement in the Come-By-Chance facility, or do you propose to involve yourselves in that harbour and wharf facility down there? Is this part of your plans?

**Mr. Taylor:** We have no current involvement with it other than to the degree of the total marine administration—and I mentioned previously Mr. Roy Elling being here. But we are very much more involved with all harbours and all ports than we were in the past, as a government agency, and certainly our opinions are sought within that context. But as a direct responsibility, no.

**Mr. Carter:** Do you have any involvement in the Mortier Bay project or proposal?

**Mr. Taylor:** No I know of it but it is not one of our responsibilities.

**Mr. Carter:** Mr. Chairman, those are all the questions I have to put.

**Mr. Chairman:** Mr. Clarke.

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** Thank you. Mr. Taylor, I would like to take you back to Vancouver. We are criss-crossing the country today.

**Mr. Taylor:** I am always delighted to go to Vancouver.

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** I do not notice anything in the estimates here that appear to relate to operating costs and I am wondering if that is the item on page 27-79, near the bottom of the page where it says:

Less amounts available from National Harbours Board and other funds . . .

**Mr. Taylor:** No, sir. And I point this out merely as information. The National Harbours Board, as a Crown corporation, does not come to Parliament for operating funds except in unusual cases, and the funds for the operation of the harbour are generated out of the charges we make in the harbour. So these are separate statements audited by the Auditor General and then provided to the Public Accounts Committee.

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** Could you briefly explain what the \$33,946,000 is that is being deducted from the total estimated capital expenditures of \$66 million.

• 1645

**Mr. Taylor:** Yes, sir. In very brief terms, \$21 million of this is the money to which Mr. Bell and Mr. McCain were referring, which is being contributed to a harbour project by the Province of New Brunswick. The other \$12 million, part of which is coming from the reserve funds in Vancouver, are from our own reserve funds, that is, surplus funds generated over cash requirements in the past several years. So, in fact, what we try to do is come to Parliament for the minimum amount of necessary federal loans.

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** So \$12 million is from our own funds from different ports?

[Interprétation]

**M. Carter:** Monsieur Taylor, êtes-vous engagé dans l'installation de Come-By-Chance ou vous proposez-vous de vous engager dans les installations portuaires ou de quais en cet endroit? Cela fait-il partie de vos plans?

**M. Taylor:** Nous ne sommes pas présentement engagés activement dans cette affaire si ce n'est dans la mesure où cela fait partie de l'administration totale des transports par eau, et je l'ai déjà dit à M. Roy Elling qui était ici. Cependant, nous sommes activement engagés dans tous les havres et les installations portuaires que nous desservions par le passé à titre d'agence du gouvernement, et il ne fait aucun doute que nos opinions sont priées dans ce cadre. Mais à titre de responsabilité directe, non.

**M. Carter:** Êtes-vous engagés dans un projet ou la proposition de la Baie Mortier?

**M. Taylor:** Non. J'en ai pris connaissance, mais cette initiative n'est pas de notre ressort.

**M. Carter:** Monsieur le président, voilà c'est tout ce que j'avais à demander.

**Le président:** Monsieur Clarke.

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Je vous remercie. Monsieur Taylor, j'aimerais vous ramener à Vancouver. Nous parcourons le pays tout entier aujourd'hui.

**M. Taylor:** Je suis toujours enchanté de me rendre à Vancouver.

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Le budget ne me permet pas de constater ce qui apparaîtrait se rattacher aux dépenses de fonctionnement et je me demande si cela tombe sous la rubrique de la page 27-79, au bas de la page:

Moins sommes disponibles dans les fonds du Conseil des ports nationaux et d'autres fonds.

**M. Taylor:** Non, monsieur. Et je vous le signale simplement à titre d'information. Le Conseil des ports nationaux en tant que société d'État ne s'adresse pas au Parlement pour obtenir des dépenses de fonctionnement sauf dans des cas exceptionnels. Si bien que les fonds de fonctionnement du havre trouvent leur source à même les frais que nous imposons au havre. Ce sont donc là des déclarations distinctes, vérifiées par l'Auditeur général et fournies par la suite au Comité des comptes publics.

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Pourriez-vous brièvement nous expliquer ce que représentent ces \$33,946,000 qui sont déduits du budget total du capital estimatif de 66 millions de dollars.

**M. Taylor:** Bref, 21 millions de cet argent et le montant auquel M. Bell et M. McCain ont fait allusion et ces fonds seront contribués à un projet d'amélioration d'un port par la province du Nouveau-Brunswick. Les autres millions, dont une partie provient des fonds de réserve à Vancouver, sont une recette à nous, c'est-à-dire les fonds excédents que nous avons acquis au cours des quelques dernières années. De cette façon-là, lorsque nous nous présentons devant la Chambre, nous demandons la somme minimale.

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Cela veut dire que 12 millions de dollars représentent des fonds qui proviennent de différents ports?

[Text]

Mr. Taylor: Yes, sir.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): In British Columbia?

Mr. Taylor: No, sir.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Not restricted to British Columbia.

Mr. Taylor: The major portion of this is from the port of Montreal.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Okay. In Vancouver, there is \$15 million projected to be spent in this fiscal year on the Vanterm Project, which is the one in Vancouver Centre, in fact. Is that correct?

Mr. Taylor: That is right. That is in Vancouver Centre, yes.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Are the plans laid or are they going ahead now? What is the status of the project that is being estimated there?

Mr. Taylor: The project is very much under way and the major part of the \$15 million to which you are referring is for this year's construction and the purchase of necessary equipment to operate it. So it is very much under way.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Right. I judge from this table that \$15 million was spent in the past fiscal year. In other words, the project is about half completed. Is that right? We have a column here, Forecast Expenditures to March, 1974, \$15 million, and the estimates for 1974-75, another \$15 million.

Mr. Taylor: In that order, yes. That is our estimate.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): I was wondering how we could relate that project and perhaps any others to a letter that I understand you received from the member for that area, the Honourable Mr. Basford. I understand he wrote to you and quoting from the letter as I understand it, he said:

I would also like to make it clear that as a member of the government and Treasury Board Minister, I am completely opposed to proceeding with any Vancouver waterfront proposals until the joint federal-city waterfront planning study has been completed.

Did you get such a letter from Mr. Basford?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): What does he mean by that?

Mr. Taylor: He is referring to quite a different site. He is referring to an area known as Pier B.C., which is the passenger terminal situation in which jointly with the Marathon Realty that controls much of the foreshore property there, we are looking at what developments might take place there. Mr. Basford is raising his point, and quite properly so, that he wants to be fully aware of any developments that might come out of it. We are merely looking at the potential of that area.

[Interpretation]

M. Taylor: C'est exact.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Des ports en Colombie-Britannique?

M. Taylor: Non, monsieur.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Il me s'agit pas seulement de la Colombie-Britannique.

M. Taylor: La plupart de ces fonds proviennent du port de Montréal.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Très bien. A Vancouver, on envisage la dépense de 15 millions de dollars au cours de cette année financière dans le cadre du Projet Vanterm, lequel projet concerne le centre de la ville. Est-ce exact?

M. Taylor: C'est parfait. Il s'agit du centre de la ville.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Les plans sont-ils prêts maintenant, ou les prépare-t-on? Quelle est l'importance de ce projet pour le point de vue financier?

M. Taylor: Le projet est bel et bien commencé, et la plus grande partie des 15 millions auxquels vous faites allusion sera consacrée aux travaux de construction qui seront faits cette année et à l'achat du matériel nécessaire.

M. Clarke (Vancouver Quadra): D'après la table que j'ai devant moi, ces 15 millions ont été affectés au cours de l'année financière qui vient de se terminer. En d'autres termes, le projet est à moitié fini. Est-ce exact? Dans une colonne, où il s'agit de dépenses prévues au mois de mars 1974, 15 millions de dollars, et dans les prévisions 1974-1975, il est question de 15 millions de dollars de plus.

M. Taylor: C'est exact, et ce sont bien nos prévisions.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Comment peut-on faire le lien entre ce projet et tout autre projet à une lettre que vous avez reçue, si je comprends bien, du député de cette région, l'honorable M. Basford. J'ai cru comprendre qu'il vous a écrit, et je cite de cette lettre:

Je voudrais dire maintenant de façon explicite que, en tant qu'un membre du gouvernement et en tant que ministre du Conseil du Trésor, je m'oppose de façon catégorique à ce que l'on procède à quelque proposition que ce soit et entrer au quai de Vancouver avant que l'étude des modifications conjointes entreprise par la ville et le gouvernement fédéral ne soit terminés.

Avez-vous reçu une telle lettre de M. Basford?

M. Taylor: Oui.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Qu'est-ce qu'il veut dire?

M. Taylor: Il fait allusion ici à un autre site. Il parle d'une région qui s'appelle Pier, C.B. où il est question d'un terminal pour les passagers. Nous étudions actuellement les aménagements possibles qu'il pourrait se faire à ce lieu, et cette étude est faite conjointement avec Marathon Realty laquelle société est propriétaire de beaucoup de terrains concernés. M. Basford a bien fait de soulever ce point, parce qu'il veut être au courant de tous les développements. Pour l'instant, nous ne faisons qu'étudier les possibilités dans cette région.

[Texte]

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** Is his statement or request, however you like to look at it, in keeping with your understanding and the understanding of the Minister of Transport?

**Mr. Taylor:** It certainly did not have anything to do with the Vanterm proposal. Vanterm was well under construction and is in progress. He was referring to an entirely different situation. I do not think you can have too much co-ordination of planning for a very tightly concentrated area there. We are most happy for any contribution Mr. Basford wishes to make.

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** In response to a question in the House about a month ago, the Minister of Transport was very vague about it. The question that I asked him actually was: does the Minister intend to allow the proposed developments at the port of Vancouver, which would include these Burrard-Granville ones, to start, or will they have to wait until the federal-municipal joint studies are completed? The Minister was quite indefinite about it. Do you think he is aware of the feelings that Mr. Basford expressed in his letter or is it the intention of the Minister and the board to go ahead with any of these developments.

**Mr. Taylor:** We have made no proposal whatsoever to the Minister of Transport with regard to any developments there, we are merely studying them now, so I would not take any position on what the Minister's view might be.

• 1650

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** Is it be safe to say that the National Harbours Board will not be proceeding with any further development such as in the Granville-Burrard area until the study that has been referred to is completed?

**Mr. Taylor:** It is certainly safe to say that it is Mr. Marchand's usual custom to consult with his colleagues and it is our practice to make our recommendations to Mr. Marchand so we would leave that kind of consultation at that level.

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** The reference was made earlier by Mr. Neale to the destruction of some buildings in the Vanterm area, that is at the foot of Columbia Street. Are those sheds that were referring to part of the Vanterm development?

**Mr. Taylor:** No, not specifically in direct...

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** Would that be something that was being referred to in Mr. Basford's letter, then?

**Mr. Taylor:** No, I do not believe that was related to it. I do recognize that Mr. Basford was displeased with the destruction of these sheds. He perhaps felt that they had some longer-term utilization and I am quite prepared to agree that perhaps further explanations about the need to demolish these might have been held with the city.

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** You were aware that the City was making plans too, which were...

**Mr. Taylor:** The city was looking at various alternatives, but nothing had been proposed to us which viable and, you know, everything the city does, they do not consult us either; that is the way the rules are.

[Interprétation]

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Sa déclaration ou sa demande, s'accorde-t-elle avec l'entente établie par le ministre des Transports?

**M. Taylor:** Ces remarques n'avaient rien à faire avec le Projet Vanterm. Ce projet est bien commencé. Il parlait d'une situation tout à fait différente. Je ne pense pas qu'il puisse y avoir trop de coordination en faisant des plans dans une région aussi développée. Il nous fait plaisir d'accepter toute la contribution que M. Basford peut nous apporter.

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** En réponse à une question qui lui a été posée à la Chambre il y a un mois, le ministre des Transports n'a pas été très précis. Je lui ai demandé s'il avait l'intention de donner le feu vert pour que les travaux de construction commencent au quai de Vancouver, ce qui comprend les travaux à Burrard-Granville, où arrêter d'attendre jusqu'à la terminaison. Des études conjointes ont été entreprises par le fédéral et la ville de Vancouver. Le ministre n'a pas donné une réponse précise. Pensez-vous qu'il soit au courant de l'avis exprimé par M. Basford dans sa lettre, où le ministre et le Conseil ont l'intention de donner le feu vert pour ces projets?

**M. Taylor:** Nous n'avons fait aucune proposition au ministre des Transports quant au développement là-bas, nous ne faisons que les étudier à l'heure actuelle, donc je n'ai aucune idée ce que serait l'opinion du ministre.

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Peut-on dire que le Conseil des ports nationaux n'entrepra aucun projet de développement, par exemple dans la région de Granville-Burrard, jusqu'à ce que l'étude en question soit terminée.

**M. Taylor:** On peut certainement dire que M. Marchand a l'habitude de consulter ses collègues et nous faisons généralement nos recommandations à M. Marchand donc les consultations à ce niveau-là.

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** M. Neale a parlé de la destruction de certains bâtiments dans la région de Vanterm, c'est-à-dire au bout de la rue Columbia. Est-ce que ces bâtiments faisaient partie de ce projet Vanterm?

**M. Taylor:** Non, pas tout à fait.

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Est-ce qu'il s'agissait d'un sujet celui dans la lettre de M. Basford?

**M. Taylor:** Non, je ne crois pas. Je sais que M. Basford était gêné à cause de la destruction de ces bâtiments. Il croyait peut-être qu'on aurait pu les utiliser à plus long terme et je suis d'accord qu'on aurait pu avoir plus de discussions avec la ville quant à la destruction des bâtiments en question.

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Vous étiez conscient que la ville avait également préparé des plans, et que...

**M. Taylor:** La ville étudiait plusieurs possibilités, mais nous n'avons reçu aucune proposition valable et comme vous savez la ville ne nous consultait pas toujours; c'est la règle du jeu.

[Text]

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** Would you pay very much attention to any wish of the member for Vancouver Centre, the Minister, Mr. Basford, or do you just take your instructions from Mr. Marchand, that Minister?

**Mr. Taylor:** I would take very seriously the comment of any member from any place and Mr. Basford is certainly no exception.

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** Including Vancouver Quadra?

**Mr. Taylor:** That is right.

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** Very good. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Reynolds.

**Mr. Reynolds:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I have two things I am interested in, one of them is Mr. Rathie and the other is Roberts Bank. I have letters of July 22 and March 7 from the Municipality of Delta. Basically, without reading them, they are quite concerned about what is going to happen at Roberts Bank. The message in both their letters is really their concern about the press releases and to find out what is happening.

I received a letter from Mr. Rathie on 24 July, 1973 and he goes into the fact that European ports are more advanced than ours are in Canada. It really does not say anything other than the fact that the proposed meeting with the National Harbours Board officials has been put off for several months to give time to develop new concepts.

As I said, the last letter I received from Delta was March 7, 1974 which is quite a considerable time later saying again:

We have seen references in the newspapers to developments of Robert's Bank and still no answer. Mr. Davis answered me on March 12, saying that he understood I had an answer from Mr. Rathie which I have not received.

I just wonder whether you could enlighten this Committee as to exactly what this \$5 million is going to be spent on?

**Mr. Taylor:** Obviously we have regarded the development of Roberts Bank—in its origin it was quite a novel concept, not only in North America, but in many parts of the world—as something that required very considerable expansion, but very controlled expansion. I suggest to you that one of the reasons we have been somewhat reluctant to proceed too hastily is that we were very anxious that the present port manager in Vancouver, in whom we have great confidence, who had been formerly Deputy port manager of Rotterdam be on the site. He was only appointed February 1, this year. He is extremely familiar with similar projects of enormous magnitude. Rotterdam is the largest port in the world, according to Rotterdam anyway, and this was one reason for our caution. Secondly, the studies we have with regard to the requirements at Roberts Bank are now four or five years old and we are having an updating of these marketing studies and of the operational characteristics there.

[Interpretation]

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Est-ce que vous étudiez sérieusement les vœux du député de Vancouver Centre, c'est-à-dire le ministre M. Basford, ou est-ce que vous prenez tout simplement d'autres instructions de votre ministre, M. Marchand?

**M. Taylor:** J'étudie très sérieusement les commentaires de tout député de toute circonscription et M. Basford ne fait pas exception à la règle.

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Y compris Vancouver Quadra?

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

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Très bien. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Reynolds.

**M. Reynolds:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je m'intéresse à deux sujets, le premier c'est M. Rathie, le deuxième Roberts Bank. J'ai reçu des lettres de la municipalité de Delta, le 22 juillet et le 7 mars. La municipalité s'inquiète de ce qu'on va faire de Roberts Bank. Les deux lettres expriment la préoccupation de la municipalité à propos des communiqués de presse et on aimerait savoir ce qui se passe.

J'ai reçu une lettre de M. Rathie du 24 juillet 1973 dans laquelle il dit que les ports européens sont plus avancés que les nôtres au Canada. Il ne dit pas grand-chose sauf que la réunion proposée avec les fonctionnaires du Conseil des ports nationaux a été renvoyée à quelques mois afin qu'il ait le temps de développer de nouveaux concepts.

Comme j'ai déclaré, la dernière lettre que m'a envoyée la municipalité de Delta est datée du 7 mars 1974, donc pas mal de temps est passé et la lettre dit ceci:

«on a vu des articles de journaux à propos du développement de Robert's Bank mais on n'a eu aucune réponse jusqu'ici. M. Davis m'a répondu le 12 mars qu'il croyait comprendre que j'avais eu une réponse de M. Rathie or, il n'en est rien»

Je me demande si vous pouvez dire aux membres du comité pour quelle fin ces 5 millions de dollars seront dépensés?

**M. Taylor:** Le développement de Roberts Bank a été un concept tout à fait nouveau, non seulement en Amérique du Nord, mais dans plusieurs pays du monde et nous étions d'avis qu'il fallait une expansion considérable et contrôlée. Je vous suggère que l'une des raisons pour lesquelles nous sommes peu disposés à agir trop vite c'est que nous sommes très désireux que le gérant actuel du port de Vancouver, autrefois gérant adjoint du port de Rotterdam, soit sur place, car nous avons besoin de confiance en lui. On l'a nommé seulement le 1<sup>er</sup> février cette année. Il est très familier des projets similaires de cette grande taille. Rotterdam constitue la plus grande installation portuaire du monde si l'on s'en fie à Rotterdam, du moins, et c'est là une des raisons pour lesquelles nous faisons preuve de prudence. En second lieu, les études en cours concernant les besoins à Roberts Bank, durent déjà depuis 4 ou 5 ans, et nous avons à l'heure actuelle mis à jour des études de mise en marché ainsi que leurs caractéristiques de fonctionnement.

[Texte]

• 1655

The potential for utilization of Roberts Bank has changed quite a bit and we are looking at various other products, so I have on occasion been disturbed about the press reports I have read too. However, there are no immediate programs this year. We have \$5 million in the budget. We are certainly anticipating the prospect of some additional dredging but it must be done very carefully. So I cannot be too specific in answering the question.

**Mr. Reynolds:** Well \$5 million is an awful lot of money. Are you saying there is going to be \$5 million worth of dredging?

**Mr. Taylor:** Yes, \$5 million will do a lot of dredging.

**Mr. Reynolds:** Yes but what is that dredging being done for?

**Mr. Taylor:** Obviously to create more land of the character which is there. There is only one 50-acre site there now. Just off the top of my head, my recollection of the cost of that was something in the order of \$8 million. In addition to dredging there are enormous requirements for trackage, for utilization of any further sites that are built, but the immediate requirement would be dredging, yes.

**The Chairman:** If I might Mr. Reynolds, are you enlarging the 50-acre site or building another one or just keeping the present one up to date?

**Mr. Taylor:** No, we would be adding to the total 50 acres.

**Mr. Reynolds:** What size is it going to be? At the rate it is going now, what size is it going to be when you are finished? Will you finish it by the end of this year?

**Mr. Taylor:** It would not be finished by the end of this year. The immediate requirements would appear to be something in the order of perhaps three additional 50-acre sites, something in that general vicinity. You know, you are talking now about the possible handling of other products at a place like Roberts Bank. For example, grain was not discussed as a possibility two or three years ago. So this is requiring some caution on our part, and for that I am fully prepared to accept your criticism.

**Mr. Reynolds:** It would seem to me, that there must be plans which we do not know about and I just wonder what reason you have for not consulting the municipality of Delta. It could not be any more in the centre of Delta. It runs right through one of our busiest roads and the municipality of Delta just does not know what is going on and the people of Delta do not know what is going on and I think they have a right to know.

**Mr. Taylor:** I think that is quite reasonable. I think it is only of very recent date that a representative of the G.V.R.D., the Greater Vancouver Regional District, has been appointed to the Port of Vancouver Port Authority and he will be involved in any such discussion. Now it is only fairly recent.

[Interprétation]

Le potentiel d'utilisation de Roberts Bank a subi quelques modifications et nous analysons d'autres produits. C'était pourquoi à l'occasion certains rapports de la presse que j'ai lus également m'ont beaucoup gêné. Toutefois, nous n'avons pas de progrès immédiats cette année. Le budget prévoit 5 millions de dollars. Nous prévoyons certainement du dragage supplémentaire mais cette entreprise doit être effectuée avec grand soin. Je ne puis donc pas être précis en réponse à votre question.

**M. Reynolds:** Écoutez, 5 millions de dollars constitue une somme importante. Mais dites-vous que vous allez appliquer 5 millions de dollars au dragage?

**M. Taylor:** Oui, vous avez raison, 5 millions de dollars permettra de réaliser beaucoup de travaux de dragage.

**M. Reynolds:** Mais pourquoi tout ce dragage?

**M. Taylor:** De toute évidence, pour créer une superficie plus grande du même type de terre qui existe déjà. Il n'existe qu'un emplacement de 50 acres à l'heure actuelle. Du but en blanc, je pense que le coût de cette entreprise frise les 8 millions de dollars. En plus du dragage en ce lieu, il y a un besoin impérieux de voies ferrées pour qu'on puisse utiliser les autres emplacements construits, mais le besoin le plus immédiat est sans doute le dragage.

**Le président:** Qu'il me soit permis de vous demander, monsieur Reynolds, si vous élargissez l'emplacement de 50 acres ou si vous en construisez un autre ou simplement vous vous limitez à assurer la bonne marche de celui qui existe?

**M. Taylor:** Non, nous ajouterons une superficie totale de 50 acres.

**M. Reynolds:** Quelle taille aura cet emplacement? Au rythme actuel quelle taille aura cet emplacement quand vous aurez terminé vos travaux? Aurez-vous fini pour la fin de l'année?

**M. Taylor:** Non, pas d'ici la fin de l'année. En vertu des exigences immédiates, il appert qu'il faudrait ajouter trois emplacements de 50 acres approximativement. Vous parlez maintenant du traitement possible d'autres produits à un endroit comme Roberts Bank. Par exemple, pouvait-on envisager les céréales comme possibilité il y a deux ou trois ans? Il faut donc faire preuve d'une certaine prudence et je suis bien disposé à accepter vos critiques.

**M. Reynolds:** Il y aurait me semble-t-il des plans dont vous n'êtes pas au courant et je me demande pourquoi vous n'êtes pas entré en consultation avec la municipalité de Delta. C'est on ne peut plus en plein cœur du Delta. Cela passe par les routes les plus achalandées si bien que la municipalité du Delta ne sait pas ce qui se passe et la population de cet endroit ne le sait pas davantage et à mon avis, ils ont droit de le savoir.

**M. Taylor:** Votre requête est fort raisonnable. La nomination à l'administration du port de Vancouver d'un représentant du G.V.R.D. est toute récente et il s'engagera dans de telles discussions. Pour l'instant, ces initiatives sont toutes récentes.

[Text]

**Mr. Reynolds:** But that is not good enough for the people of Delta. If it is the greater region it might be somebody from Haney who has no real interest in Delta and we would like to see somebody from the municipality of Delta, either the Mayor or his appointee, sitting in on all these discussions. I am sure if they are confidential he will keep that confidentiality but I think it would help you in the long run. As you know the provincial government has now declared that the land that was frozen by the previous government will not be used for port development; it will be used forever for farm land or at least as a green belt.

So if you do anything, you will be involved with water and you are going to be involved with environmentalists and everybody else. If you do not have somebody from that area sitting in on your discussions you are just going to have problems when you come to develop.

**Mr. Taylor:** I am very conscious of the requirement for such consultation and I am not personally knowledgeable about the extent to which it has been conducted up to now, but I know our practice is to consult more and more. Your point in quite valid. I accept it.

**Mr. Reynolds:** I hope you will do something about it. That is the main thing.

Now, my next and final topic is Mr. Rathie. He is your main representative in British Columbia and it seems that his credibility right now must be rather weak with a minister of the government asking for his resignation. This follows a lot of other people, including myself and the Mayor of Vancouver asking for his resignation, and I just wonder how this affects Mr. Rathie in doing his job.

• 1700

**Mr. Taylor:** Mr. Rathie, I think, in any undertaking that he has ever been involved with—this is pretty well a matter of record—has always done a good job. I am very strong in my praise for the support he has given the Board and for his efforts in getting Vancouver moving again. On occasion, perhaps his approaches may differ from those other people may use, but he has done a good job for Vancouver, and he has done it under difficult circumstances. You mentioned the Minister's requesting his resignation. I also saw a press report of one of the other ministers saying that he was doing a very good job and this was a matter for further consideration. So Mr. Rathie has been a good, valuable colleague as far as decision-making and management experience is concerned.

**Mr. Reynolds:** I was not here right at the start when Mr. Neale asked a question, but I asked him and he implied that you said that Mr. Rathie, as far as you knew, did not have any conflicts of interests within the port.

**Mr. Taylor:** This is my understanding and this was the way I read the Minister's comment and I would be glad to check into it.

[Interpretation]

**M. Reynolds:** Oui mais cette explication n'est pas suffisante pour la population du Delta. Si la plus grande région est en cause, il se peut que ce soit quelqu'un de Haney qui n'est pas du tout intéressé au Delta, et nous aimerions qu'un représentant nous vienne de la municipalité de Delta, soit le maire, ou son représentant, pour venir siéger et participer à toutes ces discussions. Bien sûr, si ces discussions ont un caractère confidentiel, nous les garderons sous le sceau du secret mais je pense qu'à la longue cela serait utile. Comme vous le savez, le gouvernement provincial vient de déclarer que la terre, gelée par les mesures de l'ancien gouvernement, ne sera pas utilisée pour l'aménagement portuaire; on s'en servira toujours comme terre agricole ou du moins comme ceinture verte.

Donc si vous entreprenez quoi que ce soit, vous serez engagés dans des initiatives qui ont trait à l'eau et partant avec des spécialistes de l'environnement et tout autre expert. Si vous n'avez pas de représentant de cette région participant à ces débats, vous aurez des difficultés insurmontables quand vous passerez à l'aménagement.

**M. Taylor:** Je suis très conscient que ces consultations sont impérieuses et je ne sais pas personnellement dans quelle mesure nous avons entamé de telles consultations mais je sais que nous avons l'habitude de toujours consulter davantage. Votre argument est bien fondé et je l'accueille avec joie.

**M. Reynolds:** J'espère que vous y donnerez suite. C'est là l'essentiel.

Mon prochain et dernier sujet touche M. Rathie. Il est n'est-ce pas votre principal représentant en Colombie-Britannique et il me semble que sa fiabilité pour l'instant doit être plutôt faible puisque un ministre du gouvernement demande sa démission. Bien sûr, d'autres personnes y compris moi-même et le maire de Vancouver demandons qu'il démissionne et je me demande comment cela peut-il influencer M. Rathie dans l'accomplissement de sa tâche.

**M. Taylor:** M. Rathie, à mon avis, a toujours fait de l'excellent travail dans tout ce qu'il a entrepris, et c'est bien connu. Je dois le louer avec beaucoup d'insistance pour l'appui qu'il a fourni au Conseil et les efforts qu'il a déployés pour améliorer la situation à Vancouver. Il est possible qu'à l'occasion il ait vu les choses différemment d'autres personnes, mais il a bien travaillé pour Vancouver et il a travaillé dans des conditions difficiles. Vous avez dit que le ministre avait demandé sa démission. J'ai également lu un communiqué de presse d'un autre ministre disant qu'il avait fait un travail excellent et que la question devait encore être étudiée de façon plus approfondie. Ainsi donc, pour ce qui est de la direction et du processus décisionnel proprement dits, M. Rathie s'est montré excellent collègue et s'est révélé très utile.

**M. Reynolds:** Je n'étais pas là au début de la réunion au moment où M. Neale a posé une question à ce sujet, mais je me suis informé auprès de lui et il m'a répondu que vous auriez dit que M. Rathie, autant que vous le sachiez, n'avait aucun conflit d'intérêt avec les autorités portuaires.

**M. Taylor:** C'est ce que je crois comprendre et c'est sous cette optique que j'ai lu les commentaires du ministre, mais je serais heureux de vérifier ce point pour vous.



[Texte]

**Mr. Reynolds:** The mayor of Vancouver, Mr. Phillips, accused him of owning shares in corporations that have facilities on the port.

**Mr. Taylor:** That may be true.

**Mr. Reynolds:** Mr. Chairman, I think it would be beneficial to this Committee if it could find out exactly what Mr. Rathie does own that is involved with the report.

I move that the Committee request the Minister of Transport or the Chairman of the National Harbours Board to submit to this Committee the employment contract Mr. Rathie has with the National Harbours Board and any contracts the National Harbours Board has with all companies in which Mr. Rathie or members of his family owns shares.

**Mr. Taylor:** I can only respond that Mr. Rathie has no employment contract with the National Harbours Board. He is an Order in Council appointee, and as such, subject to precisely the same guidelines which I believe all other public officials are, as announced by the Prime Minister, and I presume, abides by them.

**The Chairman:** Just on that point, Mr. Reynolds, you asked for an employment contract. If he has no employment contract I am a little bit at a loss whether to accept the motion or to find the motion in order.

**Mr. Nelson,** did you want to speak to this particular motion, or this question of Mr. Rathie and his contract of employment?

**Mr. Nelson:** No. Only in so far as I would like to clarify the situation, because there have been allegations of conflict of interest and the like publicly and in the press. I would like to see what the truth really was.

**The Chairman:** Mr. Clarke.

**Mr. Clarke (Vancouver Quadra):** It strikes me the wording of that motion is valid and adequate so far as an appointment under any rules of the federal civil service is concerned. Surely it constitutes at least an implied contract and that would be what Mr. Reynolds is referring to when he talks of a contract of employment. I do not think a contract needs to be a piece of paper with signatures, etc. So if Mr. Taylor could provide that, I am sure it would satisfy Mr. Reynold's motion.

**The Chairman:** Have you anything then, Mr. Taylor, that you could... I might say, if there were such a contract, implied or otherwise, unless the Minister, through Mr. Taylor, or directly to the Committee, suggested that the contract was of a confidential nature and was a document which the government was not prepared to release—and I file that caveat with the Committee, because I do not know whether it is of a confidential nature; I do not know what is involved here at all—other than that, if there is such an implied contract, the motion looks to me to be in order. Rather than rule it out of order it may be best to defer a final ruling to see what they come with. As I say, I do not know whether the Minister might say that this is of a confidential nature—I do not know.

[Interprétation]

**M. Reynolds:** M. Phillips, le maire de Vancouver, l'a accusé de détenir des actions de sociétés opérant dans le port de Vancouver.

**M. Taylor:** C'est peut-être vrai.

**M. Reynolds:** Monsieur le président, il serait utile à mon avis pour le Comité que nous puissions savoir exactement ce que possède M. Rathie dont il est fait mention dans le rapport.

Je propose que le Comité demande au ministre des Transports ou au président du Conseil des ports nationaux de déposer au Comité le contrat d'emploi signé par M. Rathie avec le Conseil des ports nationaux et les contrats éventuels passés par le Conseil des ports nationaux avec toutes les autres sociétés dont M. Rathie ou un membre de sa famille possède des actions.

**M. Taylor:** Je puis simplement répondre que M. Rathie n'a signé aucun contrat d'emploi avec le Conseil des ports nationaux. Il a été nommé par décret du Conseil et, comme tel, il est soumis aux mêmes directives que celles qui visent tous les autres fonctionnaires publics, conformément à la déclaration du premier ministre et, je le suppose, il s'y conforme.

**Le président:** Pour reprendre cette question, monsieur Reynolds, vous avez demandé un contrat d'emploi. S'il n'y a pas de contrat d'emploi, je ne sais pas très bien si je dois accepter la motion et la considérer comme recevable.

Monsieur Nelson, voulez-vous prendre la parole à propos de la motion ou de la question de M. Rathie et de son contrat d'emploi?

**M. Nelson:** Non, j'aimerais seulement préciser les choses car il a été allégué publiquement dans la presse qu'il y avait conflit d'intérêt. J'aimerais connaître la vérité.

**Le président:** Monsieur Clarke.

**M. Clarke (Vancouver Quadra):** Ce qui me frappe, c'est que le libellé de la motion est tout à fait pertinent et valable pour ce qui est de la nomination aux termes des règlements de la Fonction publique fédérale. Il s'agit sans nul doute d'un contrat implicite et c'est de celui-là que parle probablement M. Reynolds lorsqu'il mentionne un contrat d'emploi. Pour moi, un contrat ne doit pas nécessairement être un document portant une signature. Ainsi donc, si M. Taylor peut nous communiquer le document pertinent, je pense que cela répondrait à la motion de M. Reynolds.

**Le président:** Monsieur Taylor, avez-vous quelque chose qui pourrait... En fait, s'il y a bel et bien contrat implicite ou non, à moins que le ministre, par l'entremise de M. Taylor, ou directement devant le Comité laissait entendre qu'il s'agirait d'un contrat confidentiel, d'un document que le gouvernement n'est pas disposé à rendre public—et j'exprime cette réserve pour la gouverne du Comité, car je ne sais pas en fait s'il s'agit d'un document confidentiel; je ne sais pas ce dont il retourne—mais ceci dit, s'il y a un contrat, la motion me semble recevable. Au lieu de la déclarer irrecevable, il serait peut-être préférable de suspendre la décision en attendant. Comme je l'ai dit, le ministre pourrait très bien dire qu'il s'agit d'un document confidentiel, mais je n'en sais rien.

[Text]

Mr. Reynolds.

**Mr. Reynolds:** Mr. Chairman, I can understand your problem but I think we would accept if we had an answer from the Minister, if we passed the motion. If it did pass, if the Minister answered that way, it would have to be acceptable to the Committee under normal rules. We have to accept that answer quite often in the House.

• 1705

**Mr. Taylor:** Certainly all I could say, Mr. Reynolds, is that it is a straight Order in Council appointment as required under the National Harbours Board Act and I am quite sure not only is that public, it is hanging on Mr. Rathie's office wall.

**An hon. Member:** How do you get in there?

**Mr. Taylor:** That is sometimes a good question. Regarding the other part of your motion, I am of course the servant of the Committee, but I can only tell you that we look at these things in the light of the guidelines announced by the Prime Minister and to my knowledge Mr. Rathie has done that. As a matter of fact the record of this Committee will bring very forcibly to Mr. Rathie's attention the concern of this Committee and I would be glad to see that he reviews this in his own mind himself. I will take on that commitment.

**Mr. Reynolds:** I see no reason, Mr. Chairman, why we could not vote on the motion.

**The Chairman:** Well, Mr. Taylor believes that it is a public Order in Council hiring Mr. Rathie. I am reserving the one caveat that if the Minister states that what you are really asking for is something considered by the government to be confidential, I could rule the motion in order if you want to vote on it. If anybody else wants to comment before I take the vote, I would wish they would now.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, there may be some doubt about whether or not the Speaker would accept the motion. I certainly support the intent of the motion. I have some doubts about its being in order, but that is for your ruling.

**The Chairman:** I have expressed my doubts.

**Mr. Rose:** I think what Mr. Reynolds and Mr. Neale were after was all possible information regarding the business interests of Mr. Bill Rathie in the Port of Vancouver flowing from the Prime Minister's guidelines dealing with conflict of interest of federal public servants and those citizens accepting appointments or contracts from the Crown. Really you cannot ask for more than you can be given, but really you want as much information as possible and whether or not my suggestion here is anymore acceptable to the Chair, if the Chair rules Mr. Reynolds out of order, then I am prepared to move this one.

**The Chairman:** Mr. Loisel, do you wish to speak?

**Mr. Loisel:** Mr. Chairman, it seems to me you have doubt in your mind whether the motion is in the proper form or acceptable by the Chair.

[Interpretation]

Monsieur Reynolds.

**M. Reynolds:** Monsieur le président, je crois comprendre votre problème, mais, si nous adoptons la motion, nous accepterions de toute manière la réponse que nous donnerait le ministre. Si la motion est adoptée et si le Ministre répond de cette manière, sa réponse doit en vertu du règlement être acceptée par le Comité. C'est une réponse que nous devons accepter très souvent à la Chambre.

**M. Taylor:** Tout ce que je puis dire, monsieur Reynolds, c'est qu'il s'agit purement et simplement d'une nomination par décret du Conseil, comme le prescrit la Loi sur le Conseil des ports nationaux, et je sais qu'il s'agit d'un décret public qui est d'ailleurs accroché au mur du bureau de M. Rathie.

**Une voix:** Comment s'y rend-t-on?

**M. Taylor:** C'est parfois une bonne question. Pour ce qui est de l'autre partie de votre motion, je suis bien entendu aux ordres du Comité, mais je puis simplement vous dire que nous étudions ces questions dans l'optique des directives annoncées par le Premier ministre et, à ma connaissance, c'est ce qu'a fait M. Rathie. En fait, le procès-verbal du Comité portera très vigoureusement à l'attention de M. Rathie le fait que cette question préoccupe le Comité et je serais très heureux de veiller à ce qu'il se penche lui-même sur la question. Je m'y engage.

**M. Reynolds:** Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas mettre la motion aux voix, monsieur le président.

**Le président:** Eh bien, M. Taylor croit que la nomination de M. Rathie s'est faite par un décret du Conseil public. Je répète la réserve que j'ai déjà formulée, à savoir que si le Ministre ne dit que ce que nous demandons est considéré comme confidentiel par le gouvernement, mais à part cela, si vous voulez passer aux voix, je déclare que la motion est recevable. Si quelqu'un d'autre a quelque chose à dire à propos de la motion, j'aimerais qu'il le fasse maintenant, avant que nous passions au vote.

**M. Rose:** Monsieur le président, on pourrait se demander si M. l'Orateur accepterait cette motion. Je me rallie sans aucun doute à l'objectif qu'elle poursuit. Je ne suis pas sûr que cette motion soit recevable, mais quoi qu'il en soit vous en avez décidé ainsi.

**Le président:** J'ai exprimé mes propres hésitations.

**M. Rose:** Je crois que ce que veulent M. Reynolds et M. Neale, c'est obtenir tous les renseignements possibles au sujet des intérêts commerciaux de M. Bill Rathie dans le Port de Vancouver, suite aux directives du Premier ministre traitant des conflits d'intérêts des fonctionnaires fédéraux et des citoyens qui acceptent une nomination ou un contrat de la Couronne. En fait, on ne peut demander plus que ce qu'on peut obtenir, mais il faut autant de renseignements que possible et, que ma proposition puisse ou non être acceptée par le président, si celui-ci déclare la motion de M. Reynolds irrecevable, je suis prêt à présenter cette motion-ci.

**Le président:** Monsieur Loisel, voulez-vous la parole?

**M. Loisel:** Monsieur le président, il me semble que vous ne soyez pas sûr que la motion soit recevable ou que son libellé revêt la forme appropriée.

[Texte]

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Loiselle:** I do not know how you could put the motion to a vote if you are not sure yourself that the motion is in proper shape. I do not know Mr. Rathie as he is working in the Vancouver area and I am from Montreal, and that is far from there, but perhaps that motion could be brought up when the Minister is in so he could give more explanation and more detail on that. I think that is the proper place for such a motion, not in front of Mr. Taylor who is in charge of the National Harbours Board. He is completely out of that. Mr. Taylor is charged with the administration of the National Harbours Board, not in giving the intentions of nominations, he has to accept the nominations given by the government. So I do not think the motion should be put to a vote now since you have a doubt in your mind.

**The Chairman:** I respect your words very much, Mr. Loiselle, and Mr. Taylor has stated to me and to the Committee that he would bring this Committee proceedings to the attention of Mr. Rathie and get Mr. Rathie to answer all the questions, either to the Chair or to the Committee or in one line or another. Perhaps that would satisfy the request of Mr. Reynolds, Mr. Neale, Mr. Nelson Mr. Mazankowski, Mr. Rose, Mr. MacKay and all others.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, surely the point is contingent upon your ruling. Is the motion in order or is it not in order?

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, I will defer ruling on whether or not the motion is in order and hold it in abeyance until I can check with the officials and until I can see Mr. Rathie's reply to it. I will find out whether or not we are involving here what the Minister or the government might consider confidential documents.

• 1710

**Mr. Taylor:** May I repeat, Mr. Chairman, that all I could do, even if the motion were passed, would be bring to Mr. Rathie's attention the comments of the Committee and the guidelines that have been made public, and simply ask Mr. Rathie whether in his mind, again, these are satisfied? That is all I could do, and report his answer to you. I do not think there is any further responsibility I could take. This is clearly what I have indicated that I will do.

**The Chairman:** You could pass it on, Mr. Taylor, to the Minister. The motion reads: "the Committee requests the Minister of Transport or the Chairman of the National Harbours Board . . ." I would appreciate it if you also conveyed the Committee's wishes to the Minister. We can, and I can as the Chairman, but I would appreciate it if you would too.

Are you through, Mr. Reynolds?

**Mr. Reynolds:** Mr. Chairman, I do not know if it would be in order, but maybe I could move another motion.

**The Chairman:** You can try.

**Mr. Reynolds:** I move that this Committee request Mr. Rathie's appearance before this Committee as soon as possible.

[Interprétation]

**Le président:** C'est exact.

**M. Loiselle:** Je ne vois pas comment vous pouvez mettre une motion aux voix si vous n'êtes pas sûr vous-même qu'elle est recevable. Je ne connais pas M. Rathie puisqu'il travaille dans la région de Vancouver alors que je viens de Montréal, les deux étant fort éloignées l'une de l'autre, mais la motion pourrait peut-être être déposée en présence du Ministre de manière à ce qu'il puisse nous donner davantage d'explications et de détails. Je pense que la motion devrait plutôt être déposée en présence du Ministre qu'en présence de M. Taylor qui est le responsable du Conseil des ports nationaux. Il n'a absolument rien à voir avec cela. M. Taylor est responsable l'administration du Conseil des ports nationaux et il ne doit nullement nous communiquer les intentions qui ont présidé aux nominations car il doit accepter les nominations qui sont effectuées par le gouvernement. Je ne pense donc pas que la motion doive être mise aux voix puisque vous n'êtes pas sûr vous-même.

**Le président:** Je respecte énormément votre intervention, monsieur Loiselle, et M. Taylor nous a dit qu'il porterait le procès-verbal du Comité à l'attention de M. Rathie et ferait en sorte que ce dernier réponde à toutes les questions, soit au président, soit au Comité, soit de toute autre manière. Cela satisferait peut-être MM. Reynolds, Neale, Nelson, Mazankowski, Rose et MacKay, pour ne citer que ceux-là.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, tout dépend de votre décision. La motion est-elle recevable ou non?

**Le président:** Monsieur Mazankowski, je suspends ma décision et je ne la rendrai que lorsque j'aurai pu procéder à une vérification auprès des fonctionnaires et lorsque j'aurai eu la réponse de M. Rathie. Je verrai si nous pouvons ou non demander la présentation de certains éléments que le Ministre ou le gouvernement pourrait considérer comme confidentiels.

**M. Taylor:** Tout ce que je peux faire, même si la motion était adoptée, serait d'attirer à l'attention de Rathie les observations de comité et les directives qui ont été rendues publiques. C'est tout ce que je peux faire, et je pourrais vous communiquer sa réponse à la suite. Je n'ai pas d'autres responsabilités dans ce domaine.

**Le président:** Vous pourriez toujours en parler au ministre. La motion se lit comme suit: «Le Comité demande au ministre des Transports ou au président du Conseil des ports nationaux . . .» Je vous en saurais gré si vous parliez également du désir du comité au ministre. Tout le monde vous en serait reconnaissant.

Avez-vous terminé, monsieur Reynolds?

**M. Reynolds:** Je ne sais pas si elle sera recevable, mais j'aimerais proposer une autre motion.

**Le président:** Vous pouvez toujours essayer.

**M. Reynolds:** Je propose que notre Comité demande à M. Rathie de comparaître devant le Comité le plus tôt possible.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Reynolds moves that the Committee request Mr. Rathie to appear before the Committee as soon as possible.

I did suggest earlier at the beginning of this Committee proceedings that we had dates—the 16, 21 and 23 of this month—that we had been allotted time for and have yet to get a witness for. For those who may have come in late, we are having the Department of Communications estimates before the Committee on Tuesday, May 7; the CNR, Thursday, May 9; and the Post Office, Tuesday, May 14. That leaves May 16, May 21 and May 23 open. The CPR has agreed to come before the Committee on Tuesday, May 28, and then we wrap up with the Minister again on the Thursday, May 30. That gives the Committee some idea. There are a couple of slots open.

Perhaps it would be wise to bring to our attention just what official position Mr. Rathie has with the National Harbours Board, Mr. Taylor, so that we could . . .

**Mr. Campbell:** Mr. Chairman, as far as this is concerned I believe Mr. Rathie has superiors. Is this normal procedure, bringing an employee in as a witness when he has superiors that can answer or should be able to answer for him and take the responsibility of his actions?

**The Chairman:** Mr. Campbell, the Committee has the power to send for papers and persons. The Chair is in the hands of the Committee. If the Committee does not want to have Mr. Rathie under the terms of reference that we have before us—we have the National Harbours Board . . .

The motion made by Mr. Reynolds, as far as the Chair is concerned, is perfectly in order. If the Committee does not want to hear Mr. Rathie, they can so vote. If they do, then they can so vote.

**Mr. Campbell:** I just feel that we have so many more important witnesses that should appear before us, and our time, as you know, is extremely limited. We just go to the end of May.

**The Chairman:** That is exactly . . .

**Mr. Mazankowski:** You are being presumptuous now.

**Mr. Campbell:** To waste a complete session on something that is . . . we are just presuming that nothing is irregular in his functions because of various assumptions. That would be wasting the time of the Committee, I am sure.

**The Chairman:** Mr. Campbell, you are perfectly welcome to your opinion, but I would like to ask Mr. Taylor, for your enlightenment and everybody else's, just who this man is. I do not know him. Who is this Mr. Rathie? What position does he hold with the National Harbours Board? Then you might be able to judge better whether he is worthy of appearing before this Committee or not. Mr. Taylor.

**Mr. Campbell:** Mr. Chairman, if you do not mind, I am sorry to interrupt, but regardless . . . If there is a truck driver we feel should be fired, are we going to bring him before the Committee?

**The Chairman:** This is why I think we should know the exact capacity this man occupies within the National Harbours Board. Go ahead, Mr. Taylor.

[Interpretation]

**Le président:** M. Reynolds a proposé que le Comité demande à M. Rathie de comparaître devant nous le plus tôt possible.

Au commencement de la séance, j'ai dit que nous allions avoir des réunions le 16, le 21 et le 23 de ce mois, mais que nous n'avions pas encore des témoins pour ces dates. Pour ceux parmi vous qui sont arrivés en retard, le Comité va étudier les prévisions du ministère des Communications le mardi 7 mai, celle de la CNR le jeudi 9 mai; et celle des Postes le mardi 14 mai. Les 16, 21 et 23 mai sont libres. La CPR va comparaître devant nous le mardi 28 mai, et nous finissons avec le ministre encore une fois le jeudi 30 mai. Il y a donc quelques dates libres.

Il serait peut-être utile d'attirer notre attention la nature de la position officielle de M. Rathie à l'intérieur du Conseil des ports nationaux, de façon à ce que nous puissions . . .

**M. Campbell:** En autant que je sache, M. Rathie a des supérieurs. Est-ce bien la façon normale de procéder, c'est-à-dire, de demander à un employé de comparaître comme témoin alors qu'il a des supérieurs qui peuvent répondre à sa place, ou qui devraient pouvoir le faire, afin d'accepter leur responsabilité pour ces actions?

**Le président:** Monsieur Campbell, le Comité a l'autorisation de demander des documents et la présence de témoins. C'est au Comité de décider. Si le Comité ne veut pas que M. Rathie compareisse devant nous en vertu de notre mandat—le Conseil des ports nationaux . . .

La motion de M. Reynolds, en autant que le président est concerné, est tout à fait acceptable. Si le Comité ne veut pas que M. Rathie se présente devant nous, il peut voter contre. S'il veut qu'il compareisse, il peut voter en faveur.

**M. Campbell:** C'est seulement que je pense que nous avons tant de témoins plus importants qui devraient comparaître, et nous avons peu de temps. Nous avons jusqu'à la fin du mois de mai.

**Le président:** C'est exactement . . .

**M. Mazankowski:** Là vous présumez un peu trop.

**M. Campbell:** Gaspiller toute une séance . . . Nous supposons qu'il n'y a rien d'irrégulier dans ces fonctions, mais cette supposition est basée sur d'autres encore. Je suis persuadé que cela sera une perte de temps pour le comité.

**Le président:** Vous avez le droit d'exprimer votre opinion, mais j'aimerais demander à M. Taylor de nous parler de M. Rathie, et ce sera autant pour votre information que pour informer les autres. Qui est M. Rathie? Quel poste occupe-t-il au sein du Conseil des ports nationaux? Une fois que vous êtes au courant de ces choses-là, vous serez peut-être dans une meilleure position pour juger s'il devrait comparaître devant nous.

**M. Campbell:** Excusez-moi si je vous interromps, mais n'empêchez. S'il y avait un chauffeur de camion que nous voulions congédier, demanderions-nous qu'il compareisse devant nous?

**Le président:** C'est exactement pourquoi je pense que nous devrions savoir le poste que M. Rathie occupe au sein du Conseil des ports nationaux. Allez-y monsieur Taylor.

[Texte]

**Mr. Campbell:** And whom he works for.

**The Chairman:** I would like to hear Mr. Taylor first. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Mr. Rathie is one of the four members of the National Harbours Board appointed by Order in Council. I am one; Guy Beaudet from Montreal is the second; Dr. Steve Weyman from St. John's is the third, and Mr. Rathie is the fourth.

**Mr. Mazankowski:** He is a pretty important man.

• 1715

**Mr. Taylor:** As the Chairman of the Board, as Mr. Campbell has indicated, I nominally come here and answer for the board.

**The Chairman:** He is a member of the National Harbours Board.

**Mr. Reynolds:** I just take exception to Mr. Campbell comparing this request to bringing a truck driver here. Mr. Rathie is an important member of the board, you say you have a lot of important things before this Committee, and I think it shows the attitude a lot of people from Eastern Canada have towards Western Canada. Half the budget in this is for Western Canadian ports, this man is part of that, and his resignation has been demanded by myself, by the mayor. It has been demanded by a minister of your government.

**The Chairman:** Mr. Reynolds, I think you should direct your remarks to the Chair or to the Committee and not have a crossfire between two members.

**Mr. Blouin:** You are using the Committee for propaganda.

**The Chairman:** Does anybody wishes to speak further to Mr. Reynolds' motion.

Shall I put the question?

**Mr. Reynolds:** Could we have the vote recorded, Mr. Chairman?

**The Chairman:** You want the vote polled.

**Mr. Reynolds:** Yes.

**The Chairman:** We shall have a polled vote. I will put the question and the Clerk will then poll the Committee members. I would advise the Clerk to check off all those people who are officially members of the Committee because only official members of the Committee can vote.

It is moved by Mr. Reynolds:

that this Committee requests that Mr. Rathie appear before this Committee.

**Mr. Mackasey,** do you want me to read the question again because, owing to your busy schedule, you came in late?

**Mr. Mackasey:** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Reynolds moved that this Committee requests that Mr. Rathie—I might add that he is a member of the National Harbours Board—appear before this Committee.

[Interprétation]

**M. Campbell:** Et qui sont ses supérieurs.

**Le président:** J'aimerais avoir la réponse de M. Taylor en premier.

**M. Taylor:** M. Rathie est un des 4 membres du Conseil des ports nationaux qui est nommé en vertu d'un Décret en conseil. J'en suis également un. Guy Beaudet de Montréal est le deuxième, le docteur Steve Weyman de St. John est le troisième et M. Rathie est le quatrième.

**M. Mazankowski:** C'est un homme assez important.

**M. Taylor:** Comme président du Conseil, comme l'a dit M. Campbell, je comparais ici et je réponds au nom du Conseil.

**Le président:** Il est membre du Conseil des ports nationaux.

**M. Reynolds:** Au fait que M. Campbell compare sa comparaison à une demande de comparaison d'un conducteur de camion. M. Rathie est un membre important du Conseil; vous dites que le Comité est saisi de nombre de questions importantes, et je pense que cela témoigne de l'attitude dont font preuve de nombreux ressortissants de l'Est à l'égard de l'Ouest. La moitié du budget que nous étudions ici est destinée aux ports de l'Ouest, et M. Rathie est responsable de ces derniers, et je rappelle que sa démission a été exigée non seulement par moi, mais également par le maire et par un ministre du parlement.

**Le président:** Monsieur Reynolds, vous devriez, je crois, adresser vos commentaires à la présidence ou au comité, et ne pas échanger des opinions d'un côté à l'autre de la table.

**M. Blouin:** Vous vous servez du comité à dessein de propagande.

**Le président:** Quelqu'un d'autre a-t-il quelque chose à ajouter au sujet de la motion de M. Reynolds?

Vais-je mettre la motion aux voix?

**M. Reynolds:** Pouvons-nous faire consigner les résultats du vote, monsieur le président?

**Le président:** Vous voulez un vote par appel nominal?

**M. Reynolds:** Oui.

**Le président:** Nous allons procéder à un vote par appel nominal. Je vais mettre la motion aux voix et le greffier va appeler les membres du comité. Je demanderais au greffier de vérifier si tous les députés présents sont officiellement membres du comité car seuls les membres en règle peuvent voter.

Il est proposé par M. Reynolds;

Que le comité demande la comparaison devant lui de M. Rathie.

**Monsieur Mackasey,** voulez-vous que je répète la question étant donné que vos nombreuses occupations vous ont fait arriver en retard?

**M. Mackasey:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** M. Reynolds propose que le Comité demande la comparaison devant lui de M. Rathie—j'ajouterais qu'il s'agit d'un membre du Conseil des ports nationaux.

[Text]

**Mr. Mackasey:** Do we not have the Harbours Board here now?

**The Chairman:** We have the Chairman of the National Harbours Board here.

**Mr. Mackasey:** Why would you want somebody that is...

**The Chairman:** That is not for me to decide, that is for you to decide.

**Mr. Mackasey,** the debate on the motion has taken place. You are now being polled by the Committee Clerk: yes or no?

**Mr. Mackasey:** I vote against the motion.

Motion agreed to: Yeas, 8; nays, 6.

**The Chairman:** You are through, Mr. Reynolds. Rest assured that the Chair and the Clerk will attempt to carry out the wishes of the Committee.

You will be duly notified if and when it is physically possible to have Mr. Rathie before the Committee.

Next on my list is Mr. MacKay.

**Mr. MacKay:** Mr. Taylor, I just have a couple of questions.

**Mr. Mazankowski:** What time are we adjourning, Mr. Chairman?

**The Chairman:** At 5.30 p.m.

**Mr. MacKay:** I gather that we do not have the 1973 annual report.

**Mr. Taylor:** No, it is not printed yet. It will be ready in May. We have our results but they are at the printers.

• 1720

**Mr. MacKay:** I gather that there is a reason for this lateness, Mr. Taylor, because I note that under Section 32 of the National Harbours Board Act the report is overdue. I suppose you do not really know why it is late?

**Mr. Taylor:** No. It is not late in that sense. One of the difficulties, of course, is that it is not available to the National Harbours Board until sometime in April, it is usually fairly early in April, from the Auditor General. We must wait for the completion of the audit and I must admit that on occasion, because of that technicality, we are in violation of that rule and there is really nothing we can do about it.

**Mr. MacKay:** I see.

**Mr. Taylor:** We do have it from the Auditor General now, though, and it is a complete report.

**Mr. MacKay:** Good.

**The Chairman:** I might advise you, Mr. MacKay, that I am going to hurry you along because Mr. Mazankowski has been waiting patiently.

[Interpretation]

**M. Mackasey:** Mais n'avons-nous pas de représentants du Conseil pour l'instant?

**Le président:** Nous avons le président.

**M. Mackasey:** Pourquoi voulez-vous que quelqu'un...

**Le président:** Ce n'est pas à moi de décider, mais à vous.

Monsieur, la motion a déjà été débattue. Le greffier va faire l'appel nominal des membres: oui ou non?

**M. Mackasey:** Je vote contre la motion.

La motion est adoptée par 8 voix contre 6.

**Le président:** Votre motion est adoptée, monsieur Reynolds. Soyez sûr que le président et le greffier s'efforceront de réaliser les vœux du comité.

Nous vous dirons selon les formes requises s'il est matériellement possible de faire comparaître M. Rathie, et dans l'affirmative, à quelle date.

J'ai maintenant le nom de M. MacKay.

**M. MacKay:** Monsieur Taylor, j'aurais une ou deux questions à vous poser.

**M. Mazankowski:** Quand levons-nous la séance, monsieur le président?

**Le président:** A 17 h 30.

**M. MacKay:** Je pense que nous n'avons pas le rapport annuel pour 1973.

**M. Taylor:** Il n'est pas encore imprimé. Il sera prêt en mai. Nous avons les résultats, mais le rapport est à l'imprimerie.

**M. MacKay:** Je crois qu'il y a une raison à ce retard, monsieur Taylor. En effet, je remarque qu'en vertu de l'article 32 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, le rapport est en retard. Je suppose que vous ne savez vraiment pas pourquoi?

**M. Taylor:** Non. Dans un sens, il n'est pas vraiment en retard. L'une des difficultés est bien sûr que le Conseil des ports nationaux doit attendre le début d'avril pour obtenir les renseignements de l'Auditeur général. Nous devons attendre la vérification des comptes et je dois reconnaître qu'à ce sujet, compte tenu de l'aspect très technique de ceci, nous violons le règlement mais, en fait, nous n'y pouvons pas grand-chose.

**M. MacKay:** Je vois.

**M. Taylor:** Nous avons toutefois reçu le rapport de l'Auditeur général et il s'agit d'un rapport complet.

**M. MacKay:** Parfait.

**Le président:** Je vous dirais également, monsieur MacKay, que je vais vous demander de vous dépêcher car M. Mazankowski attend son tour avec beaucoup de patience.

[Texte]

**Mr. MacKay:** All right, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I do not want to cut you off. I want to you to ask another question or two, but I want you to bear this in mind.

**Mr. MacKay:** Mr. Taylor, could you tell me briefly, pursuant to the same format that you have set out in your 1972 Annual Report, what is going on as far as the Port of Halifax is concerned? Are the ocean vessel entries up since 1972, how is the tonnage, and so on? Can you give me some very quick answers to those questions?

**Mr. Taylor:** There is an increase in traffic in Halifax and there is certainly a noticeable increase in container traffic in particular.

**Mr. MacKay:** I see. The general activity, container traffic, and so on, in the port continues to increase and the port is getting progressively busier. Is that right? In other words, is it a picture of continued progress or not?

**Mr. Taylor:** It has been continually improving. I will give you some gross tonnage figures which may be of some value to you. In 1972 there were roughly 15.6 million tons and 2,537 vessels; in 1973 there were 17.1 million tons and 2,518 vessels. The obvious co-relation is that vessels are getting somewhat larger even though tonnage is increasing gradually.

**Mr. MacKay:** Finally, Mr. Chairman, and I know that a lot of this information will be available when we have the report, I note from the 1972 Annual Report that there is quite an impressive increase, I think it is 59 per cent on the container cargo, as between 1971 and 1972. Could you let us have the comparable increase from 1972 to 1973?

**Mr. Taylor:** We may have that information at hand, but there has been a continued shift towards containerization from general cargo handling. Are you speaking specifically of Halifax or in general terms?

**Mr. MacKay:** I am speaking basically about containerization activities at the Port of Halifax.

**Mr. Taylor:** Right. I could not give you a percentage figure, but there will be a decided shift to more containerization in 1973 as opposed to 1972; but probably not as dramatic as that year.

**Mr. MacKay:** And the containerization facilities are continually being expanded and improved. Is that correct?

**Mr. Taylor:** No, sir.

**Mr. MacKay:** They are not. All right.

**Mr. Taylor:** They have stayed the same, or pretty well the same, for the last two or three years.

**Mr. MacKay:** I see.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I wonder if Mr. Taylor could give us some idea of what the tonnage throughput at the Port of Vancouver was for the year 1973 and what are the leading commodities that make up the bulk of that cargo. Is it grain or coal? Do you have any figures on that?

[Interprétation]

**M. MacKay:** Parfait, monsieur le président.

**Le président:** Je ne veux pas vous interrompre. Vous pouvez poser encore une ou deux questions, mais n'oubliez pas ce que je viens de vous dire.

**M. MacKay:** Monsieur Taylor, pourriez-vous nous dire brièvement en vous en tenant à la formule adoptée dans votre rapport annuel de 1972 quelle est la situation au port de Halifax? Le nombre de navires océaniques qui y ont relâché a-t-il augmenté depuis 1972; quel est le tonnage et ainsi de suite? Pourriez-vous me répondre rapidement?

**M. Taylor:** Halifax a connu une recrudescence d'activités, tout particulièrement pour ce qui est des conteneurs.

**M. MacKay:** Je vois. L'ensemble des activités y compris le trafic des conteneurs, continue à croître et le port devient de plus en plus actif, est-ce exact? En d'autres termes, il y a progression constante, n'est-ce pas?

**M. Taylor:** La situation s'est sans cesse améliorée. Je vais vous donner quelques chiffres de tonnage brut qui pourraient vous intéresser. En 1972, nous avons eu en gros 15.6 millions de tonnes et 2,537 navires; en 1973, 17.1 millions de tonnes et 2,518 navires. La conclusion évidente est que les navires deviennent un peu plus gros même si le tonnage augmente continuellement.

**M. MacKay:** Enfin, monsieur le président, et je sais que bon nombre de ces renseignements figureront dans le rapport, je remarque dans le Rapport annuel de 1972 une augmentation impressionnante de 59 p. 100 je crois, du fret transporté par conteneur par rapport à 1971. Pourriez-vous nous donner les augmentations comparables entre 1972 et 1973?

**M. Taylor:** Nous avons peut-être ce renseignement sous la main, mais nous pouvons dire qu'en général, on enregistre une tendance à l'augmentation des expéditions par conteneur. Voulez-vous parler de Halifax ou de la situation en général?

**M. MacKay:** Je pense principalement au trafic des conteneurs dans le port de Halifax.

**M. Taylor:** Parfait. Je ne puis pas vous donner de pourcentage, mais il y a eu indubitablement accroissement du transport par conteneur en 1973 par rapport à 1972; toutefois, cette augmentation n'est probablement pas aussi marquée que celle qui a été enregistrée en 1972.

**M. MacKay:** Et on continue à améliorer et à étendre les installations de manutention des conteneurs, est-ce exact?

**M. Taylor:** Non.

**M. MacKay:** Non. Parfait.

**M. Taylor:** Les installations n'ont pas changé, à peu de choses près, depuis deux ou trois ans.

**M. MacKay:** Je vois.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, M. Taylor pourrait-il nous donner une idée du tonnage enregistré en 1973 pour le port de Vancouver et nous préciser les principales marchandises qui y transitent. Est-ce le blé ou le charbon? Avez-vous des chiffres à ce sujet?

[Text]

**Mr. Taylor:** The Vancouver tonnage in 1973 was almost 47 million tons, up from about 40 million tons. From 40 million up to about 47 million. I am giving you round numbers, and I hope that is satisfactory.

**Mr. Mazankowski:** Yes, that is fine.

**Mr. Taylor:** Obviously the major commodities are wheat and coal, bulk products, in that order.

• 1725

**Mr. Mazankowski:** Is wheat greater than coal?

**Mr. Taylor:** No, I do not believe so. I could check last year's in a moment perhaps. I would have to convert bushels to tons and it would take me a moment.

**Mr. Mazankowski:** In terms of total tonnage handled by all the harbours in Canada, what percentage in total does Vancouver account for?

**Mr. Taylor:** Of all of the ports in Canada?

**Mr. Mazankowski:** Yes, sir.

**Mr. Taylor:** In round numbers again, the total handled in all ports is, give or take, 300,000 tons, and Vancouver handles close to 50,000 tons. Of the National Harbours Board ports, which are the major commercial ports—you include many others in that—Vancouver's percentage is about 40 per cent.

**Mr. Mazankowski:** We constantly hear of the congestion in the Port of Vancouver in respect of grain. What is the problem there? Is anything being done to overcome it, and what role do you have as the Chairman of the Harbours Board to facilitate and to improve conditions there so that we can get greater throughput in terms of grain handling, grain unloading facilities?

**Mr. Taylor:** First of all, in terms of the grain handling, the National Harbours Board itself does not operate any of the terminals. That is a known fact. So we do then have to rely on the private operators.

**Mr. Mazankowski:** Is there any over-all plan or study that has been embarked upon to improve conditions in that particular area? I am sure if there were, your organization would certainly be involved. Is there anything currently going on?

**Mr. Taylor:** Yes, there is a current study which was one of the major outcomes of the WEOC Conference last July. The transportation requirements of the lower mainland of British Columbia are the focal point of that. Certainly the rail and port access is an extremely important element in that, and we are involved with that.

**Mr. Mazankowski:** Is there anything promising on the horizon?

**Mr. Taylor:** I am not part of the upper echelon of that, and I could not give you any deadline or times on it.

**Mr. Mazankowski:** At the beginning of 1973, an article appeared in the *Vancouver Sun* to the effect that the port authority was losing to Seattle something of the order of \$24 million a year in container cargo. Is that a correct assessment, and if so, is it still going on? If it is still going on, what is your organization doing to improve that and to facilitate a greater handling of the containerized traffic?

[Interpretation]

**M. Taylor:** En 1973, le tonnage enregistré pour le port de Vancouver a presque atteint 47 millions de tonnes par rapport à 40 millions de tonnes précédemment. Je vous donne les chiffres ronds et j'espère que cela vous satisfait.

**M. Mazankowski:** Oui, c'est parfait.

**M. Taylor:** De toute évidence, il s'agit principalement de blé et de charbon, respectivement, de denrées transportées en vrac.

**M. Mazankowski:** Est-ce qu'il y a plus de blé que de charbon?

**M. Taylor:** Non, je ne crois pas. Je pourrais vérifier les chiffres de l'année dernière. Je dois convertir les boisseaux en tonnes; cela va me prendre quelque temps.

**M. Mazankowski:** Quant au tonnage total de tous les ports du Canada, quel est le pourcentage au port de Vancouver?

**M. Taylor:** De tous les ports du Canada?

**M. Mazankowski:** Oui, monsieur.

**M. Taylor:** En chiffre rond, cela fait environ 50,000 tonnes. A part du Conseil des ports nationaux, qui sont les ports commerciaux les plus importants, ce qui comprend beaucoup d'autres, le pourcentage de Vancouver est d'environ 40 p. 100.

**M. Mazankowski:** On entend beaucoup dire de la congestion au port de Vancouver à l'égard des grains. Quel est le problème à ce sujet? Qu'est-ce qu'on fait pour résoudre le problème, et quel est le rôle que vous jouez en tant que président du Conseil des ports afin d'améliorer les conditions pour nous permettre d'améliorer nos installations pour la manutention des grains?

**M. Taylor:** Tout d'abord, en ce qui concerne la manutention des grains, le Conseil des ports nationaux ne gère aucun des terminus. Tout le monde le sait. Nous devons utiliser des entreprises privées.

**M. Mazankowski:** Y a-t-il un plan d'ensemble ou une étude qui a été entreprise pour l'amélioration des conditions dans ce domaine? S'il y en a un, je suis certain que votre conseil y serait impliqué. Qu'est-ce qui se passe à ce sujet?

**M. Taylor:** Oui, il y a en cours une étude à la suite de la conférence WEOC qui a eu lieu au mois de juillet dernier. Bien sûr, les voies d'accès par rail et les ports sont des éléments très importants, et nous sommes impliqués dans cette étude.

**M. Mazankowski:** Quelles sont les perspectives?

**M. Taylor:** Je n'ai pas un poste important au sein de ce groupe d'études et je ne peux pas vous donner des détails à ce sujet.

**M. Mazankowski:** Au début de 1973, le *Vancouver Sun* a publié un article à l'effet que le port de Vancouver perdait environ \$24 millions de dollars par année en cargaison par container, au port de Seattle. Est-ce exact, et si oui, est-ce que cette tendance continue? Si oui, qu'est-ce que votre conseil fait pour améliorer les installations de manutention de containers?



[Texte]

**Mr. Taylor:** We would take the position that we have never seen any foundation for that figure whatsoever and that the leakage of containers to Seattle is not of that magnitude at all.

Clearly, the container facilities which are being built there now will be the most modern I think anywhere on the West Coast and will overcome any deficiency in facilities, but there are other questions besides port facilities which do enter into the choice by the vessels of which port they take, Seattle or Vancouver.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Korchinski and Mr. Rose have just one question a piece and I will hear them both.

**Mr. Korchinski:** I wonder, Mr. Chairman, whether the very fact that Lloyds of London had investigations on the St. Lawrence Seaway—whether they have had similar investigations on the Hudson Bay—as to whether shipment there is really in danger or not? In your mind, are you satisfied that they are quite safe?

• 1730

**Mr. Taylor:** Certainly as recently as the spring before last there was a concentrated effort sponsored by the Canadian government to bring the major insuring firms, both Canadian and British, to the North to see the conditions, and I believe they were impressed, but to the degree that there was any reduction in insurance costs or a more comfortable feeling about the facilities, I am not sure.

**Mr. Korchinski:** Mr. Chairman, because of the fact that the Province of Manitoba has shown such great interest in the Port of Churchill and there is a Hudson Bay Route Association very actively at work throughout the Prairies Provinces which has never appeared before the Transport Committee, I wonder, Mr. Chairman, if I might move that the Hudson Bay Route Association be invited to present...

**The Chairman:** Order, gentlemen. The gentleman is making a motion, I think, and I would like to hear it and I am sure you would too.

**Mr. Korchinski:** ... their case before the Transport Committee of the House of Commons.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Under harbour expenditures.

**Mr. Korchinski:** That is right, because of the fact...

**Mr. Taylor:** I would like a chance to vote on that.

**The Chairman:** You will not.

**Mr. Taylor:** They are part of our organization.

**Mr. Korchinski:** Not of your organization, but they are people who are very deeply interested in your organization. That is the very reason I would like to have them here.

[Interprétation]

**M. Taylor:** Nous ne croyons pas que ces chiffres soient fondés ni s'il y a une perte très importante de container au port de Seattle.

Il est évident que les installations pour les containers qu'on y construit à l'heure actuelle seront des plus modernes sur la côte du Pacifique et que cela surmontera tous les manques d'installation mais les navires ont d'autres raisons pour leur choix de port, soit Seattle ou Vancouver.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** M. Korchinski et M. Rose ont une seule question chacun et je vais les entendre tous les deux.

**M. Korchinski:** Je me demande, monsieur le président, si le fait même que la société Lloyds de Londres a fait des enquêtes sur la voie maritime du Saint-Laurent, s'il y en a eu des enquêtes analogues à la Baie Hudson, afin de vérifier s'il y a des dangers réels pour les navires? Êtes-vous satisfait que les navires soient en sûreté?

**M. Taylor:** Au printemps de 1973 le gouvernement canadien a parrainé une concentration d'efforts pour amener les grandes maisons d'assurance canadiennes et britanniques dans le grand Nord pour examiner les conditions... et je pense qu'ils ont été fort impressionnés. Cependant dans quelle mesure y a-t-il eu réduction de frais d'assurance ou un sentiment de confort plus important à propos de ces installations, je ne saurais vous le dire.

**M. Korchinski:** Monsieur le président, étant donné que la province du Manitoba a manifesté un vif intérêt dans le port de Churchill et qu'il existe une association de la route de la Baie d'Hudson engagée activement dans toutes les provinces des Prairies et qui ne s'est jamais présentée devant le Comité des transports je me demande, monsieur le président, si vous me permettez de proposer que l'Association de la route de la Baie d'Hudson soit invitée à présenter...

**Le président:** A l'ordre, messieurs. Notre collègue propose une motion et j'aimerais l'entendre tout en étant persuadé que vous voulez en faire autant.

**M. Korchinski:** ... à présenter leur cause devant le Comité des transports de la Chambre des communes.

**Des voix:** C'est convenu.

**Le président:** Sous la rubrique des dépenses des installations portuaires.

**M. Korchinski:** C'est juste, étant donné que...

**M. Taylor:** J'aimerais avoir l'occasion de voter sur ce point.

**Le président:** Vous ne voterez pas.

**M. Taylor:** Cela ne relève pas de notre organisation.

**M. Korchinski:** Non pas, mais ce sont des gens qui éprouvent un vif intérêt dans votre organisation. Voilà pourquoi je voudrais les inviter à venir ici.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Mackasey, on the point...

**Mr. Korchinski:** Where do you come in?

**Mr. Mackasey:** Where do I come in?

**The Chairman:** Order, gentlemen.

**Mr. Korchinski:** How can you...

**The Chairman:** It is not Mr. Taylor's prerogative to state whether or not he would like to vote on something. He is perfectly able to become a member of this Committee if he will put his name on the ballot, and he may have an opportunity to do that very soon. Who knows?

**Mr. Taylor:** I have thought about it!

**The Chairman:** Order. Mr. Mackasey on a point of order.

**Mr. Mackasey:** I have my opinions on that too. However, in a serious vein, may I suggest that the motion of the hon. member is entirely out of order. We are now dealing with the estimates of the National Harbours Board in particular. That is fine. We can have the witness that Mr. Korchinski would like to have appear before us, but not in conjunction with the National Harbours Board. It would be in conjunction with transport policy generally. There is a fundamental difference. It would be just as easy to make that motion on the next item of business.

**The Chairman:** Mr. Mackasey, your point is very well taken. We are studying Votes 90, 95 and L110 with regard to the National Harbours Board expenditures. You were not here during the earlier part of the discussion today, but Mr. Korchinski made the point that there was money that was not spent last year at Hudson Bay, and I imagine that is the point he is suggesting. One of the terms of reference which the Committee has before it is the expenditure by the National Harbours Board of moneys at various harbours. Churchill is one of the harbours that falls under the jurisdiction of the National Harbours Board. The Committee has the power to send for people, papers and records in their examination of those expenditures. Unless, Mr. Mackasey, you can deal with that point, I would be inclined to rule that Mr. Korchinski's motion is in order. It is not for me to judge whether or not they could add any wisdom to this Committee in its examination of the expenditures of these moneys. It might be a complete waste of your time, Mr. Mackasey, mine and the whole Committee's. That is not for me to judge. It is for me to judge whether or not it falls within the ambit of this Committee to entertain these people, and that is really for the Committee to judge in a vote. I would be inclined to rule the motion to be in order...

**Mr. Mackasey:** On a point of clarification for...

**The Chairman:** ... but I will not do that until I hear your wisdom on the point, Mr. Mackasey.

**Mr. Mackasey:** Maybe Mr. Korchinski could explain very briefly the importance to this particular group or the relationship of this particular group to the problem at the Port of Churchill. I listened attentively before and I...

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Mackasey, à propos...

**M. Korchinski:** Mais d'où sortez-vous?

**M. Mackasey:** D'où je sors?

**Le président:** A l'ordre, messieurs.

**M. Korchinski:** Comment pouvez-vous...

**Le président:** Il n'appartient pas à M. Taylor de décider s'il peut voter. Il a tout ce qu'il lui faut pour devenir un membre de ce Comité s'il veut bien inscrire son nom au bulletin de votes et il aura peut-être l'occasion de le faire bientôt. Qui sait?

**M. Taylor:** J'y avais songé.

**Le président:** A l'ordre. M. Mackasey évoque le Règlement.

**M. Mackasey:** Moi aussi j'ai mon opinion là-dessus. Toutefois, passons à une suite d'idées plus sérieuses et qu'il me soit permis de proposer que la motion de l'honorable député est entièrement irrecevable. Nous étudions notamment le budget du Conseil des ports nationaux. C'est bon. Nous avons à coup sûr inviter le témoin proposé par M. Korchinski mais pas en rapport avec le Conseil des ports nationaux. Ce serait plutôt en rapport avec la politique de transport en général. Il s'agit donc d'une différence fondamentale qu'il importe de préciser. Il serait tout aussi facile de présenter cette motion au prochain article à l'ordre du jour.

**Le président:** Monsieur Mackasey, votre argument est bien fondé. Nous étudions les crédits 90, 95 et L110 à l'égard des dépenses du Conseil des ports nationaux. Vous n'étiez pas ici pendant la première partie de la discussion aujourd'hui mais M. Korchinski a signalé qu'il y avait des fonds non affectés l'an dernier à la Baie d'Hudson et j'imagine que c'est là le point qu'il soulève. Un des mandats du Comité a pour but d'analyser ces dépenses du Conseil des ports nationaux et des sommes affectées aux diverses installations portuaires. Churchill compte parmi l'une de ces installations portuaires qui tombent sous la compétence du Conseil des ports nationaux. Le Comité est habilité à envoyer son personnel, ses documents et dossiers pour l'examen de ces dépenses. A moins, monsieur Mackasey, que vous puissiez vous attaquer à cet argument, je serais plutôt porté à déclarer la motion de M. Korchinski recevable. Mais il ne m'appartient pas de trancher cette affaire mais il se peut qu'elle confère un peu de sagesse à ce Comité qui étudie les dépenses escomptées. Il se peut que nous perdions tous notre temps, monsieur Mackasey, le vôtre, le mien et celui de l'ensemble du Comité. Il ne m'appartient pas de trancher cette question. Il m'appartient néanmoins de décider si cette motion s'inscrit dans le cadre de ce Comité et c'est le Comité qui prendra cette décision grâce à un vote. Je serais porté à trancher que cette motion est conforme au règlement.

**M. Mackasey:** J'aimerais obtenir des précisions...

**Le président:** ... mais je n'en ferai rien avant d'entendre votre exposé de sagesse sur ce point, monsieur Mackasey.

**M. Mackasey:** Qu'il me soit permis de demander à M. Korchinski de nous expliquer très brièvement l'importance de ce groupe particulier ou le rapport de ce dernier face au problème qui sévit au port de Churchill. J'ai écouté attentivement avant et je...

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Mackasey, he can do that when I finally determine that the motion is in order. If you could give me some advice as to whether you think it is in order or not, and then when I say it is in order, Mr. Mackasey, Mr. Korchinski can . . .

• 1735

**Mr. Mackasey:** Mr. Chairman, you just mentioned the terms of reference yourself. I would like to repeat them. I do not think they include delegations. I think they are asking for correspondence. You tell me where it says delegations of people? Would you re-read them for us?

**The Chairman:** The Committee rules. It is under the powers of Committees, Standing Order 65.(8). Let me go back just a little further.

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, to sit while the House is sitting . . .

It goes on to say some more things, but that is the pertinent point.

We have our terms of reference, the expenditures of the National Harbours Board under the Department of Transport.

Apparently, Mr. Korchinski, in moving this motion thinks this Hudson Bay Route Association can lend some wisdom to the improvements or greater use of the port at Churchill. I do not know whether they can or not. I think the motion is in order, however, and I wish the Committee would rule on it quickly.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Campbell.

**Mr. Campbell:** Mr. Chairman, could you read that motion again? It was kind of mumbled and there was noise.

**The Chairman:** Mr. Korchinski moves:

That the Hudson Bay Route Association be invited to present their case before this Committee in relation to the Churchill port.

I think what he really means is to invite them to appear before the Transport Committee regarding Harbour Board expenditures.

**Mr. Campbell:** Before we vote then, I think I would like a little more explanation just what he means. This seems very vague and inconsistent with what we have been discussing.

**The Chairman:** I will rule the motion in order. Mr. Korchinski can speak on his motion if he wants.

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur Mackasey, il pourrait le faire quand j'aurai déclaré la motion recevable. Si vous pouvez me donner conseil pour que je puisse prendre une décision dans un sens ou dans l'autre et si je décide que la motion est recevable, monsieur Mackasey, M. Korchinski peut . . .

**M. Mackasey:** Monsieur le président, vous venez vous-même de nous faire part de votre mandat. J'aimerais répéter vos prérogatives. Je ne crois pas qu'elles renferment des délégations. A mon sens, ils demandent un échange de courrier. Vous pouvez me dire où se trouvent les délégations de personnes? Pourriez-vous nous en faire une nouvelle lecture?

**Le président:** Il s'agit du règlement des comités. On retrouve ce que vous nous demandez aux termes des pouvoirs des comités dans le Règlement de la Chambre des communes au paragraphe 8, de l'article 65. Laissez-moi remonter à un peu plus loin.

Les comités permanents sont autorisés individuellement à faire étude et enquête sur toutes les questions qui leur sont déferées par la Chambre et à faire rapport à ce sujet à l'occasion; sauf lorsque la Chambre en ordonne autrement, ils sont autorisés à convoquer des personnes et à exiger la production de documents et dossiers, à se réunir pendant que la Chambre siège . . .

Le Règlement ajoute d'autres choses mais c'est là l'argument pertinent.

Nous avons notre mandat qui est nul autre que l'étude des dépenses du Conseil des ports nationaux au chapitre du ministère des Transports.

Il appert que M. Korchinski, en proposant cette motion, pense que l'Association de la route de la Baie d'Hudson pourrait nous apporter un peu de sagesse dans nos entreprises d'amélioration ou de meilleur usage du port de Churchill. Je ne sais pas si cette association peut le faire. Je pense que la motion est conforme au Règlement et je voudrais que le Comité se prononce rapidement à cet égard.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Monsieur le président, pourriez-vous relire la motion? Je l'ai entendue marmonnée au milieu de tout ce bruit.

**Le président:** Monsieur Korchinski propose:

Que l'Association de la route de la Baie d'Hudson soit invitée à présenter sa cause devant ce Comité en rapport avec l'installation portuaire de Churchill.

A mon sens, ce qu'il veut dire c'est qu'il entend les inviter à comparaître devant le Comité des transports eu égard aux dépenses de la Commission des ports nationaux.

**M. Campbell:** Avant de passer aux voix j'aimerais en savoir un peu plus long sur ce qu'il veut dire au juste. Cette motion me semble très vague et s'inscrit mal dans le cadre de ce que nous avons discuté.

**Le président:** Je décide que la motion est recevable. M. Korchinski peut se prononcer sur sa motion s'il le veut bien.

[Text]

Mr. Campbell: Is this motion debatable?

The Chairman: Yes.

Mr. Campbell: How long can a member have to debate it?

The Chairman: There is no limit.

Mr. Campbell: I would like to speak to it, if I am permitted.

The Chairman: All right, Mr. Korchinski and then Mr. Campbell. Go ahead Mr. Korchinski.

Mr. Korchinski: Mr. Chairman, there is not doubt the National Harbours Board does play a part in the operation of the Churchill port. The Churchill port is an inland port so far as the western Prairies provinces are concerned. It is of great significance to the Province of Manitoba. It does save us a great deal of money in the shipment of grain. We believe that the shipping season could be extended on either end. We could start earlier, and we can also extend it to a later date.

We also believe the National Harbours Board is not giving us a fair shake. There is no reason why we should be shipping, say, 25 million bushels over and over again, year in and year out, when with the technology we have everything else is moving ahead. They could have aeration, for example. These are facts which I think the Hudson Bay Route Association would point out very vividly, as they have pointed out to me in the past.

There is also another little problem here that seems to be underlying the whole thing. I was very much interested in the remarks made here that somebody wanted a vote on the issue. This Committee is comprised of members of Parliament who are representative of that particular area and the National Harbours Board, or its representative, does not have a vote in this type of a situation. It seems quite obvious there is a conflict here which has arisen for reasons I do not know and which I would like to be able to get at.

Only through having the Hudson Bay Route Association appear before the Committee, will I be able to ascertain why certain expenditures were not made when these were allocated in the Blue Book? I say that without further comment, although I think that will come later whenever the Committee, hopefully, will hear the Hudson Bay Route Association. I think there is an absolute need to have them here.

The Chairman: Before I hear Mr. Campbell, Mr. Taylor would like to correct an impression he may or may not have made.

• 1740

Mr. Taylor: I should like to make certain that there was no misunderstanding on the interjection I made that "I should like to vote on that." What that referred to was a side comment the Chairman had made at the National Harbours Board's expense.

[Interpretation]

M. Campbell: La motion n'est pas discutable?

Le président: Oui.

M. Campbell: Pendant combien de temps pouvons-nous la débattre?

Le président: Aucune limite n'est prévue.

M. Campbell: Permettez-moi de me prononcer.

Le président: D'accord. M. Korchinski et ensuite M. Campbell. Allez-y, monsieur Korchinski.

M. Korchinski: Monsieur le président, il ne fait aucun doute que le Conseil des ports nationaux, joue un rôle dans la bonne marche du port Churchill. Ce dernier est une installation portuaire intérieure du moins en ce qui concerne les provinces des Prairies. Cette installation portuaire vêt une importance toute spéciale pour ces provinces. Elle suscite des économies considérables dans l'acheminement des céréales. A notre avis, il faudrait prolonger dans les deux sens la saison d'expédition. Nous pourrions la commencer plus tôt et la prolonger plus tard.

Nous croyons également que le Conseil des ports nationaux ne nous rend pas justice. Je ne vois pas pourquoi nous devrions expédier 25 millions de boisseaux à mille reprises à l'année longue si l'on tient compte des nouvelles techniques et de l'évolution de tout le reste. Il pourrait y avoir un système de ventilation par exemple. Ce sont là des faits que l'Association de la route de la Baie d'Hudson ne manquerait pas de signaler assez vertement ainsi qu'ils me l'ont signalé en particulier par le passé.

Un autre petit problème semble être sous-jacent à l'ensemble des éléments signalés. On est intervenu quand quelqu'un a demandé de voter sur le point en litige ce qui m'a fort intéressé. Ce Comité est formé de députés qui représentent une région donnée. Pourtant le Conseil des ports nationaux ou son représentant n'a pas le droit de vote dans ce genre de situation. De toute évidence, il semble y avoir ici un conflit qui aurait été suscité pour des raisons que j'ignore et que j'aimerais bien connaître.

Lorsque l'Association pour l'itinéraire de la Baie d'Hudson comparaitra, je serai alors en moyen de dire avec certitude pourquoi certaines dépenses autorisées par le Livre bleu n'ont pas été faites. Je n'ai pas d'autres commentaires à ce moment mais j'aimerais plus tard, lorsque cette association comparaitra, j'espère, devant le comité. Je crois qu'il est actuellement nécessaire que l'association compareisse ici.

Le président: Avant de donner la parole à M. Campbell, M. Taylor voudrait donner des éclaircissements à propos d'un de ces commentaires.

M. Taylor: J'aimerais m'assurer qu'il n'a pas eu de malentendu quand je dis «j'aimerais voter sur cela». Il s'agissait d'une réponse à un commentaire fait par le président au dépend du Conseil des ports nationaux.

[Texte]

The Chairman: Did I say that?

Mr. Taylor: Yes.

The Chairman: Oh, I am sorry. I did not think I meant that, Mr. Taylor.

Mr. Rose: Was it a side comment or a snide comment?

Mr. Taylor: Oh, no.

Mr. Rose: I can believe that, if you said it.

Mr. Korchinski: Right on the mark.

Mr. Taylor: He indicated, and perhaps quite properly, that it might be, and I was pointing out that I would have to vote on that because that is part of the responsibilities I have, reporting to Parliament for the dollars. That is my only comment.

The Chairman: I think what I said was "under the expenditures," but the record will show it. I am glad, though, that Mr. Taylor brought that to my attention and cleared it up for the Committee.

Go ahead, Mr. Campbell.

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman seemed to be out of order a couple of times today, and I think he should be reprimanded a little.

The Chairman: I am sorry, Mr. Campbell. That very remark of yours is out of order.

Mr. Campbell: The member made a very interesting exposé. I obtained the information I was requesting, and I think we are prepared to go along with his motion.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Korchinski if we are going to hold a full-scale hearing, bringing in this association, whether there may not be other people also that we should bring in, other expertise.

The Chairman: Mr. Watson, before you came in, the Committee had agreed to hear another member. Mr. Taylor is the Chairman of the National Harbours Board. The Committee had agreed to ask Mr. Rathie from Vancouver to come.

We apparently now have to request Mr. Rathie to come before the Committee if we can fit him into the time slot and if it is physically possible for him to be here. I would suggest to the Clerk that this Hudson Bay Route Association appear the same day, and we hear them one after the other at the same committee meeting.

I would not suggest that in one or two committee proceedings we could hear an association from every port in Canada, Mr. Watson. I would not want to think that, and I would not encourage it for anybody.

Mr. Watson: Mr. Chairman, on that very point that was just raised, I think the members on this side of the room will be happy to support the motion of Mr. Korchinski. If at some later stage we feel it necessary that we bring in witnesses regarding another port in Montreal, we hope for the same kind of ...

[Interprétation]

Le président: J'ai dit cela?

M. Taylor: Oui.

Le président: Je suis désolé. Ce n'est pas ce que je voulais dire, monsieur Taylor.

M. Rose: Est-ce qu'il s'agissait d'un commentaire de côté ou d'un commentaire factice?

M. Taylor: Oh, non.

M. Rose: Je peux le croire, si vous l'avez dit.

M. Korchinski: C'est ça.

M. Taylor: Il a dit, et il avait peut-être raison, que cela serait possible et j'ai indiqué que je devrais voter sur cela puisque cela fait partie de mes responsabilités car je dois faire rapport au Parlement à propos de ces dépenses. C'est mon seul commentaire.

Le président: Je pense que j'ai dit «en vertu des dépenses», mais on le verra dans le procès-verbal. Je suis heureux que M. Taylor ait éclairci ce point pour le comité.

M. Campbell a la parole.

M. Campbell: Merci, monsieur le président.

Il paraît que le président soit hors de propos à plusieurs reprises aujourd'hui et je pense qu'on devrait le réprimander quelque peu.

Le président: Je suis désolé, monsieur Campbell. Ce commentaire est inadmissible.

M. Campbell: Le député a donné un exposé fort intéressant. J'ai eu les renseignements que je cherchais et je pense que nous sommes prêts à accepter sa motion.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Korchinski si nous allons entreprendre une enquête majeure avec cette association et s'il ne faudrait pas ensuite faire comparaître d'autres experts.

Le président: Monsieur Watson, avant votre arrivée, le comité s'est mis d'accord pour entendre un autre témoin. M. Taylor est le président du Conseil des ports nationaux et le comité aurait accepté de demander à M. Rathie de Vancouver de comparaître devant nous.

Il paraît que nous devons demander à M. Rathie de comparaître si nous pouvons trouver une date convenable et s'il pourra venir. Je suggère au greffier que le Hudson Bay Route Association compareisse ce même jour, et que le comité les entende lors de la même réunion.

Je ne dis pas que nous pourrions écouter les témoignages d'associations de tous les ports canadiens, monsieur Watson, au cours de deux réunions du comité. Je ne serais pas en faveur d'une telle suggestion.

M. Watson: Monsieur le président, j'ajouterai que les membres de ce côté seront heureux d'appuyer la motion de M. Korchinski. Si nous croyons qu'il soit nécessaire de faire convoquer d'autres témoins à propos du port de Montréal, nous espérons le même genre de ...

[Text]

**The Chairman:** In that regard, if you do it under terms of reference which it could fit into, and which the Committee is agreeable to have, the Chair cannot do anything about it, as much as I may or may not like to.

Mr. Rose.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, I think an important point that perhaps might have escaped some of the members is that this particular association, the Hudson Bay Route Association, has really never had a platform in Ottawa by which to advance a cause of great interest, I think, to all the prairie region. One of the things that disappoints me sometimes is that if we come to some agreement to have a group at a particular time for a special purpose, then all of a sudden every one from every neck of the country wants to trot along his own favourite friend.

Can we not deal with this? I think the point was made validly here. I am pleased that Mr. Taylor cleared up his remarks because I felt for a moment that he was opposed to this. If he were to express that, then I would automatically be for it, not because I have any objection to Mr. Taylor having these views but I think it is really for the Committee to decide those things.

I think we are all agreed now, Mr. Chairman, that there is a great interest in the prairie regions of the country. It is not a political or a partisan thing and I think we should move.

• 1745

**The Chairman:** Shall I put the questions? All those in favour of the motion?

Motion agreed to.

**The Chairman:** Mr. Korchinski, could you assist the Clerk and give him the address of the person he is to contact?

**Mr. Korchinski:** No problem.

**The Chairman:** Mr. Mackasey.

**Mr. Mackasey:** Mr. Chairman, I have been trying to get this point in. This is of particular interest. Following up on the suggestion of Mr. Watson, theoretically there could be some organization equally adamant and against the comments. It might be valid to serve notice that somewhere along the line we may want to hear different points of view on whatever subject we raise.

The only other objection I have is if we start using our Committee outside of our terms of reference, we are going to be here for months.

**The Chairman:** I agree, Mr. Mackasey, but these terms of reference end at the end of May so we do not have months and months for these terms of reference.

**Mr. Mackasey:** No, but Mr. Chairman on a very serious note—and I apologize for being late but . . .

**An hon. Member:** Do not apologize, it will mean something else.

**Mr. Mackasey:** . . . the gentleman who is coming from Vancouver is coming here on a very serious allegation, I gather.

[Interpretation]

**Le président:** A cet égard, si vous le faites dans le cadre d'un mandat qui est accepté par le comité, la présidence ne pourrait rien faire à ce sujet.

Monsieur Rose.

**M. Rose:** Monsieur le président, à mon avis il est important de noter que cette association, c'est-à-dire le Hudson Bay Route Association n'a jamais eu de porte-parole ici à Ottawa qui pourrait en faveur de ce concept qui est très important pour les Prairies. Il y a une chose qui me déçoit quelques fois et c'est que si nous nous mettons d'accord pour inviter un groupe précis pour des fins précises tout d'un coup tout le monde de toutes les régions du pays veulent faire comparaître son meilleur ami.

Peut-on traiter de ce sujet? Je crois que la suggestion était très valable. Je suis content que M. Taylor ait éclairci ses remarques car je pensais à un moment donné qu'il était contre la suggestion. S'il disait cela, je serais automatiquement en faveur de la motion, non pas que je m'objecte à ce que M. Taylor ait ses opinions mais à mon avis il est au Comité de prendre les décisions.

Je pense que nous sommes tous d'accord, monsieur le président, qu'il y a beaucoup d'intérêt à ce sujet dans les Prairies. Ce n'est pas un sujet politique et je pense que nous devrions prendre une décision.

**Le président:** Est-ce que je mettrai la question aux voix? Que ceux qui sont en faveur de la motion lèvent la main?

La motion est adoptée.

**Le président:** Monsieur Korchinski, pourriez-vous donner au greffier le nom et l'adresse de la personne qu'il doit contacter?

**M. Korchinski:** Volontiers.

**Le président:** Monsieur Mackasey.

**M. Mackasey:** Monsieur le président, je voulais faire un commentaire d'intérêt spécial. Suite à la suggestion de M. Watson, en principe on devrait avoir un organisme qui est tout à fait contre les commentaires. Il serait peut-être valable de signaler que nous voudrions peut-être entendre des points de vue différents sur n'importe quel sujet à l'étude.

A part cela, si nous commençons à utiliser notre Comité en dehors de notre mandat, nous serions ici pendant des mois.

**Le président:** Je suis d'accord, monsieur Mackasey, mais notre mandat se termine à la fin de mai, donc nous n'avons pas des mois et des mois pour l'étude de ce mandat.

**M. Mackasey:** Non, monsieur le président, mais sérieusement, je vous demande pardon d'être en retard mais . . .

**Une voix:** Il ne faut pas demander pardon, cela aurait une signification différente . . .

**M. Mackasey:** Si je comprends bien, le monsieur qui viendra de Vancouver viendra répondre à une accusation très sérieuse.

[Texte]

**The Chairman:** I would not say a serious allegation. I did not see or hear any charge but there were plenty of rumours going around.

**Mr. Mackasey:** It is only a rumour that the man is theoretically—I must be careful, you know—condemned before he has an opportunity of making his point. I have never met the man; I do not know what it is all about.

**The Chairman:** The Chair finds itself in the same position.

**Mr. Mackasey:** There has been a kind of trial by error and trial by insinuation, unintentionally, all too frequently in committees recently. I do not know the man from Adam but we are . . .

**An hon. Member:** Mr. Chairman, on a point of order.

**Mr. Mackasey:** On a point of order when I have finished because I am very serious about my point of order and I have not finished it yet.

I think we have to be very careful how we frame it. You will have to explain why you are bringing the gentleman here and it is a rather unusual procedure.

**The Chairman:** Your advice is well taken, Mr. Mackasey.

**Mr. Mackasey:** This is all I am asking.

**The Chairman:** And I would hope that you would be here at that particular day to make certain.

**Mr. Mackasey:** It is not while I am here, it is what opinions are being expressed in the interval . . .

**The Chairman:** You will be given a similar opportunity to clear up any misunderstandings regarding his work at . . .

**An hon. Member:** Vancouver.

**The Chairman:** I myself am in exactly the same position as you are: I do not know the man; I have never met him; I do not know anything about his particular operation there.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, I believe I had the floor for a couple of minutes.

**The Chairman:** The Chair has been looking at the clock.

**Mr. Rose:** A minor point. Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** I will let you ask one question, Mr. Rose.

**Mr. Rose:** That is very generous of you but before I ask my question may I make a suggestion to Mr. Taylor on the same subject that Mr. Mackasey was discussing? This is not based on any suggestion of incompetence on the part of the National Harbours Board chairman at all, but it seems that we are now inviting the regional representative, Mr. Rathie from Vancouver. Mr. Mackasey has expressed some reservations on this that maybe someone is tried and found guilty before his trial.

[Interprétation]

**Le président:** Je ne dirais pas cela. Je n'ai entendu aucune accusation; il y a beaucoup de bruit qui court.

**M. Mackasey:** Ce n'est qu'un bruit qui court, que le monsieur est en principe, et je dois faire attention vous savez, a été condamné avant qu'il ait eu l'occasion de se défendre. Je n'ai jamais rencontré le monsieur en question; je ne sais pas de quoi il s'agit.

**Le président:** La présidence se trouve dans la même position.

**M. Mackasey:** Récemment, à ce Comité, il y a eu trop souvent une espèce de procès par insinuation, involontairement. Je ne connais pas du tout le type mais nous sommes . . .

**Une voix:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**M. Mackasey:** Lorsque j'aurai fini car j'ai déjà invoqué le Règlement à propos d'un point sérieux et je n'ai pas fini.

Je pense que nous devons faire attention quant à la façon de procéder. Il faudrait que vous expliquiez pourquoi vous avez convoqué ce monsieur et cela est une procédure assez inhabituelle.

**Le président:** Je tiendrai compte de vos conseils, monsieur Mackasey.

**M. Mackasey:** C'est tout ce que je demande.

**Le président:** J'espère que vous serez présent à la réunion ce jour-là afin d'être certain.

**M. Mackasey:** Il n'est pas question de ma présence, mais des opinions qui soit exprimées . . .

**Le président:** Vous aurez l'occasion d'éclaircir tout malentendu à l'égard de son travail à . . .

**Une voix:** Vancouver.

**Le président:** Moi aussi, je ne connais pas le monsieur; je ne l'ai jamais rencontré et je sais rien de son travail là-bas.

**M. Rose:** Monsieur le président, je pense que j'avais la parole pour quelques minutes.

**Le président:** La présidence regardait l'horloge.

**M. Rose:** Il s'agit d'une question mineure, monsieur le président.

**Le président:** Vous pouvez poser une question, monsieur Rose.

**M. Rose:** Vous êtes très généreux. Mais avant de poser ma question sur le même sujet dont M. Mackasey a parlé, puis-je faire une suggestion à M. Taylor. Je ne suggère pas que le président du Conseil des ports nationaux soit incompétent, pas du tout, mais il me semble que nous invitons le représentant régional, M. Rathie de Vancouver. M. Mackasey a exprimé certaines réserves à ce sujet à l'effet qu'une personne soit trouvée coupable même avant son procès.

[Text]

**The Chairman:** That has not been the case.

**Mr. Rose:** Well, the implications swirling around the invitation are sufficient.

I was going to suggest to Mr. Taylor, in spite of his obvious competence and knowledge about regional matters, if he would consider, when he appears here in future, following a pattern similar to other commissions such as the CTC, the Canadian Film Development Corporation and the CRTC? Would he consider inviting his three regionally-placed colleagues to supply that kind of input that might be necessary for the Committee, just as a matter of courtesy? It would give those people in the various areas a chance to meet in a Committee situation, their regional representative on the National Harbours Board. I would like Mr. Taylor to respond to that suggestion, that no one is picked out at all but as a matter of course you bring your board with you. I understand that there are three other commissioners besides yourself; you are the Chairman. How does that ...

• 1750

**Mr. Taylor:** I have certainly no objection whatsoever to that. My presence alone here today does not indicate that I do have. Mr. Rathie happens to be out of the country on NHB business; Mr. Beaudet and Mr. Weyman both had to be in Saint John, as I responded to Mr. Bell earlier, again on particularly urgent business. The fact that these people might be more competent and likely are ...

**Mr. Rose:** I was not suggesting that.

**Mr. Taylor:** Well, that they likely are in their regional matters is quite obvious and I have no quarrel with that whatsoever. I would like to suggest, with all respect to the Committee, that perhaps a little longer notice might be necessary if you expect us to carry on our business at the same time. You know, two or three days is not enough.

**The Chairman:** Yes, I think Mr. Taylor made a very good point. The National Harbours Board was very good to come before us as readily and as quickly as they did in the amount of notice they were given. I think Mr. Taylor has made a very valid point. If you expect him to bring the entire Board we would have to give him more notice.

**Mr. Rose:** Now my question. Mr. Reynolds, Mr. Taylor ...

**Mr. Loiselle:** You had better make it fast because I am going out at 6.05 p.m.

**Mr. Rose:** You might lose.

**Mr. Loiselle:** Never mind.

**Mr. Rose:** Mr. Reynolds made the suggestion or complaint that perhaps the regional interests were not always adequately represented on some of these boards and commissions. My chief concern is that the various occupational and recreational interests are not adequately represented. This is particularly true—and maybe it is a bit out of order but the Chairman will have to decide that—certainly in the case of the Fraser River Harbours Commission there seems to be largely a preoccupation with the port and business interests in that area, whereas the fishermen, the logging interests, the recreational interests and a number of other interests that have vital interests in that river and in that area have been ignored.

[Interpretation]

**Le président:** Ceci n'a jamais eu lieu.

**M. Rose:** Eh bien, il suffit de regarder ce qu'implique l'invitation même.

J'allais suggérer à M. Taylor, malgré sa compétence évidente, ses connaissances des affaires régionales, si à l'avenir, il pourrait suivre la tendance déjà établie par d'autres commissions, par exemple, à cet effet, la Société de développement de l'industrie cinématographique canadienne, et le CRTC. Pourrait-il inviter ses trois collègues régionaux afin qu'ils puissent donner les renseignements requis par le Comité. Cela donnerait aux députés des différentes régions l'occasion de rencontrer leurs représentants régionaux au sein du Conseil des ports nationaux, au sein de notre Comité. J'aimerais que M. Taylor réponde, à l'effet qu'il compare avec tous les membres de son conseil. Si je comprends bien, il y a trois autres commissaires; vous êtes le président. Comment ...

**M. Taylor:** Je n'ai aucune objection. La raison pour laquelle je suis seul aujourd'hui, c'est que M. Rathie est à l'étranger pour les affaires du Conseil des ports nationaux, MM. Beaudet et Weyman sont à Saint-Jean comme je l'ai dit tout à l'heure à M. Bell, pour faire des rapports. Peut-être que ces personnes sont plus compétentes et cela est probable ...

**M. Rose:** Je n'ai pas suggéré cela.

**M. Taylor:** Eh bien, ils sont probablement plus compétents dans le domaine des affaires régionales, cela est évident et je suis tout à fait d'accord avec tout le respect que je dois au comité, j'aimerais suggéré qu'il faudrait nous avertir un peu plus à l'avance si nous allons comparaître ici. Deux ou trois jours ne sont pas suffisants.

**Le président:** Oui, je pense que cette suggestion de M. Taylor est très valable. Le Conseil des ports nationaux a très bien fait de venir ici aussi vite qu'il a pu faire. Si vous voulez que le Conseil entier compare, il faudrait le prévenir plus en avance.

**M. Rose:** Ma question est la suivante. M. Reynolds, monsieur Taylor ...

**M. Loiselle:** Allez-y parce que je dois partir à 18 h 05.

**M. Rose:** Vous pourriez perdre.

**M. Loiselle:** Ne vous en faites pas.

**M. Rose:** M. Reynolds a suggéré que l'intérêt régional n'était pas représenté de façon adéquate au sein de ce conseil et les commissions. Je m'incline et je m'inquiète du fait que les différents groupes professionnels et récréatifs n'ont pas eu de représentations adéquates. S'il est vrai surtout dans le cas de Fraser River Harbours Commission où l'on semble s'inquiéter du port et des entreprises de la région tandis que les pêcheurs, les industries forestières, les groupes récréatifs et d'autres groupes qui s'intéressent beaucoup à la rivière ont été laissés de côté.



[Texte]

I would like to ask you whether or not in the various appointments to these—I know you do not make them personally—but in the various appointments to these commissions and boards, how you could perhaps envision a better kind of representation than we are getting now in terms of a broad spectrum of interests.

**Mr. Taylor:** Mr. Rose, I think the kind of representation which is being evolved for example, in the Vancouver Port Authority, may have certain structural advantages over the Harbour Commission of which you are somewhat critical for exactly those reasons. It is not my intention to be critical of the Harbour Commission structure. It is not part of my responsibilities . . .

**Mr. Rose:** Right.

**Mr. Taylor:** . . . but I think there may be tendencies to overlook other important elements in a community, including perhaps the business interests from a different viewpoint too. The Churchill Port Authority which is incidentally part of the organization, may be somewhat distressed when they find that their root association is being asked; also the Churchill Port Development Board, entirely paid for by the Province of Manitoba, may wish to come. Nevertheless, I will be glad to be here and assist.

**Mr. Rose:** Thank you.

**The Chairman:** The Committee stands adjourned until 8 o'clock Tuesday evening when we will hear the Department of Communications estimates. The Minister will be here. If you are not interested in communications, Tuesday evening, May 7 at 8 o'clock, notify those of your colleagues who are interested in the Department of Communications to be here.

[Interprétation]

J'aimerais vous demander si oui ou non dans le cas de ces différentes nominations, . . . je sais que vous n'avez pas fait ces nominations vous-même, en ce qui concerne les nominations à ces commissions ou à ces conseils serait-il possible de voir une meilleure représentation pour une gamme plus étendue de groupes d'intérêt.

**M. Taylor:** Monsieur Rose, je pense que le genre de système que l'on est en train d'établir, par exemple, dans le Vancouver Port Authority, pourrait avoir certains avantages structurels par rapport à celui de Harbour Commission que vous avez critiqués pour exactement les mêmes raisons. Je n'ai pas l'intention de critiquer la structure de la Harbour Commission. Je n'ai pas l'autorité . . .

**M. Rose:** D'accord.

**M. Taylor:** . . . et je pense qu'il y a tendance à ignorer deux aspects dans la communauté y compris les intérêts des entreprises d'un certain point de vue. Le Churchill Port Authority qui fait partie de l'organisme, serait peut-être désolé d'apprendre que leur association n'a pas été convoquée par eux; en plus, le Churchill Port Development Board qui est payé entièrement par la province du Manitoba voudrait peut-être comparaître. Néanmoins, je serais heureux d'assister à une telle réunion.

**M. Rose:** Merci.

**Le président:** La séance est levée jusqu'à mardi prochain 20 h 00 lorsque nous étudierons le budget du ministère des Communications. Le ministre sera ici. Si vous vous intéressez aux communications, demandez à vos collègues qui s'intéressent au ministère des Communications d'assister à la réunion de mardi 7 mai à 20 h 00.











HOUSE OF COMMONS

Second Session

Twenty-ninth Parliament, 1974

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la

vingt-neuvième législature, 1974

*Standing Committee on*

*Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

## Index

Issues Nos.

1 to 6

Organization meeting:

Tuesday, March 12, 1974

Last meeting:

Thursday, May 2, 1974

Fascicules n<sup>os</sup>

1 à 6

Séance d'organisation:

Le mardi 12 mars 1974

Dernière réunion:

Le jeudi 2 mai 1974

CHAMBRE DES COMMUNES

HOUSE OF COMMONS

Deuxième session de la  
vingt-neuvième législature, 1974

Second Session  
Twenty-ninth Parliament, 1974

Comité permanent des

Standing Committee on

Transport  
et des communications

Transport  
and Communications

# Index

Fascicules nos

Issues Nos.

1 à 6

1 to 6

Stance d'organisation:

Organization meeting:

Le mardi 12 mars 1974

Tuesday, March 12, 1974

Dernière réunion:

Last meeting:

Le jeudi 2 mai 1974

Thursday, May 2, 1974

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

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

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada



CANADA

HOUSE OF COMMONS

Standing Committee on Transport and Communications  
2nd Session, 29th Parliament, 1974

INDEX

**Aeronautics Act**

Amendment, hijacking 3:22

**Air Canada**

Safety, airport, oxygen masks, engine controls 3:7-11

**Air Traffic Control Simulation Centre**

Establishment 3:21-2

**Air Transport Committee**

See

Canadian Transport Commission

**Air Transportation**

**Air Carriers**

Operating subsidies, payment 5:6-7

Third-level, policy 2:24-5; 4:30-1; 5:7

Arctic program 3:31, 72; 5:7-8

**Atlantic area**

Freight, problems 4:23-4

Runway conditions 4:24-5

Cargo, increase 3:30; 5:10

ILS system 4:18-9, 25

Passenger, increase 3:30

Projects, major capital 3:61-72

Routes, new, agreement, U.S.A. 3:23; 5:4-6

Safety programs 3:20-2, 30

**Airports**

Arctic improvement, expenditure 5:26-7, 29

Carp, Ont., control tower 5:25-6

Construction, renovation, expansion 3:22, 28-33; 4:17-9, 35-6

Head tax 3:23; 5:14-5

Mirabel, Qué., construction design, cost 3:22, 28-9, 33

Mobile lounges 4:36-7; 5:11-3, 15-6

Saint John, N.B. improvements, financial allocations 4:17-20

Thunder Bay, problems 4:29

Toronto International No. 2 expenditure, additional 4:36-7

See also

Airports Revolving Fund

**Airports Revolving Fund**

Operations 4:33-6

**Alberta, Province**

Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:69-70

**Arctic**

Airports 5:26-7, 29

Air safety program 3:31

Supplies, delivery 3:24, 36

**Arctic Transportation Agency**

Function 3:18

27381-14

CANADA

CHAMBRE DES COMMUNES

Comité permanent des Transports et des Communications  
2<sup>e</sup> session, 29<sup>e</sup> législature, 1974

INDEX

**ADAC, Projet**

Voir

Transport aérien

**Aéroports**

Calgary, Alta, nouvelle aérogare 3:51

Dorval, Qué., sécurité, problèmes 3:5, 8

Fredericton, N.-B., pistes atterrissage 4:23-4

Modernisation 3:44, 51

Montréal-Mirabel

Promenades mobiles 5:12, 13

Route d'accès 3:50, 54

Travaux construction 3:44, 50

Ottawa, système embarquement 5:15-6

Promenades mobiles 4:36-7; 5:11-3, 15-6

Saint-Jean, N.-B.

Dispositifs décollage et atterrissage 4:24-5

Projet amélioration installations 4:17-20

Sécurité, mesures 3:51-2

Taxe per capita 3:44; 5:14-5

Thunder Bay, Ont., piste d'atterrissage, aérogare améliorations 4:29-30

Toronto-Malton

Construction ou acquisition, dépenses 4:35-7

Déficit, explications 4:33-5

Dépenses en capital 3:50

Promenades mobiles 4:36-7; 5:11

Toronto-Pickering 5:9-10

Voir aussi

Transport aérien

**Agence de développement des transports**

Activités 3:58

Bourses d'études 3:59

Dépenses budgétaires 3:57-9

Simplification procédures commerciales, études 3:58

**Air Canada**

Aéroport Toronto-Malton, location promenades mobiles 4:36-7; 5:11

Enquête, relations industrielles re mesures sécurité, recommandation 3:5-11

Syndicat employés, lettre re mesure sécurité 3:7-8

**Association maritime des employeurs**

Gouvernement fédéral, prêt 6:17

**Assurance-maritime**

Baie d'Hudson, route, navigation 6:6-7, 37

Prix, révision 4:33

**Banks, Firme R. L.**

Transport, terres-pleins, prix, Ouest Canada, étude 4:13-5, 21

**Baribeau, M. B., Administrateur général, Projet nouvel aéroport international de Montréal, Min. Transports**

Aéroports, plateformes mobiles 5:13

**Banks, H. L.**

Studies, railways, pricing, road bed 4:13-5, 21

**Baribeau, B., General Manager, New Montreal International Airport Project, Transport Dept.**

Mirabel, Que., mobile lounges 5:13

**Bell, Thomas M., M.P. (Saint John-Lancaster)**

Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:15-8

**Benjamin, Leslie G., M.P. (Regina-Lake Centre), Committee Vice-Chairman**

Estimates 1974-75

Canadian Transport Commission 2:11-4, 38-9

Transport Dept. 5:5

**Benson, Hon. E. J., President, Canadian Transport Commission**

Estimates 1974-75 1:10-30; 2:4-42

**Blenkarn, Donald Alex, M.P. (Mississauga)**

Estimates 1974-75

Canadian Transport Commission 2:14-6, 37, 42

Transport Dept. 4:7, 33-7

**Blouin, Gustave, M.P. (Manicouagan)**

Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:33

**British Columbia, Province**

Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:70-1

**Burrard Inlet, B.C.**

Public water frontage 6:18-20

Terminal dock 6:11

**COSTPRO**

See

Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures

**CTC**

See

Canadian Transport Commission

**Campbell, John, M.P. (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul)**

Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:32-3, 39-41

**Canadian National Railways**

Construction, advance 3:34

Dixie Road overpass, safety 2:31-2

**Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures**

Studies 3:37-8

**Canadian Pacific Railway**

Management, Sault St. Marie, Roberts Bank 4:27-9

New Brunswick, shoreline abandonment 4:25-6

**Canadian Transport Commission**

Air Transport Committee, applications, consideration 1:16-7; 2:4-6, 24-5; 4:30-1, 37-40

Atlantic Region trucking subsidies, supervision 2:15-6

Estimates 1974-75 1:10-32; 2:4-43

**Bell, Thomas M., député (Saint John-Lancaster)**

Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:15-8

**Benjamin, Leslie G., député (Regina-Lake Centre), Vice-président du Comité**

Budget dépenses 1974-75

Commission canadienne des transports 2:11-4, 38-9

Transports, Min. 5:15

**Benson, hon. E. J., Président, Commission canadienne des transports**

Budget dépenses 1974-75 1:10-30; 2:4-42

**Blenkarn, Donald Alex, député (Mississauga)**

Budget dépenses 1974-75

Commission canadienne des transports 2:14-6, 37, 42

Transports, Min. 4:7, 33-7

**Blouin, Gustave, député (Manicouagan)**

Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:33

**Burrard Inlet, C.-B.**

Burnaby, pouvoir achat lots de grève 6:18-20

**CCT**

Voir

Commission canadienne des transports

**CN**

Voir

Chemins de fer nationaux du Canada

**CP**

Voir

Canadien Pacifique

**Camionnage**

Voir

Transport routier

**Campbell, John, député (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul)**

Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:32-3, 39-41

**Canadien Pacifique**

CN

Intégration service 1:13-4

Service-voyageurs, comparaison 1:13; 2:21-3

Critique certaines activités 4:27-9; 5:23

Service-voyageurs, critique 5:23

Tarifs, ajustement 1:14-5

**Carter, Walter, député (St. John's-Ouest)**

Budget dépenses 1974-75

Conseil des ports nationaux 6:8, 20-3

Transports, Min. 4:15-7

**Centre de simulation du contrôle de la circulation aérienne**

Aménagement, Hull 3:43

**Céréales**

Voir

Commission canadienne du blé

Transport ferroviaire

- Expenditures, control, examination 1:18-20  
 Freight rates 1:26-8  
 Grain transportation, authority 1:25-31; 2:6-7, 25-8, 33-5, 37-8  
 Minister, direction 1:13  
 Powers 1:11-3, 20-8; 2:8-9, 19, 26; 3:12-3  
 Rail Transport Committee  
     Applications considerations 2:7, 11, 13  
     Responsibilities 1:14; 2:18  
     Safety Report 1:22-3; 2:14, 18, 20  
 Railway equipment, safety, staff 1:21-4; 2:29-31, 38-9  
 Role, decisions 1:10-2, 16, 20-4; 2:5-8, 10, 12, 42  
 Staff  
     Consultants 1:19-20  
     Increase, qualifications recruitment, salaries 1:18-20; 2:14-5, 29-31  
     *See also*  
 Railways
- Canadian Transport Training Institute**  
 Establishment 3:36
- Canadian Wheat Board**  
 Block system 1:29; 2:26, 37  
 Canadian-American transportation relations 2:27-8  
 Grain-movement target 1:30-1  
     *See also*  
 Grain
- Carter, Walter, M.P. (St. John's West)**  
 Estimates 1974-75  
 National Harbours Board 6:8, 20-3  
 Transport Dept. 4:15-7
- Clark, Bill, M.P. (Vancouver Quadra)**  
 Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:23-6, 29
- Darling Report**  
*See*  
 Report of Inquiry of the Coasting Trade of Canada and Related Marine Activity, 1970
- Dredging**  
 Rehabilitation, objective 4:31-2; 6:5-6, 26-7
- Ellis, John R., M.P. (Hastings)**  
 Estimates 1974-75  
 Canadian Transport Commission 1:7-8, 11, 32  
 Transport Dept. 5:25-9
- Grain**  
 Handling, improvements 6:36  
 Transportation  
     Block system 2:25-6  
     CTC authority 1:25-31; 2:6, 21, 25-8, 33-5, 37-8  
     Thunder Bay 2:21, 27-8, 33-5  
     *See also*  
 Canadian Wheat Board
- Ground Transportation**  
*See*  
 Surface Transportation
- Guay, Joseph-Philippe, M.P. (St. Boniface)**  
 Estimates 1974-75  
 Canadian Transport Commission 2:25-9  
 Transport Dept. 3:10, 15
- Chemins de fer**  
*Voir*  
 Transport ferroviaire
- Chemins de fer, Loi**  
 Art. 262, stipulations re transport produits, utilisation par CCT 1:12  
 Modifications 4:13
- Chemins de fer nationaux du Canada**  
 CP  
     Intégration service 1:13-4  
     Service-voyageurs, comparaison 1:13; 2:21-3  
     Tarifs, ajustement 1:14-5  
     Transport céréales, problèmes 2:25-7
- Clark, Bill, député (Vancouver Quadra)**  
 Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:23-6, 29
- Comité des responsables des transports dans l'Ouest**  
 Étude prix, terres-pleins, appel d'offres 4:14-5, 21, 41
- Commission canadienne des transports**  
 Accroissement volume travail 1:20  
 Budget dépenses 1974-75, crédit 70—  
     Dépenses fonctionnement 1:10-32; 2:4-42  
 Chemins de fer, Loi, art. 262 re transport produits, utilisation 1:12, 20-1  
 Chemins de fer, pouvoirs  
     Entretien voies 1:22-3  
     Exiger services nécessaires 1:20-3, 25; 2:19; 3:12  
     Transport céréales 1:24-6; 2:25-7  
 Comité transports aériens, Harrison Airways, service entre C.-B. et Whitehorse, étude 1:16-7  
 Décisions  
     Délai 1:16-7  
     Pouvoir modification, droit d'appel 1:11, 12, 13, 16-7; 4:38  
     Loi nationale Transports, art. 64, stipulations 1:11, 12; 2:8-9  
 Dépenses  
     Augmentation, cause 1:18-20  
     Système révision 1:19  
 Personnel 1:19  
     Augmentation 1:18-9; 2:14-6  
     Consultants temporaires 1:19-20  
     Recrutement employés chemins de fer 2:29-31  
 Rôle, pouvoirs, par rapport Ministre Transports 1:10-3; 4:37-8, 39-40  
 Sécurité ferroviaire  
     Comité 2:18  
     Rapport 1:22-3; 2:17, 20, 23  
 Service intérêt public, groupes contrôlés, critique 1:15-7  
 Services aériens  
     Demandes, politique 2:5-6; 4:37-9  
     Transporteurs troisième catégorie, politique 2:24-5; 4:30-1  
     Document préliminaire, M. Melliship 5:7  
 Subventions 2:32  
     Camionnage, région Atlantique 2:15-6  
     Transporteurs aériens régionaux 5:6-7  
 Sud-ouest Ontario, études, service-voyageur 2:7-8  
 Tarifs  
     Ouest Canada, enquête 1:27

**Hagglund, M., Administrator, Arctic Transportation Agency**

Arctic, airports 5:27

**Hamilton, Frank F., M.P. (Swift Current-Maple Creek)**

Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 1:28-31

**Harbours**

See

Ports

**Hollands, Daniel, M.P. (Pembina)**

Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 2:24-5, 41-2

**Horner, Jack, M.P. (Crowfoot), Committee Chairman**

Estimates 1974-75

Canadian Transport Commission 1:7-10, 13, 15, 17, 20, 24, 28, 31-2; 2:4, 7, 10-1, 13-4, 20, 23-5, 27-9, 32, 35-9, 42-3

National Harbours Board 6:4, 7-8, 11-2, 15, 18, 20, 23, 26-7, 29-35, 37-45

Transport Dept. 3:4-7, 10-1, 14-5; 4:4-7, 9-10, 12-7, 19-21, 23, 29-31, 33-4, 37, 40, 42-3; 5:4, 7-8, 11-3, 15-6, 19-21, 25, 27, 29-30

**Howard, Frank, M.P. (Skeena)**

Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 1:9, 15-8

**Hudson Bay Route Association**

Appearance before Committee 6:3, 37-42

**Illing, R., Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Dept.**

Railways studies 4:13-5, 21

**Korchinski, Stanley J., M.P. (Mackenzie)**

Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:4-8, 19, 37-8, 40-2

**Loiselle, Gérard, M.P. (Saint-Henri)**

Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:30-1, 44

**McCain, Fred A., M.P. (Carleton-Charlotte)**

Estimates 1974-75

Canadian Transport Commission 2:32-7

National Harbours Board 6:12-5

Transport Dept. 4:12, 23-8, 41-2

**MacGougan, G. R., Director, Finance, Transport Dept.**

Airports Revolving Fund 4:34-6

**Mackasey, Hon. Bryce, M.P. (Verdun)**

Estimates 1974-75

National Harbours Board 6:33-4, 38-9, 42-3

Transport Dept. 3:4, 6, 10-1; 4:7-10, 12, 20-3, 29, 40-3; 5:20-5

**MacKay, Elmer M., M.P. (Central Nova)**

Estimates 1974-75

Canadian Transport Commission 1:10-2

National Harbours Board 6:34-5

Transport Dept. 5:11-5

**McKenzie, Dan, M.P. (Winnipeg South Centre)**

Estimates 1974-75

Canadian Transport Commission 1:18-20

Transport Dept. 3:5, 7-10

Règlement griefs 1:26

Terre-Neuve, transport surface, étude 4:16

**Commission canadienne du blé**

Chemins de fer, pouvoirs 1:29; 2:26

Transport céréales

Objectifs 1:31

Stations livraison, fermeture, accords 1:29; 2:37, 38, 39

**Commission royale d'enquête sur les transports (1961)**

Loi transports, principes de base 4:20

**Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest**

Port de Churchill, décision 4:31

Révélations du gouvernement sur chemins de fer 4:12

Transport, prix équitables, terres-pleins, propositions 1:28; 2:15; 4:13, 40

Transporteurs aériens troisième catégorie, étude 5:7

**Conseil des ports nationaux**

Budget dépenses 1974-75, crédits 90, 95, L100 6:4-45

CN, rapports 6:21

Dépenses fonctionnement 6:23

Fonds de réserve 6:23-4

Lots de grève, Burrard Inlet, C.-B., municipalité, pouvoir d'achat 6:18-20

Politique développement ports 6:14-5

Port de Churchill, compétence 4:31; 6:40

Ports pour petites embarcations, responsabilité 6:22

Rapport annuel, 1973, impression, retard 6:34

Rathie, W. G., membre, région Pacifique, conflit d'intérêt, étude par Comité 6:10, 28-34, 42-3

Représentants régionaux 6:43-4

Représentation intérêt régional 6:44-5

Subventions en lieu de taxes

Saint-Jean, T.-N. 6:22

Vancouver, C.-B. 6:8-9, 22

Système surveillance 6:7

Voir aussi

Ports

**Conteneurs**

Utilisation, installations manutention 6:35, 36-7

**Darling, Rapport**

Voir

Rapport d'enquête sur cabotage au Canada et activités maritimes assimilées, 1970

**Ellis, John, député (Hastings)**

Budget dépenses 1974-75

Commission canadienne des transports 1:7-8, 11-32

Transports, Ministère 5:25-9

**États-Unis**

Aéroports, taxes per capita 5:15

Canada, accord bilatéral, voies aériennes 5:4-6

Normes émissions gaz d'échappement 5:18-9

Wagons canadiens, recouvrement 2:6-7

**Guay, Joseph-Philippe, député (St-Boniface)**

Budget dépenses 1974-75

Commission canadienne des transports 2:25-9

Transports, Min. 3:10, 15

**Hagglund, M. M., Administrateur, Agence transport Arctique, Min. Transports**

Arctique, programme transport aérien 5:27

**McLeish, W. M., Director General, Civil Aeronautics, Canadian Air Transportation Administration, Transport Dept.**

Air traffic control, estimates 5:25-6  
STOL considerations 4:22-3

**McRae, Paul E., M.P. (Fort William)**

Estimates 1974-75  
Canadian Transport Commission 1:9-11, 13-5, 32;  
2:20-3, 39-41  
Transport Dept. 4:27-30; 5:8-11

**Manitoba, Province**

Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75  
3:68-9

**Marchand, Hon. Jean, Minister of Transport**

Estimates 1974-75  
Discussion 3:4-15; 4:6-42  
Statement 3:17-38

**Marine Transportation**

Coast Guard program 3:34-6  
Expenditures 3:34  
Icebreakers, construction 3:35, 72; 4:32-3  
Insurance 4:33  
Newfoundland, operations, studies, navigational aids  
4:15-7  
Projects 3:61-72  
*See also*  
Merchant Marine

**Maritime Employers Association**

NHB loan 6:17

**Mazankowski, Donald F., M.P. (Vegreville)**

Estimates 1974-75  
Canadian Transport Commission 1:24-8, 31  
National Harbours Board 6:31-7  
Transport Dept. 3:14; 4:4-9, 12-5, 28, 40-2; 5:4-7, 16-9,  
21

**Menzies, R. G., Rail Rationalization Officer, Canadian Transport Commission**

Estimates 1974-75 1:31-2

**Merchant Marine**

Training program 5:24-5

**Motor Vehicle Safety**

*See*  
Surface Transportation

**Murta, Jack, M.P. (Lisgar)**

Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission  
1:10

**National Harbours Board**

Annual Report, 1973 6:34-7  
Estimates 1974-75 6:4-45  
Issues, decisions 6:15, 40-5  
Policy 6:14  
Rathie, W. G., employment contract, appearance before  
Committee 6:28-34, 44  
*See also*  
Maritime Employers Association  
Ports

**Hamilton, Frank F., député (Swift Current-Maple Creek)**  
Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des  
transports 1:28-31

**Hanley, M. J., Directeur exécutif, Direction exploitation et  
tarifs, Commission canadienne des transports**  
Camionnage 2:16, 36

**Hollands, Daniel, député (Pembina)**

Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des  
transports 2:24-5, 41-2

**Horner, Jack, député (Crowfoot), Président du Comité**

Budget dépenses 1974-75  
Commission canadienne des transports 1:7-10, 13, 15,  
17, 20, 24, 28, 31-2; 2:4, 7, 10-1, 13-4, 20, 23-5, 27-9,  
32, 35-9, 42-3  
Conseil des ports nationaux 6:4, 7-8, 11-2, 15, 18, 20,  
23, 26-7, 29-35, 37-45  
Transports, Min. 3:4-7, 10-1, 14-5; 4:4-7, 9-10, 12-7,  
19-21, 25, 27, 29-30

**Howard, Frank, député (Skeena)**

Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des  
transports 1:9, 15-8

**Hudson Bay Route Association**

Comparution représentants devant Comité 6:37-42

**Illing, M. R., Administrateur, Administration transport  
maritime du Canada, Min. Transports**

Budget dépenses 1974-75 4:13-5, 21, 41

**Korchinski, Stanley J., député (Mackenzie)**

Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux  
6:4-8, 19, 37-8, 40-2

**Loiselle, Gérard, député (Saint-Henri)**

Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux  
6:30-1, 44

**McCain, Fred A., député (Carleton-Charlotte)**

Budget dépenses 1974-75  
Commission canadienne des transports 2:32-7  
Conseil des ports nationaux 6:12-5  
Transports, Min. 4:12, 23-8, 41-2

**MacGougan, M. G. R., Directeur finances, Min. Transports**  
Aéroport Toronto-Malton 4:34-6

**Mackasey, hon. Bryce, député (Verdun)**

Budget dépenses 1974-75  
Conseil des ports nationaux 6:33-4, 38-9, 42-3  
Transports, Min. 3:4, 6, 10-1; 4:7-10, 12, 20-3, 29,  
40-3; 5:20-5

**MacKay, Elmer M., député (Central Nova)**

Budget dépenses 1974-75  
Commission canadienne des transports 1:10-2  
Conseil des ports nationaux 6:34-5  
Transports, Min. 5:11-5

**McKenzie, Dan, député (Winnipeg-Sud-Centre)**

Budget dépenses 1974-75  
Commission canadienne des transports 1:18-20  
Transports, Min. 3:5, 7-10

- Neale, Charles P., M.P. (Vancouver East)**  
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:8-12
- Nelson, Nels E., M.P. (Burnaby-Seymour)**  
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:18-20, 29
- New Brunswick, Province**  
Rail improvement operation 4:26  
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:63-4
- Newfoundland, Province**  
Marine operations, navigational aids 4:16-7  
Placentia Bay, radar stations, safety 4:17-8  
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:61-2  
Transportation, surface 4:15-6
- Northwest Territories and Yukon**  
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:71
- Nova Scotia, Province**  
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:62-3
- O'Neil, W. A., Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Dept.**  
Newfoundland, safety, navigational aids 4:17
- Ontario, Province**  
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:66-8
- Pilotage Authorities**  
New regulations 3:24-5
- Pollution**  
*See*  
Water pollution
- Ports**  
Churchill, dredging, tugboat facilities, ice navigation system 6:4-8, 40  
Halifax, increased activities 6:35  
Quebec, river dredging 3:36; 4:31-2  
Robert's Bank, development, dredging, trackage 6:26-7  
Saint John, N.B., Rodney terminal estimates, shed facilities replacement 6:12-4, 16, 18  
St. John's Nfld.  
Facilities extension 6:20-1  
Grants in lieu of taxes 6:22-3  
Small fishing craft, use 6:21-2
- Vancouver**  
Cargo, tonnage, container facilities 6:35-7  
Delta Municipality, consultation 6:27-8  
Grants in lieu of taxes 6:8-10, 12  
Operations 6:11-2  
Rathie, W. G., conflict of interest, employment contract 6:10, 28  
Sheds, destruction 6:10-1  
Vanterm project 6:24-6
- Pratt, D., Manager, STOL Project, Strategic Programs Group, Transport Dept.**  
STOL, operations 5:22-3
- McLeish, M. W. M., Directeur général, Direction aéronautique civile, Min. Transports**  
Budget dépenses 1974-75 4:22-5; 5:25, 27, 29
- MacPherson, Commission**  
*Voir*  
Commission royale d'enquête sur les transports (1961)
- McRae, Paul E., député (Fort William)**  
Budget dépenses 1974-1975  
Commission canadienne des transports 1:9-11, 13-5, 32; 2:20-3, 39-41  
Transports, Min. 4:27-30
- Marchand, hon. Jean, Ministre des Transports**  
Budget dépenses 1974-1975  
Exposé 3:39-59  
Témoignage 3:4, 9-15; 4:6-33, 36-42
- Marine marchande**  
Rapport Darling, application politique, formation employés 5:24-5
- Mazankowski, Donald F., député (Vegreville)**  
Budget dépenses 1974-1975  
Commission canadienne des transports 1:24-8, 31  
Conseil des ports nationaux 6:31-7  
Transports, Min. 3:14; 4:4-9, 12-5, 28, 40-2; 5:4-7, 16-9, 21
- Menzies, M. R. G., Agent rationalisation chemins de fer, Ancien coordonnateur grains, Lakehead, Commission canadienne des transports**  
Budget dépenses 1974-1975 1:31; 2:21, 26, 28, 33-5, 38, 42
- Murta, Jack, député (Lisgar)**  
Budget dépenses 1974-1975—Commission canadienne des transports 1:10
- Neale, Charles P., député (Vancouver-Est)**  
Budget dépenses 1974-1975—Conseil des ports nationaux 6:8-12
- Nelson, Nels E., député (Burnaby-Seymour)**  
Budget dépenses 1974-1975—Conseil des ports nationaux 6:18-20, 29
- O'Neil, M. W. A., Administrateur adjoint, Administration transport maritime du Canada, Min. Transports**  
Terre-Neuve, transport 4:16-7
- Pilotage, Administrations locales**  
Nouveaux règlements 3:46
- Pollution de l'eau**  
Conférence internationale sur prévention pollution maritime 3:47  
Déversement hydrocarbures, lutte contre 3:46-7  
Navires, règlements sur prévention 3:47
- Ports**  
Autonomie locale 6:12  
Churchill, Man.  
Accès, route Baie d'Hudson, situation 6:6-7, 37, 40  
Dépenses, aménagement 4:31-3; 6:4-5, 38  
Volume opérations 6:7-8  
Fleuve Saint-Laurent, Association maritime des em-

**Prince Edward Island, Province**

Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:62

**Quebec, Province**

Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:64-6

**Rail Transport Committee**

See

Canadian Transport Commission

**Railways**

Atlantic area, rate subsidies 4:26-7  
 CNR-CPR, transcontinental services, rationalization, financing 1:13-5; 2:19, 23  
 CNR Ottawa-Montreal, Ottawa station, services 5:23-4  
 Disclosure information, required provinces 4:12-3  
 Efficiency, effectiveness 2:32-4  
 Equipment, purchasing, maintenance, shortage 1:21-4; 2:23, 29-31, 38-9; 5:13-4  
 Freight, trucking operations 2:36-7; 5:16-8  
 Passenger service, withdrawal, costs, studies 1:16; 2:7-10, 21-3, 28-9; 5:9-10  
 Research 2:20; 5:28-9  
 Safety 3:13, 15  
 Servocentres 2:11-3  
 Studies  
     Equitable pricing 4:13  
     High speed operations 5:29  
     Roadbed 4:13, 40-1  
     See also  
     Canadian National Railways

**Report of Inquiry of the Coasting Trade of Canada and Related Marine Activity, 1970**

Implementation 5:24

**Reynolds, John D., M.P. (Burnaby-Richmond-Delta)**

Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:26-31, 33

**Ritchie, William G., M.P. (Dauphin)**

Estimates 1974-75—Transport Dept. 4:30-3

**Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch**

Exhaust emission controls 5:18-22  
 Function, safety standards 5:18-9

**Rose, Mark, M.P. (Fraser Valley West)**

Estimates 1974-75  
     Canadian Transport Commission 1:8, 20-4  
     National Harbours Board 6:30, 41-5  
     Transport Dept. 3:4-5, 7, 11-4; 4:6, 9-11, 17-20, 29

**St. Lawrence Seaway Authority**

Cargo tonnage, improvements 3:23-4

**Saskatchewan, Province**

Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:69

**Schellenberger, Stanley, M.P. (Wetaskiwin)**

Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 2:17-9

    ployeurs, prêt, remboursement 6:17  
 Halifax, N.-É., activités, situation 6:35  
 Pier, C.-B., hon. R. Basford, extrait lettre re aménagement port 6:24-5  
 Roberts Bank, C.-B., développement, municipalité Delta, consultations 6:26-8  
 Saint-Jean, N.-B., gare maritime Rodney, aménagement 6:12-5, 18  
 Saint-Jean, T.-N.  
     Extension installations, obtention terrains 6:20-1  
     Petites embarcations de pêche 6:21-2  
     Subventions en lieu de taxes 6:22  
 Vancouver, C.-B.  
     Destruction hangars 6:10-1, 25  
     Gestion, proposition 6:11-2  
     Grains, manutention, problèmes, groupe d'études 6:36  
     Projet Vanterm 6:24-5  
     Rathie, W. G., membre, Conseil ports nationaux, conflit d'intérêt, étude par Comité 6:10, 28-34, 42-3  
     Subventions en lieu de taxes 6:8-9, 22  
     Tonnage enregistré, 1973 6:35-6  
     Travaux construction, consultations 6:24-5  
     Voir aussi  
     Conseil des ports nationaux

**Pratt, M. Denis, Administrateur projet ADAC, Min. Transports**

Projet ADAC, description 5:22-3

**Rapport d'enquête sur le cabotage au Canada et les activités maritimes assimilées, 1970**

Application politique 5:24-5

**Reynolds, John D., député (Burnaby-Richmond-Delta)**

Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:26-31, 33

**Ritchie, William G., député (Dauphin)**

Budget dépenses 1974-1975—Transports, Min. 4:30-3

**Rose, Mark, député (Fraser Valley-Ouest)**

Budget dépenses 1974-1975  
 Commission canadienne des Transports 1:8, 20-4  
 Conseil des ports nationaux 6:30, 41-5  
 Transports, Min. 3:4-5, 7, 11-4; 4:6, 9-11, 17-20, 29

**Schellenberger, Stanley, député (Wetaskiwin)**

Budget dépenses 1974-1975—Commission canadienne des Transports 2:17-9

**Stewart, Donald C., député (Marquette)**

Budget dépenses 1974-1975  
 Commission canadienne des Transports 2:4-7, 37-8  
 Transports, Min. 4:37-40

**Stewart, Ralph W., député (Cochrane)**

Budget dépenses 1974-1975—Transports, Min. 3:6

**Stoner, M. O. G., Sous-ministre, Min. Transports**

Budget dépenses 1974-1975 4:13-20, 24-7, 31, 33, 37-41; 5:4-29

**Studnicki-Gizbert, M. K., Directeur exécutif, Division analyse économique et sociale, Commission canadienne des transports**

Budget dépenses 1974-1975 2:40-1

**Taylor, M. D. E., Président, Conseil des ports nationaux**

Budget dépenses 1974-1975 6:4-45

- Ships**  
See  
Vessels
- Short-Take-Off-Landing Aircraft**  
See  
STOL
- Stewart, Donald C., M.P. (Marquette)**  
Estimates 1974-75  
Canadian Transport Commission 2:4-7, 37-8  
Transport Dept. 4:37-40
- Stewart, Ralph W., M.P. (Cochrane)**  
Estimates 1974-75—Transport Dept. 3:6
- STOL**  
Montreal-Ottawa service 3:20, 37; 5:22-3, 27-8  
Verdun, Montreal, height clearance, noise aspects 4:21-3
- Stoner, O. G., Deputy Minister, Transport Dept.**  
Estimates 1974-75 4:13-41; 5:4-29
- Studnicki-Gizbert, Dr. K., Executive Director, Economics and Social Analysis Branch, Transport Dept.**  
Rail cost studies 2:40-1
- Surface Transportation**  
Expenditures 3:31-4  
Highway program  
Mirabel airport 3:33  
Western provinces 3:32-3  
Motor vehicle safety program 3:26, 34  
Projects 3:61-72  
Rapid transit studies 5:9-10  
Road safety program 3:27, 33  
Services 3:25-6  
See also  
Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch
- TDA**  
See  
Transportation Development Agency
- Taylor, D., Chairman, National Harbours Board**  
Estimates 1974-75 6:4-45
- Tosh, M. C., Director, Rail Services Analysis Branch, Transport Dept.**  
Railway passenger service 2:22-3
- Transport and Communications Standing Committee**  
Duties outlined by Speaker 3:5; 6:38-9  
Letter, Minister of Transport, Committee assistance, transportation policy 1:5, 7-9; 4:9-12  
Motions  
... Hudson Bay Route Association, appear; agreed 6:3, 37-42  
... Minister of Labour enquire ... industrial relations Air Canada ... 3:3, 5-11  
... W. G. Rathie, Member, National Harbours Board appear; agreed division 6:3, 29-34, 41-4  
Procedure 4:4-12, 41-3; 5:4
- Transport Department**  
Estimates 1974-75 3:19-38  
Vote 1—Headquarters—Program Expenditures 3:4-15; 4:4-43; 5:4-30
- Tosh, M. M. C., Directeur, Direction analyse chemins de fer, Commission canadienne des transports**  
Calcul remplissage wagons 2:22-3
- Transair Ltd.**  
Demandes service aérien, ouest Manitoba 2:4-6; 4:37-9
- Transport**  
Comité Transport et Communications, étude, voyage Ouest Canada 1:7-9; 4:8-12  
Dépenses en capital par province, prévisions 1974-1975 3:73-85  
Études comparatives divers modes 5:10  
Institut formation, Cornwall, Ont. 3:57  
Politique concurrence et libre entreprise, applicabilité 3:13  
Politique nationale  
Document émis par Cabinet 4:8, 42, 43  
Formulation, étude, recommandations 1:7, 24, 26; 3:11-3; 4:5-8, 20  
Prix équitables, terres-pleins, ouest Canada, étude 4:13-5, 21, 40-1  
Simplification procédures commerciales 3:58  
Tarifs  
Gel 5:16  
Griefs, règlement 1:26-7  
Terre-Neuve, position par rapport Maritimes 4:15-6
- Transport aérien**  
Accords internationaux 3:44-5  
ADAC, projet  
Montréal-Ottawa 3:42; 5:22-3, 27, 28  
Programme démonstration, durée 4:23  
Verdun, aéroport, problèmes 4:21-3  
Amélioration transport ferroviaire, solution rechange 5:8-10  
Arctique  
Dépenses, 1974-1975, ventilation 5:26, 29  
Programme perfectionnement installations 5:26-7  
Transporteurs troisième catégorie 5:7-8  
VOR/DME, dispositifs 5:26-7  
Canada-É.-U., accord bilatéral, voies aériennes 5:4-6  
Demandes services, politique gouvernementale 2:5-6, 24-5  
Dépenses budgétaires 3:49-52; 5:8  
JETS (Joint Enroute Terminal Systems) 3:52  
Nouveau-Brunswick, transport homard 4:24  
Prince-Albert, Regina, Brandon, Toronto, service, situation 2:4-6; 4:37-9  
Sécurité, amélioration 3:42-4, 52  
Service entre C.-B. et Whitehorse, étude 1:16-7  
Tours de contrôle  
Carp, Ont. 5:25-6  
Édification, critères 5:25  
Transporteurs régionaux, subventions 5:6  
Transporteurs troisième catégorie  
Coopération fédérale-provinciale 2:24-5; 4:30-1, 38  
Politique, CCT, document préliminaire 5:7  
Région Arctique, sud, ligne partage 5:7-8  
Voir aussi  
Aéroports  
Air Canada  
Commission canadienne des transports  
Transair Ltd.



- Vote 70—Canadian Transport Commission—  
Operating expenditures 1:10-32; 2:4-43
- Vote 90—National Harbours Board—payment to  
6:4-45
- Vote 95—National Harbours Board, payment to,  
non-budgetary 6:4-45
- Vote L100—National Harbours Board, advances to  
6:4-45

**Expenditures**

- Capital by province, estimates 1974-75 3:60-72
- Ratio 5:8

- Marchand, Hon. Jean, statement 3:17-38
- National Pollution Contingency Plans 3:25
- Organization structure 3:18-9
- Personnel, number 3:4
- Policy 3:4, 11-4; 4:4-9, 20, 37-9, 42-3
- Railway studies, company selection, criticism 4:14-5
- Responsibilities 3:4, 12

*See also*

- Air Transportation
- Arctic Transportation Agency
- Marine Transportation
- Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch
- Surface Transportation
- Transportation Development Agency

**Transportation Development Agency**

- Activities, expenditures 3:18, 36-7
- Funds, improvements 5:9
- Light rapid comfortable train (LRC), development 5:9
- Student fellowships, university centres, funds 3:38

**Trucking Industry**

- Operations 5:16-8

**Turner, Charles R., M.P. (London East)**

- Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission  
2:29-32

**United States**

- Air route agreement 5:4-6

**Vessels**

- Construction 3:35
- Safety increase 3:24

**Vreeswijk, J., Director, Finance, National Harbours Board**

- Dredging, ice-breakers 4:31-2

**WEOC**

*See*

- Western Economic Organization Conference

**Water Pollution**

- Prevention regulations 3:24

**Watson, Ian, M.P. (Laprairie)**

- Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:41

**Western Economic Organization Conference**

- Freight rates, examination 1:27-8
- Railway costing 2:15; 4:31, 40-1
- Railways disclosure, information required, provinces  
4:12-3

**Whicher, Ross M., M.P. (Bruce)**

- Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission  
2:7-11

**Transport de surface**

- Autoroute A-13 vers aéroport Mirabel 3:50, 54
- Camionnage
  - Compensations suite gel tarifs 5:16
  - Juridiction, problèmes d'uniformité 5:16, 17-8
  - Subventions, région Atlantique 2:15-6
- Dépenses budgétaires 3:52-5; 5:8
- Expansion insuffisante 5:9-11
- Normes émissions gaz d'échappement 5:18-22
- Provinces de l'Ouest, dépenses 3:53-4
- Sécurité routière
  - Normes 5:18-9
  - Programme 3:47-9, 54-5
- Transport urbain 3:58
- Traversiers, Service
  - Navires transbordeurs 3:53
  - Port-aux-Basques, T.-N.,—North Sydney, N.-É. 3:47
  - Voir aussi*
  - Transport ferroviaire

**Transport ferroviaire**

- Capacité ferroviaire, utilisation 2:18
- Céréales, transport
  - Coordonnateur pour wagons 2:42
  - Équipement nécessaire, situation 2:19, 42
  - Fermeture certains postes livraison 1:29; 2:37-9
  - Manutention, amélioration, recommandation 2:34-6
  - Objectifs 1:31
  - Rapport, CCT 1:29; 2:4
  - Répartition, utilisation wagons, responsabilité 1:24-5;  
2:26-7
  - Déneigement voies 1:29; 2:37-9
  - Électrification, autres modes propulsion, recherches 5:28
  - Employés, comparution devant tribunaux de forme,  
protection 1:23-4
  - Énergie, utilisation 2:39, 40, 41
  - Frais exploitation, partage entre utilisateur et État  
2:39-40
  - Lignes abandonnées 1:7, 9, 29, 30; 2:7, 37-9
  - Pertes réalisées 1:30
  - Saint-Jean—Pennfield, N.-B., etc. 4:25-6
  - Matériel roulant, pénurie 3:11-2, 13, 54; 5:13-4
  - Montréal-Toronto, corridor 1:8
  - Nouveau-Brunswick, amélioration réseau 4:26
  - Opérations routières
    - Frais ligne secondaire 1:30
    - Transporteurs indépendants, comparaison tarif 2:36
  - Pays étrangers, comparaison 2:32
  - Roberts Bank, C.-B., système déchargement charbon  
2:33, 34, 35
  - Sécurité
    - Comité 2:18
    - Déraillements 3:13, 15
    - Enquêtes 2:29
    - Voies
      - Capacité soutenir poids lourds 2:17-9, 20
      - Entretien, inspections 1:22-3; 2:17, 20, 23, 38-9
  - Service-voyageurs
    - Municipalités, accords re service assuré 2:10
    - Situation, amélioration, recommandations 2:9-10, 28;  
5:8-10, 23, 28-9
    - Sud-ouest Ontario 2:8-9
  - Servocentres
    - Problèmes 2:12-3

**Winsor, E., Director General, Airports and Construction Services, Canadian Air Transportation Administration, Transport Dept.**

Thunder Bay, runway improvements, terminal extension, mobile lounges 4:29-30; 5:11-2

**Appendices**

A—Marchand, Hon. Jean, Minister of Transport, statement 3:17-38

B—Transport Ministry, capital expenditures by Province, 1974-75 estimates 3:60-72

**Document**

—Report on movements of grain from elevators to exporting ports 2:4

**Witnesses**

—Baribeau, B., General Manager, New Montreal International Airport, Transport Dept.

—Benson, Hon. E. J., President, Canadian Transport Commission

—Hagglund, M., Administrator, Arctic Transportation Agency, Transport Dept.

—Hanley, J., Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Canadian Transport Commission

—Illing, R., Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Dept.

—MacGougan, G. R., Director, Finance, Transport Dept.

—McLeish, W. M., Director General, Civil Aeronautics, Canadian Air Transportation Administration, Transport Dept.

—Marchand, Hon. Jean, Minister of Transport

—Menzies, R. G., Rail Rationalization Officer, Canadian Transport Commission

—O'Neil, W. A., Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Dept.

—Pratt, D., Manager STOL Project, Strategic Programs Group, Transport Dept.

—Stoner, O. G., Deputy Minister, Transport Dept.

—Studnicki-Gizbert, Dr. K., Executive Director, Economic and Social Analysis Branch, Transport Dept.

—Taylor, D., Chairman, National Harbours Board

—Tosh, M. C., Director, Rail Services Analysis Branch, Transport Dept.

—Vreeswijk, J., Director, Finance, National Harbours Board

—Winsor, E., Director General, Airports and Construction Services, Canadian Air Transportation Administration, Transport Dept.

For pagination see Index in alphabetical order

Transfert compagnies ferroviaires aux, dossiers recettes 2:11-2

Subventions, tarifs, région Atlantique, modifications 4:26-7

Système expédition, responsabilité 1:29

Système ordinateurs, emplacement wagons 1:28

Terrace-Groundhog, C.-B., construction voie ferrée 3:55

Thunder Bay, Ont.  
Capacité chargement, déchargement céréales 2:21, 33-5, 42

Problèmes, Comité Transports et Communications, étude, recommandation 1:7-8; 3:13-4

Transport rapide

Études 5:9

LRC, (léger, rapide, confortable) études 5:9, 24, 28

Turbo 5:9, 23

Vancouver, C.-B., transport céréales provende et bois, problèmes 1:7-9; 3:11

Wagons canadiens aux États-Unis 2:6-7, 28

Wagons trémies, transport roches contenant phosphore 2:41

*Voir aussi*

Canadien Pacifique

Chemins de fer nationaux du Canada

Commission canadienne des transports

**Transport maritime**

Arctique, opérations ravitaillement postes isolés 3:45

Baie d'Hudson, route, conditions 6:6-7, 37

Canal Welland, Ont., amélioration 3:45

Dépenses budgétaires 3:55-7; 5:8

Dragage chenal en aval de Québec 3:57

Garde côtière maritime, programme 3:55-7

Placentia Bay, T.-N., passage pétroliers, plaintes 4:16-7

*Voir aussi*

Conseil des ports nationaux

Ports

**Transports et Communications, Comité permanent des**

Devoirs comités, Règlement 3:5; 6:38-9

... Lettre au Ministre Transports concernant éventuel voyage du Comité . . . 1:5, 7-9; 4:9-12

Motions

... Comité invite W. G. Rathie, membre Conseil ports nationaux . . . ; adoptée 6:3, 29-34, 41-4

Inviter représentant Hudson Bay Route Association . . . ; adoptée 6:3, 37-42

... Ministre Travail . . . enquête sur . . . relations industrielles entre Air Canada et employés; irrecevables 3:3, 5

Procédure 4:4-12, 41-3; 5:4

**Transports, Loi nationale**

Art. 64, stipulations re décisions CCT 1:11, 12; 2:8-9

Principes insatisfaisants 4:20

**Transports, Ministère**

Budget dépenses 1974-1975

Crédit 1—Programme administration centrale 3:4-15; 4:4-43; 5:4-30

Dépenses en capital par province 3:73-85

Exposé, hon. Jean Marchand 3:39-59

Conférence générale entre transporteurs et sociétés ferroviaires 5:14

Dépenses, ventilation proportion 5:8  
Rôle par rapport à CCT 1:10-3; 4:37-8, 39-40  
Structure 3:40-1

**Traversiers**

Voir

Transport de surface

**Turner, Charles R., député (London-Est)**

Budget dépenses 1974-1975—Commission canadienne des Transports 2:29-32

**Voie maritime du Saint-Laurent, Administration**

Transport fret, augmentation 3:45

**Vreeswijk, M. J., Directeur finances, Conseil ports nationaux**

Churchill, port, Man. 4:31-2

**Watson, Ian, député (Laprairie)**

Budget dépenses 1974-75—Conseil des sports nationaux 6:41

**WEOC (Western Economic Opportunities Conference)**

Voir

Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest

**Whicher, Ross M., député (Bruce)**

Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des Transports 2:7-11

**Winsor, M. E., Directeur général, Service aéroports et construction, Min. Transports**

Budget dépenses 1974-75 4:29-30, 37; 5:11, 16

**Appendices**

- A—Marchand, hon. Jean, Ministre des Transports, exposé 3:39-59
- B—Ministère des Transports, Dépenses en capital par province, prévisions 1974-1975 3:73-85

**Document**

—Rapport sur transports céréales à partir d'élévateurs à ports d'exportation 2:4

**Témoins**

- Baribeau, M. B., Administrateur général, Projet nouvel aéroport international de Montréal, Min. Transports
- Benson, hon. E. J., Président, Commission canadienne des transports
- Hagglund, M. M., Administrateur, Agence transport Arctique, Min. Transports
- Hanley, M. J., Directeur exécutif, Direction exploitation et tarifs, Commission canadienne des transports
- Illing, M. R., Administrateur, Administration transport maritime du Canada, Min. Transports
- MacGougan, M. G. R., Directeur finances, Min. Transports
- McLeish, M. W. M., Directeur général, Direction aéronautique civile, Min. Transports
- Marchand, hon. Jean, Ministre des Transports
- Menzies, M. R. G., Agent rationalisation chemins de fer, Commission canadienne des transports





Transport and Communications

1977-1978

- O'Neil, M. W. A., Administrateur adjoint, Administration transport aérienne du Canada, Min. Transports
- Pratt, M. Denis, Administrateur projet ADAC, Min. Transports
- Stoner, M. D. G., Sous-ministre, Min. Transports
- Stuhelick-Gisbert, M. K., Directeur exécutif, Division analyse économique et sociale, Commission canadienne des transports
- Tavlin, M. D. E., Président, Conseil des ports nationaux
- Took, M. M. C., Directeur, Direction analyse chemins de fer, Commission canadienne des transports
- Trotter, M. J., Directeur finances, Conseil ports nationaux
- Wainor, M. E., Directeur général, Service aéroports et construction, Min. Transports

Four pages plus voir index par ordre alphabétique









