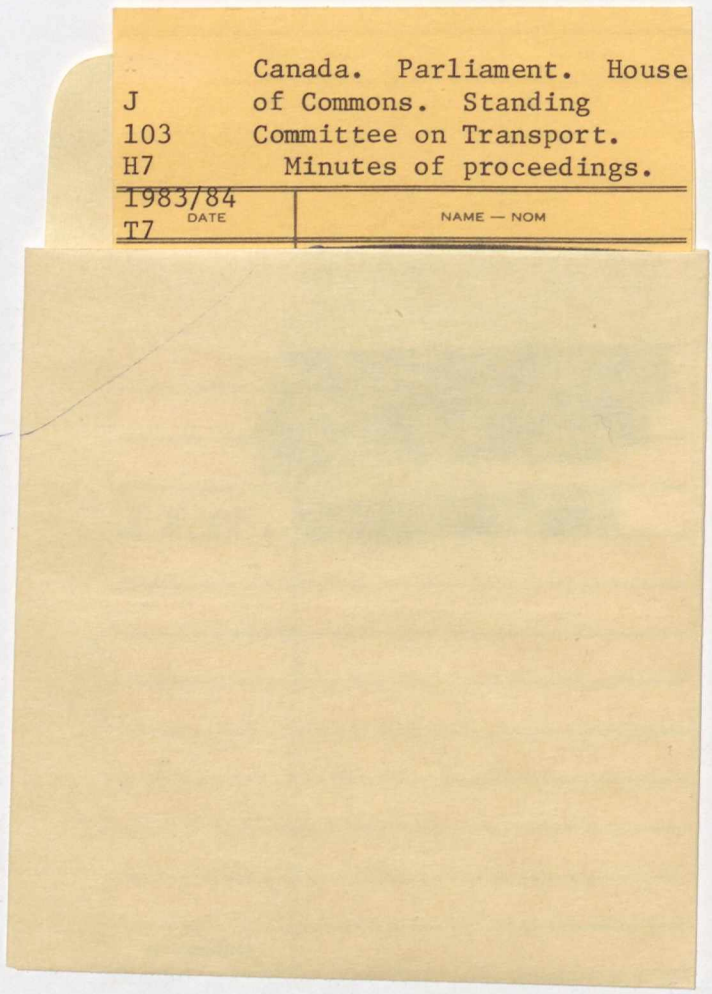
LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT


Canada. Parliament. House
J
of Commons. Standing
103
Committee on Transport.
H7
Minutes of proceedings.
1983/84
T7
DATE
NAME — NOM

J
103
H7
1983/84
T7
A1
no.12-19

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Tuesday, April 10, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 12

Le mardi 10 avril 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: Crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

36246—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Eva Côté
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Marcel Ostiguy
Sid Parker

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

(ERRATUM)

Issue No. 2—Appendix

Page 2A:1—That Appendix identification be corrected from FIFO-1 to TRPT-1.

(ERRATUM)

Fascicule nº 2—Appendice

Page 2A:1—Que la désignation de l'appendice soit modifiée en remplaçant FIFO-1 par TRPT-1.

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

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

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 10, 1984
(14)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Mr. Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Mazankowski, Turner.

Alternate present: Mr. Gustafson.

Other Member present: Mr. Maltais.

Witnesses: *From the Canadian Transport Commission*: Mr. Jack Walter, Commissioner, Rail Safety; Mr. Stanley Kaplan, Assistant Director, Standards & Development, Dangerous Goods, Railway Transport Committee. *From the Department of Transport*: Mr. D. Ellison, Director General, Dangerous Goods.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Tuesday, February 21, 1984, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 13, 1984, Issue No. 7*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 11:10 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:18 o'clock a.m., the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 12:51 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:15 o'clock p.m., Tuesday, April 17, 1984.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 10 AVRIL 1984
(14)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 45, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: M. Bockstael, Mme Côté, MM. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Mazankowski, Turner.

Substitut présent: M. Gustafson.

Autre député présent: M. Maltais.

Témoins: *De la Commission canadienne des transports*: M. Jack Walter, commissaire, Sécurité ferroviaire; M. Stanley Kaplan, directeur adjoint, Normes et perfectionnement, Marchandises dangereuses, Comité des transports par chemin de fer. *Du ministère des Transports*: M. D. Ellison, directeur général, Marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'examen de son ordre de renvoi du mardi 21 février 1984 relatif au Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1985. (*Voir procès-verbal du mardi 13 mars 1984, fascicule n° 7*).

Par consentement unanime, le Comité reprend l'examen des crédits 1 et 5 relatifs au Programme de l'administration centrale et inscrits sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 10, le Comité interrompt les travaux.

A 11 h 18, le Comité reprend les travaux.

L'interrogatoire des témoins se poursuit.

A 12 h 51, le Comité interrompt les travaux jusqu'au mardi 17 avril 1984, à 15 h 15.

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Tuesday, April 10, 1984

• 0947

The Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of our order of reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. With your consent we shall resume consideration of Votes 1 and 5, Departmental Administration Program, under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures $101,817,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures—$18,583,000

The Chairman: Is that agreed?

Some Hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed.

This morning I would like to welcome to the committee Mr. Jack Walter, who is the Commissioner, Rail Safety, Canadian Transport Commission.

Welcome, Mr. Walter. Could I ask you to introduce your colleagues to the committee, please, and if you have an opening statement you can proceed with that as well.

Mr. Jack Walter (Commissioner, Rail Safety, Canadian Transport Commission: Thank you, Mr. Chairman.

I have with me today Miss Diane Nicholas, who is counsel for the Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission, and Mr. Stan Kaplan, Assistant Director of Rail Standards and Development. Mr. Kaplan is our expert on dangerous commodities.

I think, Mr. Chairman, that Mr. Duncan Ellison is here from the department. He should introduce himself; he is not . . .

The Chairman: I was just going to do that, Mr. Walter, when you finish. I realize that Mr. Ellison is not part of your shop.

Mr. Walter: Right.

I have no opening statement, Mr. Chairman. We were asked to come here and respond to the questions of the members of the committee and we are very happy to do that. We will do our best. I have no opening statement. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Walter.

Also here is Mr. Duncan Ellison, who has been before this committee before. Mr. Ellison is Director General of the Dangerous Goods Directorate.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le mardi 10 avril 1984

Le président: À l'ordre s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi se rapportant au budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985. Nous reprenons l'étude des crédits 1 et 5, Programme de l'administration centrale, ministère des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1—Administration centrale—dépenses de fonctionnement $101,817,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital $18,583,000

Le président: D'accord?

Une voix: D'accord.

Le président: Parfait.

Nous avons comme témoin ce matin ce matin M. Jack Walter commissaire à la Sécurité ferroviaire Commission canadienne des transports.

Bonjour monsieur Walter. Je vous demanderais de bien vouloir nous présenter vos collègues et si vous en avez une, de nous lire votre déclaration liminaire.

M. Jack Walter (commissaire Sécurité ferroviaire Commission canadienne des Transports): Merci monsieur le président.

Permettez-moi de vous présenter Mlle Diane Nicholas conseiller juridique du Comité des transports ferroviaires à la Commission canadienne des transports et M. Stan Kaplan directeur adjoint chargé des Normes ferroviaires et du Développement; M. Kaplan est notre expert pour le transport des marchandises dangereuses.

Je n'ai pas à vous présenter M. Duncan Ellison qui représente le ministère.

Le président: J'allais justement le faire car je sais fort bien que M. Ellison ne fait pas partie de la CCT.

M. Walter: D'accord.

Je n'ai pas de déclaration liminaire. Nous sommes venus ici simplement pour répondre à vos questions comme vous nous l'avez demandé.

Le président: Merci monsieur Walters.

Notre autre témoin est M. Duncan Ellison directeur général Marchandises dangereuses.

[*Texte*]

With that we can proceed to questioning, starting with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Ellison, I would like to ask you some questions about some of the M-TRAC recommendations—the group in Toronto and the statements of the Minister arising from a speech he made to the Council of Ministers in Hull on December 5 wherein he stated his firm resolve to do some very specific things with respect to trains that carry dangerous goods travelling through densely populated areas with respect to speeds, the treatment of empty tank cars used for hauling dangerous goods and the matter of a special painting or identification of cars.

One of M-TRAC's recommendations was that speeds be reduced in these areas to 25 miles per hour.

• 0950

There seems to be some dispute over the practicality of that. I would like you, Mr. Ellison, to try to outline the two points of view as objectively as you can and then provide the committee with what you consider to be an appropriate recommendation in that regard.

Mr. D. Ellison (Director General, Dangerous Goods, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

I would ask the committee's indulgence, because I am not sure whether or not I should be responding to all of the question from the honourable Don Mazankowski.

The Chairman: If I may interrupt, Mr. Ellison, about Mr. Mazankowski's question, obviously Mr. Mazankowski is quite entitled to refer to the Minister's remarks, but I do not think anybody in the committee would expect you to make any value judgment onthe Minister's remarks. I think Mr. Mazankowski's question was directed in more general senses to your role in the reduction of specialized painting of cars and that sort of thing.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: All right. I will condense the question. Let me ask you specifically about one recommendation; the recommendation of M-TRAC' on reduction of speed to 25 miles per hour within the Metro area; within the densely populated area. It seems to be a fairly valid and straightforward recommendation. Why has it not been followed up? I hear words like "harmonic oscillation", which could take place, and horrendous costs involved in doing this. I would like your objective analysis of these arguments.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Yes, I will respond. I am conscious, though, that Commissioner Walter from the commission is here, and perhaps he would want to address the question as well.

The background for this, as you may know, is that Commissioner Grange felt that trains travelling through the densely populated area of Toronto should be slowed. He recommended 25 miles per hour. As a result of that, the Canadian Transport Commission held a public hearing, and on the basis of the

[*Traduction*]

Sur ce je donne la parole à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci monsieur le président.

Monsieur Ellison je voudrais vous poser quelques questions concernant les recommandations M-TRAC ainsi que les déclarations faites par le ministre lors d'une intervention prononcée devant le Conseil des ministres qui s'est réuni à Hull le 5 décembre dernier; il s'était notamment engagé à prendre toute une série de mesures pour assurer la sécurité des trains transportant des marchandises dangereuses à travers des régions à haute densité de population en limitant notamment les vitesses, le traitement des wagons-citernes vides utilisés pour le transport des marchandises dangereuses et l'utilisation d'un peinture spéciale pour identifier les wagons.

M-TRAC avait recommandé entre autres de réduire la vitesse des trains dans ces régions à 25 milles à l'heure.

Or il existe des avis divergents quant au caractère pratique de cette recommandation. Pourriez-vous nous donner un aperçu aussi objectif que possible de ces deux points de vue et nous soumettre ce que vous considérez être une recommandation valable.

M. D. Ellison (directeur général, Marchandises dangereuses, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Je ne sais pas si je peux vraiment répondre à toutes les questions posées par M. Mazankowski.

Le président: M. Mazankowski est bien entendu libre d'évoquer les déclarations du ministre ce qui ne veut pas dire pour autant que vous ayez à porter des jugements de valeur sur celles-ci. Je crois que M. Mazankowski voudrait que vous lui répondiez sur les aspects techniques de sa question.

M. Ellison: Merci.

M. Mazankowski: Je vais essayer de résumer ma question. M-TRAC a recommandé de réduire la vitesse des trains roulants à travers la région métropolitaine de Toronto à 25 miles à l'heure. La recommandation me paraît valable pourquoi n'a-t-elle pas été mise en vigueur? Il a été question d'oscillations harmoniques et du coût très élevé de pareilles mesures. Je voudrais savoir ce que vous en pensez?

M. Ellison: Je vais essayer de répondre à votre question mais je pense que M. Walter, commissaire de la CCT voudra peut-être ajouter quelque chose.

Le commissaire Grange comme vous le savez estime que les trains devraient ralentir lorsqu'ils traversent la région métropolitaine de Toronto qui présente une très forte densité de population. Il a recommandé une vitesse maximum de 25 miles à l'heure. La Commission canadienne des transports a donc

[*Text*]

evidence that was presented to it, it selected the speed of 35 miles per hour. Since then M-TRAC has continued to question the wisdom of that 35-mile-per-hour decision and has questioned and requested that the Minister intervene and slow the trains even further.

There is no doubt that slowing the trains would have some economic impact on the operations of the rail services in that area. The extent of what that impact would be has not been determined at this stage, I do not think. Theoretically there should be some benefit in added safety if a derailment were to occur, because the kinetic energy involved would be less.

Mr. Mazankowski: The briefing book in response to the M-TRAC recommendations dealt with the issue of harmonic oscillation. As I understand, there is a bit of a different point of view between Transport Canada and the CTC over the occurrence of harmonic oscillation. Is that not correct? At the speed at which it might occur and by slowing the trains down to 25 miles per hour, in the view of some, that would be the optimum speed for which that occurred. What is your view on that?

• 0955

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. I am not sure there is a difference of view between the department . . . When the Minister's office requested the briefing book, I was specifically asked to investigate the possibility of occurrence of harmonic oscillation. I was able to check with a variety of sources in the time, and the information I received was that the harmonic oscillation, if it occurred, would more probably occur at a speed lower than 25 miles per hour than at 25 miles per hour. I was also advised that the problem had been at least partially resolved in respect of Canadian rail cars. It had something to do with the tension in the springs.

Mr. Mazankowski: Would it be fair to assume, then, that the only argument against the reduction of the speed to 25 miles per hour is an economic argument? Is that correct?

Mr. Ellison: I think, Mr. Chairman, that would be a major factor in any decision to operate trains, but there may be other things in train operations of which I am not aware. This would involve spacing of the trains, moving through the system, the signalling systems and train controls.

Mr. Mazankowski: All right, let me approach it this way, Mr. Ellison. What other things could be done which could have a reciprocal positive effect? If you were not going to slow the trains down, are there any other initiatives you can see in a glaring way which could be undertaken, which would enhance safety in terms of the movement of dangerous goods through highly dense populated areas?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I believe the sorts of things the railway companies are already doing, as the commission has directed them; that is, to conduct the gateway inspections, increase the frequency of inspection of the railway equipment, improving the track, elimination of switches, improving grade crossings to ensure that the trains, once they operate through there, should be able to upgrade in a safe manner at a relatively high speed. In fact, one of the concerns has been that

[*Translation*]

organisé une série d'audiences publiques à l'issue desquelles la Commission a fixé une vitesse maximum de 35 miles à l'heure. Mais M-TRAC est toujours d'avis que 35 miles à l'heure est trop rapide et a donc demandé au ministre de réduire cette vitesse.

Il est certain qu'une réduction de la vitesse réduirait la rentabilité des trains dans cette région. Toutefois ce manque à gagner n'a pas encore été chiffré. Par contre en cas de déraillement les dégâts devraient être moins graves, l'énergie cinétique étant ainsi réduite.

M. Mazankowski: La brochure d'information publique pour réfuter la recommandation d'M-TRAC font état d'oscillations harmoniques. Il semblerait que le ministère des Transports et la CCT ne soient pas d'accord sur cette question d'oscillations harmoniques. D'après certains spécialistes, c'est justement à 25 miles à l'heure que le risque d'oscillations harmoniques est le plus grand. Quel est votre avis?

M. Ellison: Je ne crois pas qu'il y ait une différence d'avis entre le ministère et la Commission. Lorsque le bureau du ministre a demandé de rédiger la brochure d'information, on m'a chargé d'étudier les risques d'oscillations harmoniques. D'après tous les experts que j'ai consultés, le risque d'oscillations harmoniques est plus élevé pour des trains roulant à moins de 25 miles à l'heure. Il paraît d'ailleurs que ce problème a été en partie résolu car cela dépend parait-il de la tension des ressorts.

M. Mazankowski: Ce qui voudrait dire que seule la baisse éventuelle de la rentabilité s'oppose à ce qu'on réduise la vitesse à 25 miles à l'heure.

M. Ellison: C'est certainement un facteur important, mais il y en a sans doute d'autres, tels l'espacement des trains, les systèmes de signalisation et de contrôle des trains.

M. Mazankowski: Faute de réduire davantage encore la vitesse des trains, y a-t-il moyen de prendre d'autres mesures susceptibles de renforcer la sécurité du transport de marchandises dangereuses à travers des régions à forte densité de population.

M. Ellison: Il y a toutes les mesures recommandées par la Commission et que les compagnies ferroviaires appliquent d'ores et déjà, notamment les inspections au départ des trains, inspections plus fréquentes du matériel roulant, améliorations des voies ferrées, suppression des aiguillages, améliorations des passages à niveau de façon à ce que les trains puissent rouler en toute sécurité à une vitesse relativement élevée. Alors que des grosses dépenses ont été effectuées pour améliorer les voies

[*Texte*]

there is a considerable investment into the railway trackage aimed at increasing the productivity of the line, and yet the productivity is being countervailed by a tendency to reduce the train speeds.

Mr. Mazankowski: Then you have obviously looked into this, Mr. Ellison, in quite some detail. By slowing the speed, say, from 35 to 25 miles per hour through the metro, how much time are we talking about? What are we talking about in terms of time? How much additional time are we talking about in terms of running the train through the downtown area, the cross-town trip?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I believe I have seen two figures. I have made no estimates at all of my own. The two figures which I have been told exist are 31 minutes, which I believe was estimated by CPR, and 9 minutes, estimated by M-TRAC.

Mr. Mazankowski: That is quite a difference. Which one is right?

Mr. Ellison: I have no idea, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: If this is such an economic burden, what are we talking about in terms of costs? Has that been calculated?

• 1000

Mr. Ellison: I believe the costs have been estimated by CPR, probably on the basis of the costing orders which allocate the operating, variable and overhead costs on some kind of formula towards train minutes or train miles, whatever the unit of measurement is.

Mr. Mazankowski: I want to ask Mr. Ellison one more question on this subject, then I will go to Mr. Walter.

I sense, Mr. Ellison, from your comments—and I do not want to put words in your mouth . . . you share the view that a reduction in train speed from 35 mph to 25 mph would be too much of an economic burden on the railroads. Is that a fair conclusion?

Mr. Ellison: I think I would prefer to rephrase that if I could. I am not sure the burden incurred is consistent with the increase in safety that might be derived.

Mr. Mazankowski: Would you go as far as agreeing with the railroads that when this . . . ? I am led to understand that at one time the Minister was fully prepared to take such steps but the railways are quoted, at least in *the Toronto Star* as saying that it would have snarled the country's railway system and resulted in widespread layoffs and a dramatic increase in inefficiency in the operations of trains. Do you share that view? As a matter of fact, they were quoted as saying that Axworthy's plan was foolish.

Mr. Ellison: I think, Mr. Chairman, in the time surrounding the consideration of the M-TRAC proposal that those protagonists and antagonists probably exaggerated the benefits and the impacts. I do not think the widespread layoffs in the chemical industry would eventuate. I do not think there would be a major shift of traffic from the rail mode to the highway

[*Traduction*]

ferrées afin d'accroître la productivité, le ralentissement de train aurait un effet contraire.

M. Mazankowski: Vous avez dû étudier cette question en détail. En réduisant la vitesse de 35 à 25 miles à l'heure au moment où les trains traversent la région métropolitaine de Toronto, de combien ce parcours serait-il allongé?

M. Ellison: Moi je n'ai pas fait de calculs moi-même mais d'après le PC, le trajet serait rallongé de 31 minutes et d'après M-TRAC de 9 minutes.

M. Mazankowski: C'est un gros écart lequel des deux est exact?

M. Ellison: Je n'ai pas la moindre idée.

M. Mazankowski: A-t-on calculé ce que coûterait ce ralentissement?

M. Ellison: Le CP a fait un calcul compte tenu des frais d'exploitation, des frais variables et des frais généraux pour obtenir les frais par train-minute ou train-mille.

M. Mazankowski: Je voudrais poser une dernière question à M. Ellison et ensuite je vais m'adresser à M. Walter.

Vous semblez dire que la réduction de la vitesse de 35 à 25 milles à l'heure serait un très lourd fardeau pour les compagnies de chemins de fer.

M. Ellison: C'est plutôt que la dépense serait disproportionnée à l'augmentation de sécurité ainsi obtenue.

M. Mazankowski: Il parait que le ministre était disposé à imposer une réduction de vitesse, mais d'après le journal le *Toronto Star*, les compagnies de chemins de fer auraient prétendu que cela aurait grandement perturbé le réseau ferroviaire, réduit très sensiblement sa productivité et obligé la direction à mettre à pied de nombreux travailleurs. Toujours d'après le *Toronto Star*, les compagnies de chemins de fer auraient dit que le plan de M. Axworthy était idiot.

M. Ellison: Partisans et adversaires de cette mesure ont sans doute exagéré tant les avantages que les inconvénients. Je ne pense pas qu'il y aurait d'importantes mises à pied dans l'industrie chimique à la suite de ces mesures. Je ne pense pas non plus que le renforcement des mesures de sécurité des trains traversant les régions urbaines se traduirait par l'abandon du transport ferroviaire au profit du transport routier.

[*Text*]

mode resulting from any types of measures to increase the level of safety in urban area operation by rail.

Mr. Mazankowski: Mr. Ellison, I presume you had a fair amount to do with the writing of the briefing book in response to the M-TRAC proposals. Is that correct?

Mr. Ellison: Yes, sir.

Mr. Mazankowski: What collaboration, if any, took place with the CTC in connection with this? What is your relationship with the CTC when responding to an issue such as this?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I was provided with approximately 48 hours to produce a report. As you are aware from the opening remarks of the report, I basically had three documents to work from. The report was pulled together very quickly and one of the staff officers of the Railway Transport Committee was able to assist me by reviewing the entire text at a draft stage in approximately two hours, which was all the time we had.

Mr. MazankowskI: You did not have an opportunity to do much collaborating with the CTC, I presume?

Mr. Ellison: No sir, time did not permit.

The Chairman: You have five minutes left in your first round.

Mr. Mazankowski: Could I then direct a couple of questions to Mr. Walter. I sense there is now a closer point of view between Transport Canada and the CTC on the issue of harmonic oscillation. Could you explain to the committee, in your view, what the major ramifications are for implementing a recommendation as proposed by M-TRAC regarding the reduction of speed from 35 mph to 25 mph, both in terms of the occurence of harmonic oscillation and economic impact and what kind of safety factor considerations might be taken into account in terms of the achievement and the fulfillment of that recommendation.

• 1005

The Chairman: Mr. Walter.

Mr. Walter: Yes, Mr. Mazankowski. As Mr. Ellison indicated, the 25-mile-an-hour proposal came out of the Grange inquiry, and Mr. Grange was very careful in his report to say he was considering what he saw as the safety aspects of the problem that occurred at Mississauga and not the economic aspects. Mr. Grange's report was then dealt with by the commission through a show-cause hearing, in which we asked the railways and industry and any interested parties—particularly the railways—we directed them to show cause why we should not give effect to all the recommendations of the Grange inquiry.

We then held a lengthy public inquiry, in which we heard from many expert witnesses, on the effects of speed in accidents. We also had to take into account the economic impact of any regulations that we might impose on the railway. This is required by Section 3 of the National Transportation Act. In the course of hearing the evidence, it was quite clear to the panel—I was a member of that panel; Mr.

[*Translation*]

M. Mazankowski: Vous avez sans doute collaboré à la rédaction de la brochure d'information rédigée à la suite des propositions M-TRAC.

M. Ellison: Oui en effet.

M. Mazankowski: Avez-vous consulté la CCT sur cette affaire?

M. Ellison: J'avais en tout et pour tout 48 heures pour rédiger mon rapport qui est basé sur 3 documents. La rédaction a donc été très rapide et un employé du Comité des transports ferroviaires a révisé le projet de rapport en 2 heures de temps.

M. Mazankowski: Vous n'avez donc pas consulté la CCT?

M. Ellison: Non je n'avais pas le temps.

Le président: Il vous reste 5 minutes du premier tour.

M. Mazankowski: Je voudrais poser 2 questions à M. Walter. Le ministère des Transports et la CCT semblent maintenant d'accord en ce qui concerne le risque d'oscillations harmoniques. Quel serait à votre avis l'effet de la réduction de la vitesse de 35 à 25 milles à l'heure comme le recommande M-TRAC en ce qui concerne le risque d'oscillations harmoniques ainsi qu'au plan de la rentabilité; dans quelle mesure l'application de ces recommandations se répercuterait-elle sur la sécurité des trains traversant les zones urbaines.

Le président: Monsieur Walter.

M. Walter: Oui, monsieur Mazankowski. Comme M. Ellison l'a indiqué ces 25 milles à l'heure ont été proposés par M. Grange et M. Grange, dans son rapport, a bien précisé que cette recommandation lui avait été dictée par des considérations de sécurité après l'accident de Mississauga sans tenir compte des considérations économiques. Le rapport de M. Grange a ensuite fait l'objet d'une audience organisée par la commission au cours de laquelle nous avons demandé aux chemins de fer, à l'industrie et à tous les intéressés—tout particulièrement les chemins de fer—de nous démontrer pourquoi nous ne devrions pas appliquer toutes les recommandations de l'enquête de M. Grange.

Nous avons ensuite mené une longue enquête publique sur l'incidence de la vitesse en cas d'accident, enquête au cours de laquelle nous avons entendu de nombreux spécialistes. Il nous fallait également tenir compte de l'incidence économique de toute réglementation que nous imposerions éventuellement aux chemins de fer. L'article 3 de la Loi nationale sur les transports nous en fait obligation. Au cours de ces témoignages, il

[*Texte*]

John Gray was the chairman, and Mr. John Magee was the other member of the panel—that there was an economic impact. It was not clear to the panel from the evidence we heard that the reduction from 35 miles an hour to 25 miles an hour would have any significant impact on the improvement of safety. For that reason, we rejected the—well, not that reason entirely, but for the reasons we heard, we rejected the proposal for 25 miles an hour.

The question of harmonic roll was raised, and we considered that problem. As a matter of fact, this had been a problem since the safety inquiry conducted by the commission in 1970. The matter of harmonic roll is the product of the length of the wheelbase of the car and the length of 39-foot rails. It is also the result of poor maintenance of rail joints. So the railways, in an effort to correct this problem, which occurred in the range of about 22 miles an hour to 32 miles an hour, I believe; it varied with the loading of the car and with the condition of the rail joints . . . Many things come into it to cause these cars, if they are moved in that speed range over a considerable distance, to roll and to pick up energy in this roll and eventually derail. One wheel lifts off the rail and that causes a derailment. So to improve this situation the railways—not only the Canadian railways, but all the North American railways . . . modified the spring system in the car, adding snubbers to make the car ride more rigidly and avoid this roll.

The railways themselves undertook better maintenance programs to eliminate the low joints on the rail. In fact, one of the things they have done in many places is instal continuous welded rail, which eliminates this problem.

So the commission, the panel I sat on, did not see harmonic roll as a major problem. Nevertheless, it was something we had to take into consideration. We thought to be on the safe side the 35-mile-an-hour range would keep the cars out of the speed range that caused that problem. We did that knowing well that in many cities in Canada the track is in such a condition that harmonic roll would not occur. But there are other places where it is possible. The North Toronto subdivision that Mr. Morrison is concerned about presently has welded rail, very heavy welded rail, and I doubt if harmonic roll would occur on that subdivision at the present time.

Mr. Mazankowski: You said that in the panel's view the reduction of the speeds would have no positive impact upon safety. Is that correct?

• 1010

Mr. Walter: Yes, I said that. The experts we heard from could not indicate to us that the reduction from 35 mph to 25 mph would have a significant impact. As I recall the evidence, M-TRAC's own witnesses agreed that they could not measure that.

Mr. Mazankowski: According to my information, Mr. Sam Cass, the Metro Roads Commissioner, has stated that reducing the speeds from 35 mph to 25 mph would result in a

[*Traduction*]

est clairement apparu au panel—j'étais membre de ce panel avec M. John Magee et M. John Gray comme président—qu'il y avait une incidence économique. Par contre, ces mêmes témoignages ne nous ont pas clairement démontré que cette réduction de 35 à 25 milles à l'heure aurait une incidence significative sur la sécurité. Pour cette raison, nous avons rejeté—pas entièrement pour cette raison mais pour les raisons qui nous ont été données—nous avons rejeté cette proposition de 25 milles à l'heure.

La question des oscillations harmoniques a été évoquée et nous nous y sommes arrêtés. En fait, c'est un problème qui remonte à l'enquête de sécurité menée par la commission en 1970. Ces oscillations harmoniques sont le résultat combiné de l'empattement des wagons et des rails de 39 pieds. C'est aussi le résultat d'un mauvais entretien des joints de rails. Les chemins de fer dans le but de corriger ce problème qui survient lorsque le train roule entre 22 et 32 milles à l'heure, je crois, cela dépend du chargement des wagons et de l'état des joints de rails . . . De nombreuses causes sont à l'origine du roulis de plus en plus accentué et pouvant mener au déraillement de ces wagons s'ils se déplacent à cette vitesse sur de très longues distances. Une roue peut finir par décoller et entraîner un déraillement. Pour corriger en partie ce problème, les chemins de fer—non seulement les Chemins de fer canadiens mais tous les Chemins de fer nord-américains—ont modifié la suspension des wagons, ajoutant des barres de traction pour rendre les wagons plus rigides et éviter ce roulis.

Les chemins de fer ont entrepris l'élimination des joints de rails défectueux. En fait, à de nombreux endroits ils ont installé des rails en soudure continue ce qui élimine complètement le problème.

Notre panel n'a donc pas considéré ces oscillations harmoniques comme un problème majeur. Néanmoins, c'était quelque chose dont il fallait tenir compte. Nous avons pensé que du point de vue de la sécurité, en faisant rouler ces trains à 35 milles à l'heure ils ne seraient plus dans cette tranche de vitesse provoquant ce problème. Nous l'avons recommandé sachant fort bien que dans de nombreuses villes canadiennes l'état des voies est tel qu'il prévient toute oscillation harmonique. Il y a d'autres endroits où c'est aussi possible. Les rails traversant la subdivision du nord de Toronto dont M. Morrison s'occupe sont soudés et l'éventualité d'oscillations harmoniques est pratiquement impossible pour le moment.

M. Mazankowski: Vous avez dit que selon le panel la réduction de la vitesse n'aurait pas d'incidence positive sur la sécurité. N'est-ce pas?

M. Walter: Oui, c'est ce que j'ai dit. Les spécialistes que nous avons entendus ne nous ont pas indiqué qu'une réduction de 35 à 25 milles à l'heure aurait une incidence significative. Si ma mémoire est exacte, les propres représentants de M-TRAC ont convenu qu'ils ne pouvaient pas la mesurer.

M. Mazankowski: D'après mes renseignements, M. Sam Cass, le Commissaire de la voirie métropolitaine, a déclaré qu'une réduction de la vitesse de 35 à 25 milles à l'heure

[*Text*]

30% reduction in the cost of damage of any accident that might occur. Do you disagree with that statement?

Mr. Walter: I do not disagree with it, but I did not hear any evidence that could bring me to agree with it. The evidence Mr. Cass was relying on, I believe, had to do with automotive accidents and not railway accidents.

Mr. Mazankowski: You mean there is a difference?

Mr. Walter: Yes, there is a difference. In automotive accidents, if I might suggest, there is not the question of the great tonnage that is handled on railways. We have seen accidents in the railway industry that occurred at 5 mph, 6 mph and 7 mph; but because of the tonnage involved the damage was considerable due to the cars telescoping and going one way and the other way.

Mr. Mazankowski: I take it then, Mr. Walter, that you would be in some sympathy with an industry official who was quoted as saying, in the December 15 edition of *TheToronto Star*, and I quote:

> One industry official said Axworthy would have looked like a bloody fool if he had imposed his order.

I guess you would have to say that you are somewhat sympathetic with that point of view on the basis of the evidence.

Mr. Walter: No, I do not think I would be sympathetic because I can understand the Minister's problem, and I understand that he wants to do something in the interests of safety. My only suggestion would be that the commission is the organization that has the responsibility at the present time to handle this matter. We held a full public inquiry. We advertised the inquiry. We heard from every expert who came forth.73 On the evidence that we heard, we decided that by reducing the speed to 25 mph the balance between economic considerations and additional safety ran in favour of the economic conditions.

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

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I guess I would address the first part of my questions to the members from the CTC.

As a result of the Grange Commission after the Mississauga derailment and the MacGregor spill, one of the big contentions was that there should be more hotbox detectors along the railway line, and that trains had been running through certain of these detectors. The first part of my question is whether the railways have carried out rapidly enough a program of installing more of these hotbox detectors along the line.

The second part was that the recommendation that friction bearing axles with journal boxes should be replaced with roller bearings. I understand that new cars are coming equipped with roller bearings. But have the railways worked out a program of changing the axles and bearings on existing cars? What is the situation now as to the progress being made along those lines? Could you give us an update on that, please?

[*Translation*]

réduirait de 30 p. 100 le coût des dégâts provoqués par un accident. Vous n'êtes pas d'accord?

M. Walter: Je ne dis pas que je ne suis pas d'accord mais aucun témoignage ne m'incite à le croire. Sauf erreur, M. Cass parlait d'accidents d'automobiles et non pas d'accidents ferroviaires.

M. Mazankowski: Vous voulez dire qu'il y a une différence?

M. Walter: Oui, il y a une différence. Dans les accidents automobiles il n'y a pas le facteur poids inhérent aux chemins de fer. Il y a eu des accidents de chemins de fer à des vitesses de 5, 6 et 7 milles à l'heure mais à cause du poids les dégâts ont été considérables, les wagons se téléscopant et sortant de part et d'autres de la voie.

M. Mazankowski: Je suppose dans ce cas, monsieur Walter, que vous comprenez les propos d'un représentant de l'industrie rapportés dans le numéro du 15 décembre du *Toronto Star*, je cite:

> Selon un représentant de l'industrie Axworthy aurait eu l'air d'un idiot s'il avait imposé son ordonnance.

Je suppose que vous êtes plus ou moins d'accord compte tenu des témoignages.

M. Walter: Non, car je peux comprendre le problème du ministre, et je sais que son objectif est la sécurité. Je dirais simplement que c'est la commission qui à l'heure actuelle a la responsabilité de régler cette question. Nous avons mené une enquête publique. Nous avons fait de la publicité. Nous avons entendu tous les spécialistes qui se sont présentés. D'après les témoignages, nous avons conclu que les conséquences économiques l'emportaient sur la sécurité et ne justifiaient pas cette réduction de vitesse à 25 milles à l'heure.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Je suppose que mes premières questions s'adressent aux membres de la Commission des transports.

Le rapport de la Commission Grange sur le déraillement de Mississauga et sur l'incident de MacGregor ont fait ressortir la nécessité d'installer un plus grand nombre de détecteurs de surchauffe le long des voies et démontrer que certains de ces détecteurs n'avaient pas fonctionné lors du passage de certains trains. J'aimerais tout d'abord savoir si les chemins de fer installent d'une manière suffisamment diligente un plus grand nombre de ces détecteurs de surchauffe le long des voies.

Deuxièmement, il a été recommandé que les boîtiers d'essieux à simple friction soient remplacés par des boîtiers à roulement à billes. Je crois comprendre que les nouveaux wagons sont équipés de boîtes d'essieux à roulement à billes. Néanmoins, les chemins de fer ont-ils un programme de remplacement des boîtiers d'essieux des wagons actuels? Quelle est l'évolution de la situation? Pourriez-vous nous dire où nous en sommes, s'il vous plaît?

[*Texte*]

Mr. Walter: In response to your first question, the commission ordered the installation of hotbox detectors or gateway inspection. The gateway inspection was to be accomplished either by manual inspection by railway employees who are qualified to do this job or by hotbox and dragging equipment detectors. The commission took each metropolitan area across the country and specified in an order where these hotbox detectors must be located. The railways have fully complied with that order, and at the present time all cities are ringed with hotbox detectors. I have some data here that was passed to me by Mr. Kaplan.

• 1015

In December of 1980, CP Rail had 78 hotbox detectors, and as of December 1983 they had 232. CN Rail, as of December 1980 had—we do not have the figure for that, but as I recall from the evidence, it was somewhat more than 78. CN Rail had, of their own decision started to install hotbox detectors. As of December 1983, CN had 255 hotbox detectors. My latest information is that the railways have fully complied with our order concerning the installation of hotbox and, I might add, dragging equipment detectors. At the time of the inquiry, CN had in place many detectors that only detected hot journal boxes. Since that time they have added on the dragging equipment detector. In addition to that, the newest detectors have a hotwheel detector, which is distinguished from a hot journal detector by the fact that it can detect sticking brakes and other matters that cause wheels to run hot, rather than just the journal.

On the second part of your question on roller bearings, an order was issued requiring the railways to complete a program by 1985, I believe, whereby 75% of their fleet would be equipped with roller bearings. Now this 75% figure was chosen as the optimum target, because the railways are faced with a situation where they have to scrap certain cars that are of a certain age. In other words, they reach a point where it is no longer economical to rebuild those cars, and to require the railways to put roller bearings under those cars would be an expense they would have to meet and then scrap the car. My information is that the railways are complying, and it is our expectation that by 1985 they will reach this target.

In the meantime, they are doing this in two ways. They are retrofitting cars. All new cars are equipped with roller bearings, the old cars that exist without roller bearings, they are retrofitting them to reach this 75% level by 1985.

Mr. Bockstael: Supplemental to that—and I do not have the clipping; I did not bring it with me—recently a roller bearing car, I believe, went through a series of hotboxes. The explanation that I heard was that roller bearings do not have the same heat build-up that the friction bearing has over a long period of time. When the roller bearing fails it will fail in a very short distance. And that explains why it would have run through hotbox detectors and then still sheared off. Has that one been investigated?

Mr. Walter: Yes, that is being investigated. That was one of the reasons we insisted on 20-mile spacing going through

[*Traduction*]

M. Walter: En réponse à votre première question, la commission a ordonné dans certains cas l'installation de détecteurs de surchauffe ou dans d'autres des formalités d'inspection obligatoires. Ces inspections devaient être effectuées soit manuellement par des cheminots qualifiés soit par des détecteurs de surchauffe mobiles. La commission a considéré chaque région métropolitaine du pays et spécifié par ordonnance où ces détecteurs de surchauffe devaient être installés. Les chemins de fer se sont totalement pliés à cette ordonnance et à l'heure actuelle toutes les villes sont entourées de détecteurs de surchauffe. J'ai quelques renseignements qui m'ont été communiqués par M. Kaplan.

En décembre 1980, le CP avait 78 détecteurs de surchauffe et en décembre 1983 il en avait 232. En décembre 1980, le CN avait—nous n'avons pas le chiffre mais d'après mon souvenir de témoignage c'était un peu supérieur à 78. Le CN avait, de lui-même, commencé à installer des détecteurs de surchauffe. En décembre 1983, le CN avait 255 détecteurs de surchauffe. D'après mes derniers renseignements, les chemins de fer se sont conformés à notre ordonnance concernant l'installation des détecteurs de surchauffe et, j'ajouterais, concernant les détecteurs mobiles. Au moment de l'enquête, nombre des détecteurs du CN ne pouvaient détecter que la surchauffe des boîtes d'essieu. Depuis des détecteurs mobiles ont été ajoutés. En outre, les détecteurs les plus récents se distinguent des simples détecteurs de surchauffe de l'essieu car ils peuvent détecter toute cause de surchauffe des roues, le malfonctionnement des freins, etc.

Pour ce qui est des roulements à billes, une ordonnance a requis des chemins de fer que d'ici 1985, sauf erreur, 75 p. 100 de leur matériel soient montés sur roulements à billes. Ce chiffre de 75 p. 100 a été choisi comme objectif optimum car certains wagons en raison de leur âge doivent être réformés. En d'autres termes, il arrive un point où il n'est plus rentable de les réparer et exiger des chemins de fer d'installer des roulements à billes sur ces wagons destinés sous peu à la casse n'est pas raisonnable. D'après mes renseignements les chemins de fer se conforment à notre ordonnance et l'objectif fixé devrait être réalisé d'ici 1985.

Entre-temps tous les nouveaux wagons sont équipés de roulement à billes et les anciens sont modifiés pour que cet objectif de 75 p. 100 soit atteint d'ici 1985.

M. Bockstael: Je n'ai pas l'article ici mais il a été rapporté dernièrement qu'un wagon équipé de roulements à billes était passé devant une série de détecteurs sans que la surchauffe soit détectée. L'explication en serait que les roulements à billes ne surchauffent pas de la même manière que les moyeux à friction. La surchauffe est beaucoup plus rapide dans le cas des premiers ce qui explique la raison pour laquelle les détecteurs ne se sont pas déclenchés. Y a-t-il eu enquête?

M. Walter: Oui, il y a eu enquête. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons insisté pour que ces détecteurs soient

[*Text*]

metropolitan areas. I do not think it is practical to require the railways to have hotbox detectors each 20 miles along their whole route. We did require either a standing inspection of the train by employees or by hotbox detector at 20 mile intervals.

The difference between the roller bearing and the friction bearing is that the friction bearing will continue to lubricate once it over-heats and all the lubrication is gone. It heats to a point where the brass and babbitt bearing begins to melt and actually provides a lubricant and the car continues on its way, probably with spectacular results; but nevertheless it does not disintegrate as the roller bearing does when it gets in a state that it is not lubricating properly, or wherein they experience broken bearings.

• 1020

Mr. Bockstael: There was also a recent newspaper article about, I believe, some 25 or 28 tank cars that had defective ends. They found some cracked ends and the report was that the CTC was having those cars pulled out of service to be checked by the manufacturer. Can you give us more detail on that?

Mr. Walter: I can give you some detail on it. I cannot give you any conclusion about the matter because this is a matter that is before a public inquiry presently being conducted by the chairman of the Railway Transport Commission, Mr. John Magee.

The matter arose from the incident that occurred on February 28, I believe, in MacMillan Yard in Toronto. On that occasion, during the process of humping cars, one car suffered an impact that caused the end to come out of the car. This impact was not a high speed impact and therefore the commission was concerned about it. As a result of that concern, Mr. Magee called a special meeting of the Railway Transport Committee and decided on a public inquiry into the incident to determine what had caused this car to fail. In the interim an order was issued by the Railway Transport Committee prohibiting the humping of this particular series of cars, not only preventing the humping of the cars but preventing the free release of the cars to run into other cars and impact with other cars. The order said that when placing cars they had to be pushed to a stop so as to avoid an impact of that nature.

As the hearing progressed one of the representatives of the tank car company who had been ordered to investigate all of these series of cars—the company is the Procor Company Limited, which is a subsidiary of Union Tank Car Company Limited, a United States corporation that leases tank cars . . . We had issued this order and we had instructed the railways and the tank car people to give special handling to these cars. Then, during the course of the inquiry, Mr. Magee opened the inquiry by putting in place a committee of experts headed up by Mr. Kaplan, who is our dangerous commodity expert and who is also an engineer and has knowledge of metallurgy and the various matters that might have given rise to the problem with the tank car. A committee was struck. That committee had representation from the railways, from the tank car

[*Translation*]

installés tous les 20 milles dans les régions métropolitaines. Je ne pense pas qu'il soit raisonnable d'exiger des chemins de fer qu'ils installent des détecteurs de surchauffe tous les 20 milles sur l'ensemble du réseau. Nous avons exigé une inspection manuelle ou par détecteur de surchauffe tous les 20 milles.

La différence entre le roulement à billes et le roulement à friction est que ce dernier continu à se lubrifier même après avoir commencé à surchauffer et qu'il n'y a plus de lubrifiant. Il surchauffe jusqu'à ce que le cuivre et le métal anti-friction commencent à fondre et à se transformer en fait en lubrifiant et le wagon poursuit sa course, les résultats étant parfois spectaculaires; néanmoins, il ne se désintègre pas comme le roulement à billes qui n'est plus suffisamment lubrifié.

M. Bockstael: Il n'y a pas longtemps, il était question dans un article d'environ, sauf erreur, 25 ou 28 wagons-citernes s'étant révélés défectueux. Ils étaient fissurés aux extrémités et la Commission des transports aurait ordonné le retrait de ces wagons pour qu'ils soient contrôlés par le fabricant. Pouvez-vous nous donner plus de détails?

M. Walter: Oui. Je ne peux pas vous donner de conclusion car cette question fait l'objet d'une enquête publique menée actuellement par le président du comité des chemins de fer, M. John Magee.

Cette affaire a éclaté à la suite d'un incident le 28 février, je crois, dans la gare de triage MacMillan de Toronto. Plusieurs wagons étant envoyés sur la bosse, au moment de l'impact la partie avant de l'un de ceux-ci a cédé. Cet impact n'a pas eu lieu à grande vitesse ce qui a provoqué l'inquiétude de la Commission. M. Magee a donc convoqué une réunion spéciale du comité des chemins de fer et décidé de mener une enquête publique pour déterminer ce qui avait provoqué la rupture de ce wagon. Entre temps, le comité des chemins de fer a publié une ordonnance interdisant de faire emprunter la bosse à cette série particulière de wagons, interdisant non seulement de leur faire emprunter la bosse mais interdisant leur utilisation en roue libre puisque cela finit toujours par un impact sur un autre wagon. Selon cette ordonnance, il devait être stoppé avant d'être attelé à un convoi pour éviter ce genre d'impact.

Au cours de l'audience un des représentants de la compagnie de wagons-citernes qui avait reçu l'ordre de contrôler toutes ces séries de wagons—il s'agit de la compagnie Procor Limitée, filiale de la *Union Tank Car Company Limited*, société américaine qui loue des wagons-citernes . . . nous avions émis cette ordonnance et ordonné aux chemins de fer et aux responsables de ces wagons-citernes de les manutentionner avec une attention particulière. M. Magee a décidé de constituer un comité d'experts dirigé par M. Kaplan qui est notre spécialiste en marchandises dangereuses et qui est également ingénieur et connaît les problèmes de métallurgie, etc, pouvant avoir été à l'origine du problème de ce wagon-citerne. Ce comité est composé de représentants des chemins

[*Texte*]

people—maybe I will ask Mr. Kaplan if he would enlarge on the membership of that committee.

The Chairman: Mr. Kaplan. Pull the microphone toward you if you would please. Thank you.

Mr. Stanley Kaplan (Assistant Director, Dangerous Goods, Railways Transport Committee, Canadian Transport Commission): The membership comprised representatives of Canadian National, Canadian Pacific, Procor Ltd, M-Trac, Association of American Railroads and the Canadian Transport Commission.

Mr. Walter: This committee is still investigating the matter and will bring a report to the second phase of the inquiry to determine what happened to that particular car. In the meantime, at the close of the inquiry last Friday—a week ago—I believe it was last Friday, the counsel for Procor indicated that their investigation had not turned up any difficulty with the additional cars that were in service at the time, having this same type of construction or the same head on the car.

• 1025

Folowing that, Mr. Magee, Chairman of the Railway Transport Committee, received a telex and information from Procor stating that as a result of ultrasonic testing from the interior of these cars, additional cracks were discovered on two of them. With that information, the commission decided they had to put an embargo on these cars. As a result of that, we ordered the railways to stop any cars that were in transit, off-load the material in the cars, and return the cars to Procor for examination. Now, since that time the inspection has been going on. I cannot tell you much more than that, because we are waiting for the report to the inquiry. That inquiry will convene again, I believe, on April 18.

The Chairman: May I have a supplementary there? I gave you a note.

Mr. Bockstael: Sure.

The Chairman: Mr. Walter, this ultrasonic testing that is done on these tank cars, is that done on a routine basis, or is it only done when a problem arises?

Mr. Walter: I think it is done on a routine basis. To begin with, a car is built to a standard that is approved by Mr. Stanley Kaplan and his group. The standard is one that is developed by the Association of American Railways. The particular type was 112; there were two in the series, 112 and 114. The tank-car people are responsible for building these cars in accordance with the required standard and maintaining them to that standard. I cannot answer as to exactly how often they do these tests, but they certainly inspect these cars at regular intervals to see that there is no damage to them.

The Chairman: Are they regulated in their requirement to do this—just as airlines are regulated in their requirement to inspect airframes of aircraft, for instance?

Mr. Walter: They are regulated to the extent of the design and construction of the car, but they are not regulated as to

[*Traduction*]

de fer, des fabricants de wagons-citernes—je pourrais demander à M. Kaplan de nous donner la composition de ce comité.

Le président: Monsieur Kaplan. Voudriez-vous diriger le micro vers vous, s'il vous plaît. Merci.

M. Stanley Kaplan (directeur adjoint, marchandises dangereuses, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports): Ce Comité est composé de représentants du Canadien National, du Canadian Pacifique, de Proctor Ltee, d'M-Trac, de l'Association des chemins de fer américains et de la Commission canadienne des transports.

M. Walter: Ce Comité poursuit son enquête et fera un rapport lors de la deuxième phase de l'enquête devant déterminer ce qui est arrivé à ce wagon. Entre temps, à la fin de l'audience, vendredi dernier—il y a une semaine—je crois que c'était vendredi dernier, le représentant juridique de Procor a indiqué que leur enquête n'avait pas révélé de problèmes pour les autres wagons du même type en service en même temps.

Par la suite M. Magee, président du Comité des transports ferroviaires a reçu un telex de Procor selon lequel des tests ultrasoniques menés à l'intérieur des wagons avaient révélé des fissures dans deux autres wagons. La Commission a donc décidé d'interdire l'utilisation de ces wagons et a ordonné aux compagnies de chemins de fer de décharger les wagons en transit et de les renvoyer à Procor aux fins d'examens. Ces examens suivent actuellement leur cours et nous attendons le rapport à ce sujet. L'enquête doit reprendre le 18 avril.

Le président: Pourrais-je poser une question supplémentaire.

M. Bockstael: Bien entendu.

Le président: Est-ce que les wagons-citernes sont soumis aux tests ultrasoniques uniquement en cas d'accident ou s'agit-il d'un test de routine.

M. Walter: La construction des wagons doit être conforme aux normes établies par M. Stanley Kaplan et son groupe. Ces normes ont été élaborées par l'Association des chemins de fer américains. Il s'agit en l'occurrence de wagons du type 112 et 114. Les constructeurs de ces wagons-citernes sont donc tenus de respecter les normes tant au point de vue de la fabrication que de l'entretien. J'ignore quelle est la fréquence des tests mais je suis sûr que les wagons sont inspectés régulièrement pour s'assurer qu'ils n'ont pas été endommagés.

Le président: Est-ce que ces inspections sont imposées par voie de réglementation comme c'est le cas pour l'inspection des avions?

M. Walter: Il existe une réglementation en ce qui concerne la conception et la construction des wagons mais non pas en ce

[*Text*]

the periodic inspection. The periodic inspection is done by the railways with regard to the running gear of the car and those matters that relate to the safety of the operation of the train.

The Chairman: But not to their structural integrity.

Mr. Walter: Not to their structural integrity, but as to the components on the car such as safety valves.

The Chairman: No, I am talking simply about the structural integrity of the metal itself.

Mr. Walter: Yes, they are subject to a periodic hydrostatic test. If I may, I will ask Mr. Kaplan to enlarge on that point.

The Chairman: Mr. Kaplan.

Mr. S. Kaplan: By periodic or hydrostatic tests, you are testing to quite a large extent the structural soundness of the car.

The Chairman: What is the difference between hydrostatic testing and ultrasonic? I will give it back to you.

Mr. S. Kaplan: In ultrasonic testing you are attempting to find out if your weld was properly done if there are no hairline fractures of the weld area. Hydrostatic testing means that you will subject the whole car to certain pressure and the car must withstand that pressure.

The Chairman: And ultrasonic?

Mr. S. Kaplan: With ultrasonic you are checking a relatively small area; usually you are using ultrasonic to find out if your welding was done properly.

The Chairman: Thank you.

Thank you, Mr. Bockstael. Please proceed.

Mr. Bockstael: I would now like to direct my questions to Mr. Duncan Ellison. We worked together on the legislation for safe containers and this bill concerning transportation of dangerous goods. If my recollection is correct, it was in July 1981 that we urged both houses of government to approve this legislation. We hoped to have regulations gazetted by the year's end because of the extreme urgency. To my knowledge, all of the gazetting is still not completed. Could you give us an update as to what is happening to that gazetting and where we are at at this time?

• 1030

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman. Regulations were gazetted for comment on June 19, 1982. I believe there were some 300 pages. There was a further gazetting in July 1983 of some 20 pages, and a further gazetting of some 60 pages in February of this year. The comments have been received on the 1982 and 1983 *Canada Gazette* notices. The closing date for comments on the one published in February is this week. The comments that have been received have been analyzed and collated. Revised drafts of the regulations have been submitted to the

[*Translation*]

qui concerne l'inspection périodique. Cette dernière est effectuée par les compagnies de chemin de fer et assure l'entretien du matériel roulant et s'occupe de tout ce qui touche à la sécurité des chemins de fer.

Le président: Ces vérifications ne portent donc pas sur des vices éventuels de construction.

M. Walter: Non uniquement sur des composants des wagons comme par exemple les soupapes de sécurité.

Le président: Je pensais à des défauts éventuels du métal lui-même.

M. Walter: Ils doivent subir périodiquement des tests hydrostatiques. M. Kaplan pourrait peut-être vous donner plus de détails à ce sujet.

Le président: M. Kaplan.

M. S. Kaplan: Les tests hydrostatiques permettent de dépister des vices de construction des wagons.

Le président: Quelle est la différence entre les tests hydrostatiques et les tests ultrasoniques?

M. S. Kaplan: Les tests ultrasoniques permettent de déterminer si la soudure a été bien faite ou s'il existe de légères fissures autour de la soudure. Au cours des tests hydrostatiques, le wagon tout entier est soumis à une certaine pression pour voir s'il y résiste.

Le président: Et les tests ultrasoniques?

M. S. Kaplan: Les tests ultrasoniques sont utilisés pour inspecter de petites surfaces généralement pour déterminer si les soudures ont été bien faites.

Le président: Merci.

Monsieur Bockstael, vous pouvez continuer.

M. Bockstael: Je voudrais maintenant poser quelques questions à M. Ellison. Nous avons collaboré au projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses. Si ma mémoire est bonne, c'est en juillet 1981 que nous avons engagé les deux Chambres à approuver ce projet de loi. Nous espérions que les règlements d'application seraient publiés dans la Gazette de la fin de l'année car il s'agissait d'une question très urgente. Or ces règlements d'application n'ont pas toujours été publiés dans la Gazette. Pourriez-vous nous dire où en est toute cette affaire.

Le président: M. Ellison.

M. Ellison: 300 pages de règlements ont été publiées dans la Gazette le 19 juin 1982. Vingt pages supplémentaires ont été publiées en juillet 1983 et encore 60 pages au mois de février dernier. Des commentaires au sujet des règlements publiés dans la Gazette du Canada en 1982 et 1983 nous sont déjà parvenus. La date limite pour les règlements publiés en février dernier étant justement cette semaine. Tous ces commentaires ont été analysés et collationnés. Des projets révisés des règlements ont été soumis au service juridique du Conseil Privé qui doit les examiner une dernière fois avant la promulgation.

[*Texte*]

Privy Council section of justice for their final legal review pending promulgation.

The review is underway at the moment. The date when PCO expects to be finished with them is beyond my ability to estimate, but I think it should be in the earlier part of this year rather than the later part of this year. It is expected that all of these will be published simultaneously in part II of *The Canada Gazette*. One portion of the second group of regulations was in fact published in part II of *The Canada Gazette* in March of this year. These were the regulations that empowered the Minister of Transport to issue what is called a protective direction. In summary, it is a cease-and-desist type of direction, which the Minister could issue should he feel the need to do so.

Mr. Bockstael: I see. Further to that, are these three lots of gazetting regulations the complete package now?

Mr. Ellison: The regulations will cover the 14 parts of the regulations that we anticipate including; but there is still some substantial development work to be done on three of the parts, which will expand the contents of those parts—i.e., parts 6 to 8.

Mr. Bockstael: Okay. Mr. Chairman, one of the concerns we had when we drafted this legislation was that the provinces had to accept the legislation at the federal level and adopt it in their own regulations. If I remember correctly, there was a two-year statutory requirement that upon being given notice they would have to amalgamate or integrate the federal regulations with the provincial regulations—or co-ordinate them. If they did not do so, it would be automatic after a two-year waiting period. Has that process begun? Or perhaps it is already completed. Can you give me information on that, please?

Mr. Ellison: The provision of the Transportation of Dangerous Goods Act is that the federal government would negotiate with the provinces for the application of the federal act in areas that would normally have a very high provincial interest or possibly would be subject to provincial jurisdiction for other reasons.

Eight out of the twelve provinces and territories have enacted parallel and complementary legislation under which they plan on adopting the federal regulations. Of the four remaining provinces, two have indicated they will be tabling legislation this spring. The other two do have a legislative mechanism available to them to adopt the federal regulations by reference.

• 1035

Mr. Bockstael: Thank you.

Mr. Chairman, one of the concerns we had, apart from railway accidents, was our concern with truck spills, trucks in collisions or overturning with liquid ammonia, caustic soda and other things, bursting into flames in some instances. Are there regulations in the transportation of goods covering these vehicles also?

[*Traduction*]

Je ne peux pas vous dire quand le Conseil Privé terminera son examen mais je pense que ce sera au cours de la première moitié de l'année plutôt que vers la fin de l'année. Tous ces documents devraient être publiés simultanément dans la partie II de la Gazette du Canada. Une partie du deuxième groupe de ce règlement d'application a d'ailleurs paru dans la partie II de la Gazette du Canada du mois de mars dernier. Il s'agit notamment des règlements autorisant le ministre des Transports à dispenser par ordonnance du besoin d'enquêter.

M. Bockstael: Je vois. Il reste donc encore trois groupes de règlements qui devraient paraître dans la Gazette n'est-ce pas?

M. Ellison: Ces règlements comprendront les 14 catégories de règlements qui devraient y figurer mais il reste encore beaucoup de travail à faire pour les règlements relevant des catégories 6 à 8.

M. Bockstael: D'accord. Ces règlements fédéraux ont dû être adaptés aux divers réglementations provinciales. Si je me souviens bien, la loi prévoit qu'au bout de deux ans, les provinces seraient tenues d'intégrer la réglementation fédérale à la réglementation provinciale. En cas de refus de la part des provinces, la réglementation fédérale entrerait automatiquement en vigueur à l'expiration de cette période de deux ans. Où en est cette procédure.

M. Ellison: Les dispositions sur la Loi sur le transport des marchandises dangereuses stipulent que le gouvernement fédéral doit négocier avec les provinces en vue de l'application des dispositions de la loi à des secteurs normalement de compétence provinciale.

Huit des douze provinces et territoires ont adopté des projets de loi antérinant les réglements fédéraux. Deux des quatre provinces qui ne l'ont pas encore fait ont fait savoir qu'un projet de loi à cet effet serait déposé au printemps. Les deux autres sont assortis d'un dispositif législatif permettant l'adoption par renvoi de règlements fédéraux.

M. Bockstael: Je vous remercie.

Monsieur le président, outre les accidents de chemin de fer, nous nous préoccupons également des déversements à la suite d'accidents de la route, lorsque par exemple un camion qui contient de l'ammoniaque ou de la soude caustique a un accident ou se retourne, brûle ou explose. Ces règlements relatifs au transport des produits dangereux s'appliquent-ils également au transport routier?

[*Text*]

Mr. Ellison: Mr. Chairman, there are several aspects to this question which are being dealt with by the regulations. One aspect of the regulations does require that the carriers and shippers of these dangerous goods, not only by truck but by the other modes, should establish contingency plans so that in the event of a spill there will be a more rapid response than there has been perhaps in the past on some occasions. The standard of construction of the highway vehicles, particularly tank trucks, has been developed through a government-industry consultative process which has involved the Canadian Standards Association, and they have produced a preliminary national standard called B-338, a Standard for the Construction of Portable and Highway Tanks, which is intended to be adopted by the regulations as the standard for the design, construction and maintenance of tank vehicles.

There is another aspect to the safety of tank truck movements, and that is, of course, the mechanical condition of the vehicle itself. By federal-provincial agreement, that will not be dealt with under the dangerous goods legislation but is properly a part of the legislation of the provinces dealing with the safe condition of the vehicle when it is using the highway; i.e., the brakes, the steering system, the condition of the driver and the hours the driver may have worked.

The Chairman: Your final question, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Right. One of our great concerns was emergency response in case of an accident. Initially, we were looking at emergency measures organizations, police departments and fire departments in all cities and towns in which the train or the trucks would travel. This demanded a great deal of co-ordination and co-operation. Have the steps to co-ordinate emergency response been developed to a great extent?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

I think some improvements have taken place in the emergency response capability generally across the nation which can be attributed in part to the federal-provincial discussions we have had as well as also the experience gained in recent years with, for example, some of the railway accidents. There is a consciousness on the part of the provinces that the emergency measures organizations must establish better procedures, and we are attempting to support those provincial procedures in several ways. One way is that the regulations will require, in addition to any other notifications of the accident occurring, notification immediately to a provincial emergency measures organization. The department also, in concert with Emergency Planning Canada, has been operating a dangerous goods awareness program to train provincial and municipal emergency response people. I believe there are some 10 courses a year offered in this way; I think, depending on need, between five and seven English courses and between three and five French courses. We have also entered into the first of what will probably be several agreements with indus-

[*Translation*]

M. Ellison: Monsieur le président, la réglementation aborde également plusieurs éléments de ce problème. En particulier, elle exige que les transporteurs et les transitaires qui assurent la manutention de ces produits dangereux et leur transport, pas seulement par camion mais également par tout autre mode de transport, doivent établir des plans d'intervention d'urgence de sorte qu'en cas de déversement il puisse y avoir une intervention plus rapide que n'a parfois été le cas jusqu'à présent. Les normes de fabrication des véhicules routiers, et en particulier des camions-citernes, ont été élaborées par consultations entre le gouvernement et l'industrie avec la participation de l'Association canadienne de normalisation, et il en a résulté une norme nationale liminaire portant le numéro B-338, Norme de fabrication pour les citernes autonomes et transportables par voie routière, norme qui devrait être intégrée dans la réglementation et qui s'appliquerait à l'étude, à la fabrication et à l'entretien des citernes mobiles.

Il y a un autre élément relatif à la sécurité du transport par camion citerne, et il s'agit en l'occurrence bien entendu du bon état mécanique du véhicule proprement dit. Il y a une entente fédérale-provinciale qui ne relèvera pas de la législation relative aux produits dangereux mais qui fera partie de la législation provinciale relative au bon état mécanique des véhicules empruntant la voie publique, c'est-à-dire les freins, la direction, l'état de santé du conducteur et le nombre d'heures au travail de celui-ci.

Le président: Votre dernière question monsieur Bockstael.

M. Bockstael: D'accord. Une des choses qui nous préoccupe le plus est l'intervention d'urgence en cas d'accident. À l'origine, nous nous fiions aux organismes de mesures d'urgence, aux services de police et de pompiers dans toutes les villes et agglomérations susceptibles d'être traversées par les trains ou les camions. Cette formule exigeait énormément de coordination et de coopération. Les mesures de coordination des interventions d'urgence ont-elles déjà été mises au point, et sur quelle envergure?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Je dirais que d'une façon générale, sur tout le territoire national, le potentiel d'interventions d'urgence a déjà été amélioré dans une certaine mesure grâce en partie aux entretiens fédéraux-provinciaux de même qu'à l'expérience que nous avons accumulée depuis quelques années, suite par exemple à certains accidents de chemin de fer que nous avons connus. Toutes les provinces sont conscientes du fait que les organismes responsables des mesures d'urgence doivent arrêter de meilleures méthodes d'intervention, et nous nous efforçons d'aider ces organismes provinciaux à cet égard de plusieurs manières. Par exemple, les règlements exigeront, outre toute autre notification nécessaire en cas d'accident, que l'organisation provinciale chargée des mesures d'urgence soit immédiatement avertie. En outre, de concert avec Planification d'urgence Canada, le ministère a un programme de sensibilisation aux produits dangereux qui a pour but d'assurer la formation des responsables provinciaux et municipaux des interventions d'urgence. Je crois que nous organisons dans le cadre de ce programme une dizaine de cours par an, selon les besoins, nous

[*Texte*]

trial associations to provide emergency response product experts to the scene of an accident who can supplement the other experts who will be there dealing with other aspects of it. The first training program for those remedial measures advisers is taking place next week.

• 1040

Mr. Bockstael: Could I pose one last one question, which would spare me from coming back for a second round?

The Chairman: Yes.

Mr. Bockstael: It is directed to the gentleman from the CTC. In previous meetings with representation from the CTC, we were told that one of the things we needed was more inspectors. Two budgets ago I guess it was 31 more inspectors required or 31 man-years. This morning you mentioned there was more gateway inspection and so on. Have you a satisfactory complement of inspectors now? Does the CTC, in its different roles, require more inspectors?

Mr. Walter: Mr. Bockstael, that is a difficult question for me to answer because as a regulator I can always use more inspectors. However, I think we do reach a point where the railway has the major responsibility for running a safe operation, and if we do too much inspection, they tend to take over their role. However, we have obtained more inspection forces in the last few years. At the present time, I am advised by Mr. Kaplan that we are working with the Treasury Board on a submission to fine tune the number of inspectors we have and to get the optimum use from these inspectors. We have inspectors in every region now, dealing with dangerous commodities. Am I correct on that, Mr. Kaplan?

Mr. S. Kaplan: That is correct.

Mr. Walter: In all our regions across the country we have dangerous commodity inspectors and two dangerous commodity co-ordinators. We have some highly trained people at headquarters who assist.

Our other role of inspecting trains is one that gives me a great deal of concern. This is that it is one thing to have dangerous commodity inspectors, but as Mr. Ellison pointed out with regard to the highway mode, he has a role, as do the provincial authorities, in inspecting the packaging and containment of dangerous commodities, but inspection of the running gear of the truck, the driver and so on, is the role of the provinces. Meanwhile, in the rail mode we handle that role.

[*Traduction*]

en offrons entre cinq et sept en anglais et entre trois et cinq en français. Nous avons également conclu la première de ce qui sera probablement une série d'ententes avec les associations industrielles pour que les spécialistes de certains produits puissent être dépêchés immédiatement sur les lieux d'un accident afin d'aider les autres experts qui y seront également envoyés pour s'occuper d'autres aspects du problème. Le premier programme de formation à l'intention de ses conseillers en mesures palliatives aura lieu la semaine prochaine.

Mr. Bockstael: Pourrais-je poser une toute dernière question, ce qui m'évitera d'intervenir au deuxième tour?

Le président: D'accord.

M. Bockstael: Ma question s'adresse au représentant de la CCT. À l'occasion de réunions précédentes avec les gens de la CCT, nous avons entendu dire qu'il nous faudrait davantage d'inspecteurs. Il y a deux ans, à l'occasion du Budget, on réclamait je pense 31 inspecteurs supplémentaires soit 31 années-personnes. Ce matin, vous nous avez dit qu'il y avait davantage d'inspections par exemple aux arrivées et aux départs. Pourriez-vous me dire si le nombre d'inspecteurs que vous avez actuellement vous satisfait? Est-ce que dans l'ensemble, pour pouvoir assumer tous ces rôles, la Commission a encore besoin d'un plus grand nombre d'inspecteurs?

M. Walter: Monsieur Bockstael, c'est une question à laquelle il ne m'est pas facile de répondre parce que, en ma qualité de chargé de réglementation, je peux toujours utiliser un nombre supérieur d'inspecteurs. En revanche, nous finissons, je pense par arriver à un point où, c'est, j'imagine, aux compagnies de chemins de fer elles-mêmes d'assumer principalement la responsabilité de la sécurité des activités, car si nous multiplions à l'excès les inspections, nous nous substituons aux compagnies ferroviaires. Quoi qu'il en soit, depuis quelques années, nous avons pu étoffer nos effectifs d'inspection. À l'heure actuelle, M. Kaplan me signale que nous travaillons conjointement avec les gens du Conseil du Trésor à une formule qui nous permettra d'optimiser notre effectif d'inspecteurs et de l'utiliser au maximum de ses possibilités. Pour l'instant, nous avons des inspecteurs dans toutes les régions, inspecteurs qui sont chargés des produits dangereux. Est-ce que je me trompe, monsieur Kaplan?

M. S. Kaplan: Pas du tout.

M. Walter: Dans toutes les régions du Canada, dont, nous avons des inspecteurs responsables des produits dangereux ainsi que deux coordinateurs des produits dangereux. Nous avons également à l'administration centrale des gens extrêmement qualifiés qui leur apportent leur concours.

L'inspection des trains est un autre de nos rôles qui me préoccupe beaucoup. Il est évidemment parfait d'avoir des inspecteurs chargés des produits dangereux mais, comme le signalait M. Ellison en parlant du transport routier, lui aussi a un rôle, comme d'ailleurs les pouvoirs provinciaux, au niveau de l'inspection de l'emballage sécuritaire des produits dangereux; en revanche, l'inspection du train roulant des camions et les vérifications auprès des conducteurs relèvent des provinces.

[*Text*]

We do require a good inspection staff to inspect running gear, brake tests and the various things that go on in the railways that add to the safety of the operation.

Mr. Chairman, counsel for the commission advised me I may have left the wrong impression by not fully answering Mr. Bockstael on the cracks that occurred. May I enlarge on that briefly?

The Chairman: Certainly.

Mr. Walter: I believe you asked the question, Mr. Bockstael, that referred to 25 of 28 cars having cracks.

Mr. Bockstael: I was not sure of the number, 25 or 28.

Mr. Walter: Yes. I did not want to leave the impression that so many cars had cracks. As a matter of fact, it has now been established that the two cracks discovered subsequent to the accident were not cracks. I am going to ask Mr. Kaplan to explain the technicalities involved. The cracks were determined by ultrasonic investigation. But further inspection has shown that these were not cracks. The only crack that has been established so far is in the car that failed. I will ask Mr. Kaplan if he would enlarge on that point.

Mr. S. Kaplan: Mr. Chairman, from ultrasonic inspection the indication was that there may be cracks. That was the reason why the emergency order was issued. Then as a follow-up, further tests were made by magnetic particles and by dye penetrants. It was established that actually there were no cracks; it was just welds that were not very smooth which were giving signals under ultrasonic check-up.

• 1045

The Chairman: It is extremely clear now.

Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Turner, please.

Mr. Turner: Mr. Walter, Mr. Kaplan, Mr. Ellison, give me a run-down of your backgrounds.

Mr. Walter: Whom do you want first, Mr. Turner?

Mr. Turner: I know your experience well, I would like to know about the other gentlemen. You were with what railroad, Mr. Walter?

Mr. Walter: I was with the Canadian Pacific Railway from 1944 until 1958.

Mr. Turner: What position did you hold?

[*Translation*]

Pour l'instant, dans le secteur ferroviaire, c'est nous qui nous en chargeons. Nous avons besoin d'un bon effectif d'inspecteurs pour nos opérations de vérification du train roulant, pour nos opérations de vérification des freins et pour toutes les activités qui relèvent du secteur ferroviaire et qui assurent la sécurité du transport par chemin de fer.

Monsieur le président, le conseiller juridique de la Commission me signale que je vous ai peut-être donné une impression inexacte en ne répondant pas de façon complète à la question de M. Bockstael relative aux fissures. Me permettriez-vous de préciser rapidement?

Le président: Certainement.

M. Walter: Vous aviez je crois, monsieur Bockstael posé une question à propos de 25 wagons sur 28 qui présentaient des fissures.

M. Bockstael: Je n'étais pas certain du chiffre exact, s'il s'agissait de 25 ou de 28.

M. Walter: En effet. Je ne voulais pas vous donner l'impression qu'il y avait effectivement autant de wagons qui présentaient des fissures. En réalité, nous savons maintenant que les deux fissures qui avaient été découvertes après l'accident en réalité n'en étaient pas. Je vais demander à M. Kaplan de vous expliquer les éléments techniques de la question. Ces fissures ont été découvertes par un examen aux ultrasons mais un examen plus approfondi a révélé qu'il n'y avait en fait pas de fissures. Seul le wagon incriminé présentait effectivement une fissure et je vais demander à M. Kaplan d'être plus précis à ce sujet.

M. S. Kaplan: Monsieur le président, l'examen aux ultrasons nous avait effectivement porté à croire qu'il pouvait y avoir des fissures. C'est la raison pour laquelle nous avons décrété l'ordonnance d'urgence. Après l'immobilisation des wagons suspects, nous avons procédé à d'autres tests radiographiques, magnétiques et de ressuage. Ces examens ont révélé qu'en réalité il n'y avait aucune fissure mais simplement des soudures irrégulières, et ce sont ces soudures irrégulières qui, lors de l'examen aux ultrasons, nous avaient mis la puce à l'oreille.

Le président: C'est très clair maintenant.

Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur Turner, s'il vous plaît.

M. Turner: Monsieur Walter, monsieur Kaplan, monsieur Ellison, pourriez-vous nous dire quels sont vos antécédents?

M. Walter: Par lequel voulez-vous que l'on commence, monsieur Turner?

M. Turner: Je connais bien les vôtres mais je voudrais en savoir un peu plus long sur vos collègues. Pour quelle compagnie ferroviaire travailliez-vous, monsieur Walter?

M. Walter: J'ai travaillé pour le Canadien Pacifique de 1944 à 1958.

M. Turner: Quelle poste y occupiez-vous?

[*Texte*]

Mr. Walter: I was a locomotive engineer when I left Canadian Pacific Railway in 1958.

Mr. Turner: In other words, you are a good hogger.

Mr. Walter: No, I was not a hogger—I never use that term.

The Chairman: Who is going to explain that one?

Mr. Walter: I would be very happy to explain it, if you want to take up the time of the committee, Mr. Chairman, but it is a term I do not use.

Mr. Turner: Were you a tallow pot then, sir?

Mr. Walter: I was a tallow pot at one time as well.

Mr. Turner: You know that signal, then.

Mr. Walter: Yes.

Mr. Turner: Mr. Kaplan, what is your background?

Mr. S. Kaplan: I graduated in engineering and in science. I worked in different jobs in industry and in research.

Mr. Turner: No practical railroad experience.

Mr. S. Kaplan: No, that is correct.

Mr. Turner: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, my profession is transportation economics.

Mr. Turner: No practical railroad experience?

Mr. Ellison: No, sir.

Mr. Turner: Mr. Walter, a slow order on trains through the built-up areas has been suggested, at a speed of 25 m.p.h. Is it not true that all CNR and CPR trains handled dangerous goods during the war, after the war and since the war at various speeds, sometimes going through slow-order areas and built-up areas and sometimes we run them through and then they go just as hard as they can turn a wheel, and is it not true that the equipment in those days was in far better shape than it is now?

Mr. Walter: No, I would not agree with that, Mr. Turner. During the war years, in the latter part of the war, I worked on Canadian Pacific. We were not handling the volume of dangerous commodities, we were not handling many, many of the dangerous commodities that are being shipped now. The individual cars did not have the capacity of the modern cars. I would not agree that the equipment was in better shape at that time than it is at the present time.

Mr. Turner: I disagree with you, sir.

Is it not true that oil trains were restricted to 40 m.p.h. when they brought the oil tank cars over from the States and, a short while after they were inspected and put into good shape, we ran them as hard as we could turn a wheel between Sarnia and Duluth?

[*Traduction*]

M. Walter: J'étais mécanicien de locomotive lorsque j'ai quitté le Canadien Pacifique en 1958.

M. Turner: En d'autres termes, vous êtes une bonne gueule noire.

M. Walter: Non, je n'utilise jamais cette expression.

Le président: Qui va nous l'expliquer?

M. Walter: C'est avec plaisir que je vous l'expliquerais si vous voulez qu'on s'y attarde, monsieur le président, mais c'est une expression que je n'utilise pas.

M. Turner: Vous étiez alors un graisseur, monsieur?

M. Walter: Je l'ai été à un moment donné.

M. Turner: Vous connaissez ce signe alors.

M. Walter: Oui.

M. Turner: Monsieur Kaplan, quels sont vos antécédents?

M. S. Kaplan: Je suis diplômé en ingénierie et en sciences. J'ai travaillé à divers postes dans l'industrie et dans la recherche.

M. Turner: Vous n'avez pas d'expérience ferroviaire pratique?

M. S. Kaplan: Non, c'est exact.

M. Turner: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Monsieur le président, je suis économiste, spécialiste des transports.

M. Turner: Vous n'avez pas d'expérience ferroviaire pratique?

M. Ellison: Non, monsieur.

M. Turner: Monsieur Walter, dans les régions à forte densité, on a proposé que les trains roulent à plus faible allure, à une vitesse de 25 milles à l'heure. N'est-il pas vrai que tous les trains du CN et du CP transportaient des marchandises dangereuses pendant la guerre, après la guerre et depuis la guerre à des vitesses diverses, traversant parfois à toute allure les régions où un ralentissement avait été ordonné où les régions à forte densité de population et ils allaient aussi vite que pouvaient tourner les roues? N'est-il pas vrai que le matériel à cette époque était beaucoup plus solide qu'il ne l'est maintenant?

M. Walter: Non, je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur Turner. Pendant la guerre, vers la fin de la guerre, je travaillais au Canadien Pacifique. Nous ne transportions pas le même volume de marchandises dangereuses que maintenant. Les wagons ne possédaient pas la même capacité de chargement que les wagons modernes. Je ne peux pas dire que le matériel était meilleur à cette époque qu'il ne l'est actuellement.

M. Turner: Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur.

N'est-il pas vrai que les trains transportant du mazout ne pouvaient rouler à plus de 40 milles l'heure lorsqu'ils venaient des États-Unis et peu après les avoir inspectés et mis au point, ces trains roulaient à toute allure entre Sarnia et Duluth?

[*Text*]

Mr. Walter: You are probably more familiar with the Sarnia operation than I am. It is quite possible that there was some kind of track speed restriction on cars moving from the United States across the border at Sarnia. I am not aware of that. If there was a speed limit, I would guess it was related to track conditions.

Mr. Turner: Related to the conditions the tank cars were found in when they were brought over across the border.

I believe, Mr. Walter, you stated that the railways are responsible for keeping up the equipment.

Mr. Walter: I stated that the railways are responsible for the safe operation of the railway. The Railway Act puts this responsibility on the railways.

Mr. Turner: Okay. There used to be car men at Windsor, Chatham, London, Woodstock, Brantford, Burlington, Oakville, Mimico and Toronto. Therefore, there were nine running inspections, plus the running inspections by all station agents and operators. That is a long way and all the car men were trained. They used to walk the length of the train, examine the brakes, wheels, axle assemblies. Every brake piston was checked and brake shoes were checked to make sure that they were not worn out. There was a far better inspection a few years ago than there is now. You have talked about hotbox detectors.

• 1050

We have one here: January 21, unit 9628's hotbox detector at mileage 40, Dundas sub. When the train passed over the hotbox detector, the dispatcher was called for a reading on it and . . . a train handling a special dangerous tank car. A normal reading was given by the dispatcher, and after 10 minutes he was called in to stop and inspect a car 49 cars behind the engine. The car was inspected and found to have a hotbox journal, and the car was set off in the . . . siding. So hotbox detectors are not foolproof; they are an electrical device, and therefore nothing happened in this case.

Now, I understand from many railroad men that the hotbox detectors are not being looked after in a safe manner. Are you aware of this?

Mr. Walter: No, that is not our understanding. Our understanding is that these hotbox detectors are being kept in top-notch form. I have no information at all that the railways are allowing this equipment to run down.

Mr. Turner: You are in the CTC. What would you think of a letter:

> A young carman was giving us a number two air test in the van. When I talked to him about his job and the effort put forth by him to see that trains leave in the safest possible condition, this person proceeded to complain about things he was told by his bosses to ignore. He would not go into detail as to what they were, so one is left to only guess.

[*Translation*]

M. Walter: Vous êtes vraisemblablement davantage au courant de ce qui se passait à Sarnia que moi. Il se pouvait fort bien que les trains ne devaient pas dépasser une certaine vitesse en roulant d'un point aux États-Unis à Sarnia en traversant la frontière. Je ne le sais pas. Si une limite de vitesse était imposée, je suppose que c'était en raison de l'état des voies ferrées.

M. Turner: Elle était due à l'état constaté des wagons lorsqu'ils passaient la frontière.

Je crois, monsieur Walter, que vous avez dit que les compagnies ferroviaires sont chargées d'entretenir le matériel.

M. Walter: J'ai dit que les compagnies ferroviaires étaient chargées du bon fonctionnement des chemins de fer. La Loi sur les chemins de fer impose cette responsabilité aux compagnies.

M. Turner: Bien. Auparavant, il y avait des inspecteurs à Windsor, Chatham, London, Woodstock, Brantford, Burlington, Oakville, Mimico et Toronto. Par conséquent, il y avait neuf inspections plus celles que faisaient les chefs de gare et les mécaniciens. C'est beaucoup et tous les inspecteurs étaient qualifiés. Ils marchaient le long du train et examinaient les freins, les roues et les essieux. Chaque piston de frein était vérifié ainsi que les patins de frein dans le but de s'assurer qu'ils n'étaient pas usés. Il y a quelques années les inspections étaient bien meilleures que maintenant. Vous avez parlé des détecteurs de surchauffe.

Nous en avons une ici: 21 janvier, détecteur de surchauffe de boîte numéro 9628 au mille 40, Dundas sub. Lorsque le train a roulé sur ce détecteur, le contrôleur a été appelé pour en faire le relevé et il s'agissait d'un convoi de wagons-citernes spécialement dangereux. Le contrôleur a estimé que le relevé était normal et au bout de dix minutes, on lui a demandé d'arrêter et d'inspecter un wagon qui se trouvait à 49 wagons derrière la locomotive. Le wagon a été inspecté, un défaut à la boîte d'essieu y a été trouvé et le wagon a été remisé. Par conséquent, les détecteurs de surchauffe ne sont pas absolument fiables; ce sont des appareils électriques et dans ce cas, rien ne s'est passé.

Or, de nombreux cheminots m'ont dit que ces détecteurs ne sont pas inspectés de manière sûre. Le saviez-vous?

M. Walter: Non, ce n'est pas ce que nous croyons. À notre avis, ces détecteurs sont constamment inspectés. Rien ne me permet de croire que les compagnies ferroviaires laissent ce matériel se détériorer.

M. Turner: Vous faites partie de la Commission canadienne des transports. Que pensez-vous de cette lettre?:

> Un jeune mécanicien nous avait effectué un test numéro deux. Lorsque je lui ai parlé de son travail et des efforts qu'il devait déployer pour s'assurer que les trains quittent la gare dans les meilleures conditions possibles, il a commencé à se plaindre de choses que ses patrons lui avaient dit d'ignorer. Il n'a pas voulu en parler en détails et par conséquent, on ne peut que deviner.

[*Texte*]

Now, this is a letter I have received:

Here was a person who wanted to do the job to the best of his ability because he is a trained carman with many, many months of schooling and practical knowledge. But his superiors were suppressing the information.

Another item is the fact that a car boss in the London area is ripping bad order cars off cars slated to go to the riptrack. I am sorry, I cannot get a list of the items for which the cars were ripped off, but it looks really bad for the carman doing the inspection. If anything happens, he will be the goat, right? It always happens that way; you know that.

Mr. Walter: No, I do not know that.

Mr. Turner: Well, you have not been around too long, because when anybody is killed in an accident, he is usually the fall guy. You know that.

Mr. Walter: If I might respond to that, Mr. Chairman, I know that when there is an accident the railways will bring in all the employees concerned and take statements from them. The railway management, in the last few years, has initiated a program whereby they give their carman-supervisor the responsibility of judging the seriousness of a bad order car. For example, as you mentioned, the carman is trained—and I agree with that and I think that is the best type of person to inspect trains—to detect defects in the car equipment in accordance with the AAR field manual, the Association of American Railways field manual. This manual is used because the railways agree among themselves to interchange cars that are maintained to the standard called for in this manual.

Many of those defects are not safety related. For example, an employee might find a car with a broken floor, and that is something the railway wants reported. So the employee bad orders this car, and that bad order card, the red card that is attached to the side of the car, indicates that the car should have attention before it goes forward. The supervisor makes the decision as to whether that car should come off the train at the terminal where the defect is noticed or whether he should allow the train to proceed to a place where it can be looked after.

Now, whenever we get reports that car foremen or other supervisory officers are removing defect cards which have some impact on the safety of the operation of a train, then we send an inspector out to look at that situation and to tell us what is going on. On many occasions we have checked the railway up on this. The railways, particularly CNR, are attempting to develop a system where this information will be put on computer, and it will be available to people along the line. We are looking at their proposal on that matter at the present time. In the meantime, I cannot agree that without seeing the evidence of what this defect was . . . I know this practice takes place. We have spoken to the railways about it, and we have every reason to believe the top management of the railway does not permit their supervisory staff to remove bad order cards which have an effect on the safety of the operation of the train.

[*Traduction*]

Voici maintenant une lettre que j'ai reçue:

Il s'agit d'un mécanicien qui voulait accomplir son travail dans les meilleures conditions possibles car il compte de nombreux mois d'instruction et d'expérience pratique. Mais ses supérieurs ne lui passaient pas les renseignements dont il avait besoin.

D'autre part, un chef mécanicien dans la région de London retire les avis indiquant que les wagons sont défectueux des wagons censés aller sur la voie de réparation. Excusez-moi, mais je ne peux obtenir une liste de ces wagons, mais cela gêne le travail de l'inspecteur. Si quoi que ce soit arrive, ce sera lui le bouc émissaire, n'est-ce pas? C'est toujours ainsi et vous le savez.

M. Walter: Non, je ne le sais pas.

M. Turner: Dans ce cas, vous n'avez pas roulé votre bosse depuis très longtemps car lorsque quelqu'un meurt dans un accident, c'est en général lui que l'on blâme. Vous le savez.

M. Walter: Si vous me permettez de répondre, monsieur le président, je sais que lorsqu'il y a accident, les compagnies ferroviaires entendent tous les employés intéressés. Au cours des dernières années, la direction a lancé un programme selon lequel l'inspecteur est chargé de juger de la gravité des défauts des wagons. Par exemple, comme vous l'avez dit, cet inspecteur a reçu une formation et je suis d'accord sur ce point, je pense qu'il est mieux à même d'inspecter les trains, qui lui permet de détecter les défectuosités des wagons conformément au manuel de la *Association of American Railways*. Ce manuel est utilisé car les compagnies ferroviaires acceptent d'échanger les wagons dont l'entretien correspond à la norme exigée par ce manuel.

Nombre de ces défauts n'ont rien à voir avec la sécurité. Par exemple, un employé peut découvrir un wagon au plancher défoncé et les compagnies veulent que ce soit rapporté. Ainsi, l'employé appose un avis sur ce wagon et cet avis qui est rouge et qui est collé sur le côté du wagon, indique qu'il devrait être réparé avant la remise en circulation. L'inspecteur décide si ce wagon doit être détaché du train au terminus où le défaut a été remarqué ou s'il peut autoriser le train à continuer là où il pourra être réparé.

Mais lorsque nous entendons dire que des contremaîtres ou d'autres inspecteurs enlèvent ces avis, remettant ainsi la sécurité de fonctionnement d'un train en question, nous envoyons alors un inspecteur chargé d'examiner la situation et de nous dire ce qui se passe. À de nombreuses reprises, nous l'avons vérifié. Les compagnies ferroviaires, et en particulier le CN, essaient de mettre au point un système permettant de consigner ces renseignements sur ordinateur pour que tout le monde puisse les récupérer. Nous étudions actuellement leurs propositions, mais entre-temps, je ne peux souscrire à ce que vous dites sans savoir de quel défaut il s'agissait. Je sais qu'on a recours à cette pratique. Nous en avons parlé aux responsables et nous avons toutes raisons de croire que la haute direction des compagnies ferroviaires n'autorise pas leurs inspecteurs à retirer les avis indiquant la présence de wagons

[*Text*]

• 1055

Mr. Turner: This, gentlemen, also raises the question of what is classed as a real safety item. I have been told some of the item cars are not classed as defective safety appliances. This office is worried, because if the carman thought the car was okay, he would not have put a bad order card on the first one. But when he does, his boss thinks differently. I am beginning to understand that this is to meet a quota on repairs or due to car shortages. This looks like another item for the CTC.

Along the same line, what do you think of a member of the diesel shop staff who made the statement that if you only knew what was going on in the shop, and watched the way the units were being sent out, you would be surprised. Now, I have got all kinds of material. Not everybody is lying on the railroad. I know what goes on, so do you. When an employee takes it so far, here are 21 work reports, you have seen those before. They are not booked-off, all kinds of defects, nothing happens. Then we wonder why we have got problems. Regardless of what you say, sir, things are not as good as when you or I were on them.

Mr. Walter: Mr. Chairman, I am not saying that things are as good as they should be by any means . . .

Mr. Turner: Okay, you are right there. So, it is your job, our job to make sure it is 100%.

Mr. Walter: We are endeavouring to do that. But I must say that I cannot respond to a fist-full of locomotive defect report sheets, nor can I respond to an employee in the field who says he has some kind of a grievance, and is not willing to tell us what it is. But, if this is brought to the attention of our inspectors, then they act on it. I might tell you that we are presently in the process of putting together freight car safety regulations. These regulations are an endeavour to sort out of the document the railways use as their standard, the AAR Field Manual, those things which are safety related, and which our inspectors look at when they inspect a train, and which the railway inspectors will be required to look at when they inspect a train. So that when these regulations are in place, it is my hope the railways will do a better inspection. That is what we are trying to do to bring about a better inspection.

Mr. Turner: You say the CTC inspectors. Well, I can tell you in Leonard, Ontario—I have it right here in document—the CTC did not have inspectors for over two months because the guy was sick.

Mr. Walter: Yes, I happened to read the transcript of this committee, and I heard Dr. Head's response to your question on that matter before, and I concur entirely with what Dr. Head said.

[*Translation*]

défectueux lorsque cela pourrait se répercuter sur la sécurité du train.

M. Turner: Dans ce cas, messieurs, on peut alors se demander ce qui constitue une menace pour la sécurité. On m'a dit que certains wagons n'étaient pas jugés défectueux sur le plan de la sécurité. Ce bureau est inquiet car si l'inspecteur avait pensé que le wagon ne présentait aucun défaut, il n'aurait pas collé un avis dessus. Mais lorsqu'il le fait, son supérieur pense autrement. Je me demande si cela n'est pas dû au fait qu'il faille respecter un quota portant sur les réparations, ou à la pénurie de wagons. Voilà une autre question sur laquelle devra se pencher la Commission canadienne des transports.

Pour poursuivre sur le même sujet, que pensez-vous des propos tenus par un employé de l'atelier diesel selon lesquels on serait surpris de savoir ce qui se passe dans l'atelier et de voir comment les unités étaient expédiées. J'ai ici toutes sortes de documents. Tout le monde ne ment pas. Je sais ce qui se passe et vous le savez également. Lorsqu'un employé en arrive à se plaindre, voilà 21 rapports de travail, vous les avez vus auparavant. Ces rapports font état de toutes sortes de défauts et rien n'est fait. Et ensuite on se demande pourquoi il y a des problèmes. Indépendamment de ce que vous dites monsieur, la situation a empiré par rapport à l'époque où vous et moi y travaillions.

M. Walter: Monsieur le président, je ne dis pas que la situation est aussi bonne qu'elle devrait l'être, et de loin . . .

M. Turner: Mais c'est à vous et à nous de voir à ce que la situation s'améliore.

M. Walter: C'est ce que nous essayons de faire. Je dois dire que je ne peux pas répondre à une poignée de rapports d'inspection faisant état de défauts que présentent les locomotives pas plus que je ne puis répondre à un employé régional qui se plaint de quelque chose mais qui ne veut pas dire de quoi il se plaint. Mais si nos inspecteurs en ont vent, ils agissent. Je dois vous dire que nous sommes en train d'élaborer des règlements portant sur la sécurité des wagons de marchandises. À partir du manuel de l'AAR qu'utilisent les compagnies de chemins de fer, ces règlements tentent de trier ce qui se rapporte à la sécurité et ce sur quoi nos inspecteurs s'attardent et doivent s'attarder lorsqu'ils inspectent un train. Par conséquent, lorsque ces règlements entreront en vigueur, j'espère que les compagnies ferroviaires procéderont à de meilleures inspections. Voilà ce que nous essayons de faire pour améliorer nos inspections.

M. Turner: Vous parlez des inspecteurs de la Commission canadienne des transports. Bien, je puis vous dire qu'à Léonard, en Ontario, j'ai ici même le document en question, la Commission canadienne des transports n'a pas envoyé d'inspecteurs pendant plus de 2 mois parce que l'inspecteur en question était malade.

M. Walter: Effectivement, j'ai lu le compte rendu de ce Comité et j'ai entendu la réponse de M. Head à votre question sur ce sujet auparavant et je souscris entièrement aux propos de M. Head.

[*Texte*]

Mr. Turner: Are there any Canadian regulations that force the railways to inspect their equipment at regular intervals?

Mr. Walter: No, there are not. That is what these new regulations are designed to do. The inspection of trains on Canadian railways has evolved in a manner that has permitted the railways to extend the distance. As you know, having been a locomotive engineer, inspection was done at every place they took a steam engine off and put another steam engine on. That day has passed. The railways have modernized, and they are now doing different types of inspection. They want to stretch this distance out, and that is a matter presently before the Canadian Transport Commission.

Mr. Turner: The United States Federal Railroad Administration now accepts the 1,000 mile standard for inspection. Is that correct?

Mr. Walter: They accept a 1,000 mile standard for what is the equivalent of our number 1 brake inspection.

Mr. Turner: The Canadian railways insist their safety record is excellent and compares favourably with the United States railroads. How does the Canadian railway safety record compare with the European's who, they claim, have more modern and safer systems?

Mr. Walter: It is hard to compare the two. When the railways tell me their safety record compares favourably with the United States' record, I am not particularly impressed because that is a standard we would hope to go well beyond in this country.

• 1100

With regard to the European experience, if you are going to compare freight you are talking of an altogether different situation. As you know, I believe, the freight operation in Europe cannot be compared to what goes on in this country in terms of tonnage, the weight of cars, the structure of the railway, and so on.

Mr. Turner: What would you think of a train that went over three hot-boxes and burned one off going over the fourth? What would you think of that?

Mr. Walter: A train went over three hot-box detectors?

Mr. Turner: Yes.

Mr. Walter: If that happened on the Canadian National Railways I might question the analysis that the officer in charge of the hot-box detector made of the detections that came in. Now, one of the things I am impressed by with the CP application is that the hot-box detector is right by the wayside, and every time it detects a hot journal the train is stopped and inspected by the crew. But in the Canadian National system it goes to a central dispatching office, and the dispatcher makes the judgment and radios the locomotive engineer if he thinks there is a danger.

[*Traduction*]

M. Turner: Existe-t-il des règlements canadiens qui obligent les compagnies ferroviaires à inspecter leur matériel à intervalles réguliers?

M. Walter: Non, ces règlements n'existent pas. C'est là l'intention recherchée par ces nouveaux règlements. L'inspection des trains des compagnies ferroviaires canadiennes a évolué de manière à permettre à ces compagnies de prolonger l'intervalle auquel les inspections se faisaient. Comme vous le savez, j'ai été mécanicien de locomotive et je sais que l'inspection était faite chaque fois qu'une locomotive à vapeur était retirée pour la remplacer par une autre. Cette époque est révolue. Les compagnies ferroviaires se sont modernisées et procèdent maintenant à différents types d'inspections. Elles veulent maintenant augmenter cet intervalle et la Commission canadienne des transports a été saisie de cette question.

M. Turner: L'administration ferroviaire fédérale des États-Unis accepte maintenant une norme de 1 000 milles entre chaque inspection. Est-ce exact?

M. Walter: Ils acceptent une norme de 1 000 milles et cela équivaut à notre première inspection des freins.

M. Turner: Les compagnies ferroviaires canadiennes insistent sur le fait que leur passé en matière de sécurité est excellent et qu'il est comparable à celui des compagnies ferroviaires américaines. Peut-on comparer ce passé avec celui des européens qui, à leur avis, ont des systèmes plus modernes et plus sûrs?

M. Walter: Il est difficile de comparer entre réseaux. Lorsque les compagnies ferroviaires me disent que leur passé en matière de sécurité est comparable à celui des compagnies américaines, je ne suis pas particulièrement impressionné car nous espérons dépasser leur norme ici.

Pour ce qui est des Européens, la situation est tout à fait différente si vous voulez comparer le fret. Comme vous le savez, je crois, les activités de fret en Europe ne peuvent être comparées au Canada pour ce qui est du tonnage, du poids des wagons, de la structure des voies ferrées et ainsi de suite.

M. Turner: Que penseriez-vous d'un train qui passerait trois détecteurs de surchauffe avant d'être repéré sur un quatrième? Qu'en penseriez-vous?

M. Walter: Vous voulez parler d'un train qui passerait sans encombre trois détecteurs de surchauffe?

M. Turner: Oui.

M. Walter: Si tel était le cas au Canadien national, je remettrais peut-être en cause l'analyse faite par le responsable des détecteurs. Au Canadien pacifique, le détecteur se trouve au bord de la voie et chaque fois qu'il détecte un essieu qui chauffe, le train est arrêté et inspecté par les mécaniciens. Mais au Canadien national, le signal est envoyé à un bureau central, le responsable prend une décision et envoie un message radio au mécanicien s'il pense qu'il y a danger.

[*Text*]

Mr. Turner: A brotherhood member, on behalf of the members, said that as far as the men are concerned the CTC is the government and railway rubber stamp.

Mr. Walter: I beg your pardon.

Mr. Turner: This gentleman says that the CTC, as far as the men are concerned, is the government and railway rubber stamp. Whatever the railways want, you go along with; that is the opinion of many of the employees of the railways.

Mr. Walter: No, I do not agree with that, Mr. Turner. I think that is a charge that is leveled at us because in some cases we turn to the railways for experienced help. We hire people who have had experience. As a matter of fact, a few moments ago I heard you ask two of the witnesses if they had railroad background. That seemed to have some significance when you asked that question, I believe.

Mr. Mazankowski: Oh, oh. You are going to get yourself in a corner there, Charlie.

Mr. Turner: I know Mr. Walter knows perfectly well, because he has worked in the field. The other two men do not know what engineers or conductors or trainmen are up against in their day-to-day working conditions.

Mr. Walter: I know what they are up against. I know lots of people who have railroad experience, and I would not have them on my staff on a bet. They have maybe 50 years of railroad experience.

Mr. Turner: There is bad in every field. You have good doctors, and you have bad doctors too.

Many people on the railroad are concerned with the idea of taking cabooses off. Do you believe this is going to be an unsafe operation?

Mr. Walter: I would rather not comment on that; that is a matter that is presently before the commission. On the Quebec North Shore and Labrador, we have ordered test runs there. We were obliged to respond to an application by the Quebec North Shore and Labrador to change our regulations to permit this. We are conducting these tests over a period of one year, and there will be a hearing this spring on the matter.

Having said that, I would have to point out, though, that the Quebec North Shore and Labrador is a different railway than other railways in Canada, since it is mostly all captive equipment. Whatever comes out of that decision may not necessarily apply to other railways in Canada. We have indicated to the rail unions that this is our position and that we will look carefully at any other applications that come before the commission.

Mr. Turner: On the maintenance of our roadbed, in your day and my day the foreman and 4 or 5 men looked after 10 or 12 miles of track, and many American railway presidents that came over the CPR and CNR in their private cars said we had the best roadbed in North America. Now we have a few men

[*Translation*]

M. Turner: Un membre de la fraternité a dit, au nom des membres, que pour eux, la Commission canadienne des transports entérine les desiderata du gouvernement et des compagnies ferroviaires.

M. Walter: Excusez-moi?

M. Turner: Ce monsieur dit que la Commission canadienne des transports, pour ce qui est des membres, se contente d'entériner les *desiderata* du gouvernement et des compagnies ferroviaires. Vous acceptez tout ce que les compagnies ferroviaires veulent; c'est l'opinion de nombreux cheminots.

M. Walter: Non, je ne suis pas d'accord, monsieur Turner. Je crois que cette accusation nous est portée car dans certains cas nous demandons des experts aux compagnies ferroviaires. Nous embauchons des gens qui ont de l'expérience. D'ailleurs, il y a quelques instants, je vous ai entendu demander à deux témoins s'ils avaient travaillé dans les chemins de fer. Cela semblait revêtir une certaine importance lorsque vous avez posé cette question.

M. Mazankowski: Oh, oh. Vous allez être acculé au pied du mûr, Charlie.

M. Turner: Je sais que M. Walter est parfaitement au courant de la situation, car il a travaillé sur place. Les deux autres ne savent pas ce à quoi doivent faire face les ingénieurs, les conducteurs ou les mécaniciens tous les jours.

M. Walter: Je sais parfaitement ce à quoi ils doivent faire face. Je connais beaucoup de gens qui ont travaillé dans les chemins de fer et je ne voudrais pas qu'ils fassent partie de mon personnel. Ils pourraient très bien avoir 50 ans d'expérience dans les chemins de fer.

M. Turner: Il existe de mauvais éléments dans tous les domaines. Il y a de bons médecins et de mauvais médecins.

Beaucoup s'inquiètent du retrait des derniers wagons. Pensez-vous que la sécurité en souffrira?

M. Walter: Je préférerais ne pas en parler car la Commission en a été saisie. Sur la «*Québec North shore and Labrador*», nous effectuons des essais. Nous avons dû répondre à une demande par la compagnie Quebec North Shore and Labrador pour changer nos règlements dans le but d'autoriser ces essais. Ils dureront un an et des audiences auront lieu à ce sujet ce printemps.

Cela dit, je voudrais ajouter que la compagnie Quebec North Shore and Labrador est une compagnie ferroviaire différente des autres au Canada car la plupart du matériel est composé de matériel captif. Quelle que soit la décision prise, elle ne s'appliquera peut-être pas nécessairement aux autres compagnies ferroviaires canadiennes. Nous avons indiqué au syndicat de cheminots que c'était notre position et que nous examinerons très attentivement toute autre demande présentée à la commission.

M. Turner: Pour ce qui est de l'entretien des ballasts, à mon époque et à votre époque, le contremaître et quatre ou cinq autres agents entretenaient 10 ou 12 milles de voie ferrée et de nombreux présidents de compagnies ferroviaires américaines qui roulaient sur les voies ferrées du CP et du CN dans leurs

[*Texte*]

looking after many miles of track, plus the bus gang. You know that in your day if you hit a rough spot you dropped a message off or called the dispatcher on the radio and the next morning that rough spot was repaired. It is a different ball game today.

Road masters have told many railroads they would like to do the things requested, but the mainline comes first, and due to the shortage of men the rest must wait. That is cutting a lot of corners.

• 1105

In the years gone by the yard had two or three track walkers, who kept the switches clean and working properly, plus detected any major defects in the yard. At this time we are lucky to get all the switches on and the ice sanded due to the shortage of men. This is what is going on, and I have no reason to tell you a lie. I have it right here . . . United Transportation letterheads—and I have all kinds of this material.

I have said it before and I say it again: The boys back home think the railroad today is not as safe as it was many years ago. I think if you talk to many of the employees they will tell you exactly the same thing. Conditions are not as good as they were.

Thank you, sir.

The Chairman: Do you wish to comment, Mr. Walter?

Mr. Walter: It was not a question to me, but all I can say in response to that, Mr. Turner, is that times are changing. I agree with you that there are not as many people on the ground doing these jobs, doing the housekeeping that was required to maintain the roadbed and the switches and the various other things that required attention. However, today, as you know, the railways have automated machines that go over a rail line, and I am given to understand—and I think the Maintenance of Railway Union would probably agree with this—that the job these track-laying machines do is better than could have been done by manual operation many years ago.

Whether or not the railways have sufficient employees to meet all the requirements they might have in maintaining their track we leave to some extent with the railways themselves. They have priorities, and their main priority is to look after the main lines. Sometimes this results in deferred maintenance on branch lines and in yards, and that fact is readily admitted by the railways.

We think they are doing a reasonably good job. Where we find evidence that they are compromising safety we certainly get after the railways, and they respond to that.

I think that is about all I can say, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

wagons particuliers disaient que nous possédions la meilleure superstructure en Amérique du Nord. Maintenant, quelques hommes entretiennent de nombreux milles de voie ferrée. Vous savez parfaitement qu'à votre époque, si vous trouviez un défaut, vous envoyiez un message radio aux responsables et le matin suivant, ce défaut était réparé. Mais la situation est tout autre aujourd'hui.

Les ingénieurs ont avisé de nombreuses compagnies ferroviaires qu'ils voudraient apporter les changements demandés, mais la voie ferrée principale est prioritaire et le reste des voies doit attendre en raison de la pénurie d'hommes. C'est aller un peu vite en besogne.

Par le passé, la gare avait deux ou trois employés qui marchaient le long des voies pour nettoyer les aiguillages, pour les entretenir, et également signaler tous les défauts importants qu'ils auraient pu constater. Aujourd'hui, nous manquons tellement de personnel que nous nous estimons heureux quand tous les aiguillages marchent et quand on réussit à mettre du sable sur la glace. Voilà la situation, je n'ai pas de raison de vous mentir. J'ai tous les détails ici, sur du papier à en-tête de *United Transportation*, j'ai tout un tas de détails.

Je l'ai déjà dit, je le répète, chez nous les gens sont convaincus que les trains ne sont plus aussi sûrs que jadis. Il y a beaucoup d'employés qui vous diront la même chose; les conditions ne sont plus aussi bonnes.

Merci monsieur.

Le président: Monsieur Walter, vous voulez ajouter quelque chose?

M. Walter: La question ne s'adressait pas à moi, mais je peux tout de même dire à M. Turner que les temps changent. Je suis d'accord avec vous, il n'y a plus autant d'employés pour accomplir ces tâches, pour faire les travaux d'entretien qui sont nécessaires pour s'occuper du ballast et des aiguillages comme cela devrait être fait. Cela dit, comme vous le savez, aujourd'hui les compagnies ont des machines automatiques qui parcourent les voies et on me dit, et j'imagine que le syndicat des préposés à l'entretien des voies en conviendra, ces machines qui posent les voies travaillent plus efficacement qu'on ne le faisait manuellement jadis.

Quant à savoir si les compagnies ont suffisamment d'employés pour entretenir leurs voies comme elles doivent l'être, dans une certaine mesure, c'est aux compagnies de chemins de fer elles-mêmes d'en décider. Elles ont des priorités, et leur principale priorité, ce sont les grandes lignes. Il arrive que l'entretien des lignes secondaires subisse des retards, de même que les gares, et d'ailleurs, les compagnies le reconnaissent elles-mêmes.

A mon avis, elles ne se débrouillent pas mal. S'il nous arrive de constater que la sécurité est sacrifiée, immédiatement, nous contactons les compagnies qui prennent alors des mesures.

Monsieur le président, c'est tout ce que je peux vous dire.

[*Text*]

Mr. Turner: If that was true, I would not be getting letters like this.

Mr. Walter: Mr. Turner, I think you may get letters even if that is true. I know from my experience in the trade union movement that when I ran down many of the letters I got they did not have the substance they should have. When I say that I do not mean to imply that people were writing in when they did not have concerns. They have concerns. I realize that, and I appreciate it.

In the Canadian Transport Commission we are doing the best we can with the staff we have to regulate the railroads and make sure they provide a safe operation. I think they are providing a reasonably safe operation, and my thought in that regard is strengthened by the statistics we have that indicate that railroad accidents are down. They are not where we would like them to be, but nevertheless they are down over previous years.

The Chairman: Thank you, sir.

With that the committee will recess until 11.15 when we will go to the second round of questioning.

Mr. Walter: Thank you, Mr. Chairman.

• 1109

[*Translation*]

M. Turner: Si c'était vrai, je ne recevrais pas de lettre comme celle-ci.

M. Walter: Monsieur Turner, que ce soit vrai ou pas, vous recevrez des lettres. Quand je travaillais pour le mouvement syndical, je sais que beaucoup de lettres nous parvenaient qui n'étaient pas tellement fondées. Cela ne veut pas dire que leurs auteurs n'avaient pas des inquiétudes véritables, pas du tout, et je m'en rends bien compte.

A la Commission canadienne des transports, nous faisons tout ce que nous pouvons avec le personnel dont nous disposons pour réglementer les chemins de fer, pour qu'ils respectent certaines normes de sécurité. À mon sens, ils sont raisonnablement sûrs, ce qui est d'ailleurs confirmé par les statistiques qui indiquent que les accidents de chemins de fer sont en baisse. Ce n'est pas encore parfait, mais le nombre des accidents a tout de même baissé depuis quelques années.

Le président: Merci, monsieur.

Cela dit, nous levons la séance jusqu'à 11h15; nous passerons alors au deuxième tour de questions.

M. Walter: Merci, monsieur le président.

• 1119

The Chairman: We will resume our hearings with Mr. Mazankowski, on the second round.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I just wanted to get back to the question of the reduction of speeds, so I can clarify in my own mind—Commissioner Walter said the economic impact outweighed any safety benefit that could accrue, in the panel's opinion in consideration of this. I take it that essentially that is a judgment value; there are really no statistical data or facts and figures that really back that up. Is that true?

Mr. S. Kaplan: No. I think the evidence that was presented to the panel, in my judgment at least, convinced me that the economic impact was greater than any benefit that would be gained from reducing the speed from 35 to 25. At the commission we have a summary of this evidence, which I would be pleased to supply to any of the members of this committee.

Mr. Mazankowski: I have it right in front of me, and really what it states at page 48 is essentially what I am saying, and I quote:

> The setting of a speed limit in this context must rely mainly on the long established track engineering principles and on the powers of intuition and common sense rather than hard statistical data . . .

• 1120

The setting of a speed limit in this context must rely mainly on the long established track engineering principles and on

Le président: Nous reprenons nos travaux. C'est à M. Mazankowski pour un deuxième tour.

M. Mazankowski: Je reviens à la question de la réduction de la vitesse. Je voudrais préciser un point. Le commissaire Walter a indiqué que les considérations d'ordre économique contrebalançaient tous les avantages du point de vue de la sécurité, de l'avis du comité qui avait examiné la question. Si je comprends bien, ce n'est qu'une opinion. Elle ne repose pas sur des statistiques ni sur des données précises.

M. S. Kaplan: Les témoignages présentés devant le Comité m'ont convaincu, en ce qui me concerne, du fait que les désavantages du point de vue économique contrebalançaient tous les avantages qu'il pouvait y avoir à réduire la vitesse de 35 à 25 du point de vue de la sécurité. Nous avons un résumé de ces témoignages à la commission. Nous pouvons le fournir aux membres du Comité s'ils le désirent.

M. Mazankowski: Je l'ai ici devant moi. Il y est indiqué à la page 48:

> La détermination de la limite de vitesse dans ce contexte doit se fonder en grande partie sur les principes de la technique des voies depuis longtemps établie ainsi que sur les facultés d'intuition et de bon sens plutôt que sur des données statistiques brutes . . .

La détermination de la limite de vitesse dans ce contexte doit se fonder principalement sur les principes de la techni-

[*Texte*]

the powers of intuition and common sense rather than hard statistical data and risk analysis. Such data and analysis simply do not exist in sufficient detail with sufficient reliability to be accurate.

Essentially, that was the conclusion I had drawn from your comments. You have all kinds of figured bandied about, that it would cost CN and CP . . . some say a million; some say more. You have a differential, in terms of what sort of additional time would be required. My impression is that it has not been really analysed all that thoroughly. You have heard the evidence through the show cause hearing, and essentially the decision was based upon the evidence presented, rather than any initiative by yourselves or by Transport Canada to really determine, in an accurate manner, whether in fact the economic impact outweighed any safety considerations that might be achieved. I guess you do not have to comment on it, but that is the view that rests with me.

I would like to ask, Mr. Chairman, Commissioner Walter, the relationship of the Inspector General for Transportation Safety and, particularly as it applies to rail, the relationship of that office with the CTC.

Mr. Axworthy has said that the issue of the speed of the trains through densely populated areas was going to be referred to the Inspector General for Transportation Safety, and that he would be making his decision later, based upon Mr. Thorneycroft's recommendation. I take it to mean that the Inspector General for Transportation Safety is really looking over the shoulder of the CTC.

Mr. Walter: That may be. I have not seen his terms of reference yet. I will be very interested in seeing them. I do not think, without changes in the legislation, he will take away the role of the CTC in regulating safety.

Mr. Mazankowski: He is obviously second-guessing the work that you are doing.

Mr. Walter: That could be. I will have to wait and see how that develops. I think though, in fairness to the Minister, he needs someone to advise him when he gets conflicting views from groups such as Amtrak, the railways and the Railway Transport Committee. So I see Mr. Thorneycroft's role as supplying the Minister with information that he requires to make these decisions.

Mr. Mazankowski: Then, Mr. Chairman, what relationship does Mr. Ellison have with the new Inspector General? I was always left with the impression that his task was to provide advice to the Minister when there are two conflicting points of view with regard to the transportation of dangerous goods. What sort of relationship do you have with the Inspector General for Transportation Safety? What sort of line of authority or reporting takes place with regard to this new entity?

The Chairman: Mr. Ellison.

[*Traduction*]

que des voies depuis longtemps établis, sur les facultés d'intuition et de bon sens plutôt que sur des données statistiques brutes et des analyses de risque. Ces données et ces analyses ne sont tout simplement pas suffisamment détaillées, pas suffisamment fiables.

J'en étais venu exactement à la même conclusion en vous écoutant. Vous avez brandi toutes sortes de chiffres, indiqué qu'il en coûterait au CN et au CP un million, peut-être plus. Les chiffres ne concordent pas non plus en ce qui concerne le temps supplémentaire nécessaire. J'ai l'impression que tout cela n'a pas été analysé suffisamment. Les témoignages que vous avez entendus ont été présentés lors d'audiences destinées à faire la preuve. Votre décision était fondée sur ces témoignages. Vous n'avez rien fait vous-même, ou Transports Canada n'a rien fait, pour essayer de déterminer si vraiment les répercussions d'ordre économique annulaient les avantages qu'il pouvait y avoir du côté de la sécurité. Je ne vous demande pas de vous expliquer davantage, mais c'est l'impression que j'ai.

Par ailleurs, je voudrais connaître le point de vue du commissaire Walter, monsieur le président, sur les rapports qui existent entre le bureau de l'inspecteur général de la sécurité des transports, pour ce qui est du transport ferroviaire, et la Commission canadienne des transports.

M. Axworthy a déjà indiqué que la question de la vitesse des trains dans les secteurs fortement peuplés serait confiée à l'inspecteur général de la sécurité des transports et que sa décision, à lui, dépendrait au moment opportun de la recommandation de M. Thorneycroft. Si je comprends bien, l'inspecteur général de la sécurité des transports passe par-dessus la Commission canadienne des transports.

M. Walter: C'est possible. Je n'ai pas encore vu son mandat. Je suis curieux de voir ce que c'est. Je ne pense pas, cependant, qu'il pourra, sans des modifications à la loi, s'accaparer le rôle de la Commission canadienne des transports en matière de sécurité.

M. Mazankowski: Il est quand même chargé de revoir ce que vous faites.

M. Walter: C'est possible. Je dois cependant attendre les événements. À la décharge du ministre, il faut dire qu'il a besoin de quelqu'un pour le conseiller devant les avis contradictoires qu'il reçoit de groupes comme Amtrak, les chemins de fer et le Comité des transports par chemins de fer. Je suppose que le rôle de M. Thorneycroft consiste à le conseiller pour lui permettre de prendre des décisions.

M. Mazankowski: Quel rapport M. Ellison entretient-il avec le nouvel inspecteur général? Je pensais que son rôle, à lui, consistait à conseiller le ministre lorsqu'il se trouvait devant des points de vue contradictoires relativement au transport des produits dangereux. Quels sont ses rapports avec l'inspecteur général de la sécurité des transports? Où se situe ce nouveau bureau dans la hiérarchie?

Le président: Monsieur Ellison.

[*Text*]

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. My understanding is that Mr. Thorneycroft, at the request of the Minister, could examine any policy or activities of the dangerous goods directorate and comment to the Minister, in whatever manner he sees fit, to the way in which we are discharging our role and whether or not we should be doing things differently.

Mr. Mazankowski: So he is looking over your shoulder as well.

Mr. Ellison: Very definitely.

Mr. Mazankowski: And he is looking over the shoulder of the CTC. So he could come along and recommend to the Minister that the CTC, supported by your views . . . The issue of the reduction of the speeds and the points made by the railway . . . it is a bunch of hogwash. Basically, he could overrule the recommendations that you have been living with. Is that not true?

Mr. Walter: I think the Minister can do this in any event. Where he seeks his advice I guess is up to the Minister. The Minister can recommend to the Cabinet, as I understand, to overturn any decision of the Canadian Transport Commission.

• 1125

Mr. Mazankowski: This new entity is either for show or it is going to have some real meaning. Have there been any discussions about the relationship? I mean, it is either there to demonstrate that he is going to have more than one point of view and he is going to have checks and balances in the system, or it might even be—if I were sitting in your position, I would suspect that was a kind of gesture of non-confidence in the work I had been doing in the discharge of that particular mandate.

Mr. Walter: I think I would be premature in making that judgment, until we find out what the gentleman is going to do. I might say I have inquired about his terms of reference so I can find out what his role will be. As far as I know they are not available yet.

Mr. Mazankowski: His appointment took place on February 13. Are you saying there are no clear-cut terms of reference for the duties of the inspector general?

Mr. Walter: As far as I am concerned, there are not. I have not seen them.

Mr. Mazankowski: What about yours, Mr. Ellison? Are you aware of the terms of reference? It just seems like another level of bureaucracy, or the opportunity to make another appointment. There was obviously some urgency, I would have suspected, in the appointment here. It is rather strange that two months later he does not have terms of reference.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I have seen early drafts of the terms of reference and they did include, as I have stated, the ability and responsibility at the Minister's request to overview or oversee things we are doing to make sure we do not get ourselves into a particular rut or particular pattern of thinking.

[*Translation*]

M. Ellison: Si je comprends bien, monsieur le président, M. Thorneycroft, à la demande du ministre, peut examiner n'importe quelle politique ou activité de la direction des marchandises dangereuses et lui faire rapport, de la façon qu'il juge appropriée, quant à la façon dont nous nous acquittons de nos fonctions et quant à la possibilité pour nous de faire les choses différemment.

M. Mazankowski: Il vous passe par-dessus.

M. Ellison: Absolument.

M. Mazankowski: Et il fait la même chose pour ce qui est de la Commission canadienne des transports. Il peut indiquer au ministre, par exemple, que la Commission canadienne des transports, sur vos avis . . . Il peut prétendre que pour ce qui est de la réduction de la vitesse les arguments présentés par les chemins de fer . . . il peut dire au ministre que tout cela ne tient pas debout. Il peut passer outre les recommandations que vous avez vous-même suivies jusqu'ici. N'est-ce pas?

M. Walter: Le ministre peut en faire à sa guise de toute façon. Quant au choix de ses conseillers, c'est son affaire. Rien n'empêche le ministre de recommander au cabinet de renverser les décisions de la Commission canadienne des transports.

M. Mazankowski: Ce nouveau bureau a été créé pour la frime ou il doit avoir une influence réelle. A-t-il été question des rapports à établir avec lui? Je suppose qu'il est là pour apporter un autre point de vue, qu'il constitue une autre garantie à l'intérieur du système . . . remarquez bien que si j'étais à votre place, j'y verrais une sorte de blâme à l'égard de mon travail.

M. Walter: Il est trop tôt pour porter ce jugement puisque le mandat de ce monsieur n'est pas encore connu. J'ai déjà essayé d'avoir des précisions sur son mandat et sur son rôle. Que je sache, tout cela n'est pas encore précisé.

M. Mazankowski: Il a été nommé le 13 février. Vous voulez dire que son mandat et ses fonctions ne sont pas encore définis de façon précise?

M. Walter: Pas à ma connaissance. Je n'ai rien vu à ce sujet.

M. Mazankowski: Et vous, monsieur Ellison? Vous avez vu son mandat? Il se peut que ce soit seulement un autre élément de bureaucratie, une autre occasion de procéder à une nomination. Je suppose qu'on a voulu procéder rapidement. Il est quand même étrange que deux mois après, on ne sache pas encore quel est le mandat de cet inspecteur général.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: J'ai vu des ébauches de mandat, qui indiquaient, comme je l'ai déjà dit, que cette personne devait, à la demande du ministre, surveiller notre action de façon que nous évitions certains problèmes ou certaines solutions arrêtées. Je paraphrase ici ce que j'ai lu. En ce qui me concerne, je n'y vois pas

[*Texte*]

I am paraphrasing the terms of reference. I do not regard that as being any expression of non-confidence. I just look at it in the broader sense of political science and public administration, where there should be some ability independently to assess what my particular component of the department . . .

Mr. Mazankowski: You are being very generous, Mr. Ellison. I can only assume you are going to be taking your marching orders from the Inspector General of Transportation Safety from here on in. Otherwise what valid or useful purpose is he going to serve?

I do not want to be mischievous here, but that is the way I see it, as an outsider; and I make this point as an outsider.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I believe I take my instructions from the Minister, through the deputy minister.

Mr. Mazankowski: Yes, but you just said that he would be monitoring you and calling to mind some duties you may have overlooked, or some duties that you must perform. Otherwise what is the point of having him there?

Mr. Ellison: I believe the point of having him is possibly that any organization may develop a pattern of thinking, or a pattern of policy formulation, which may not take into account extraordinary interests, and where that is brought to the attention of the Minister, the Minister may ask somebody else to examine it and then decide on that person's recommendations whether he would reinstruct the department.

Mr. Mazankowski: Oh, yes. That kind of philosophy could carry us on *ad infinitum.*

The Chairman: Since they are politically philosophical questions, perhaps when the Minister is here next week it would be appropriate to put them to him.

Mr. Mazankowski: I am just trying to lay the groundwork, Mr. Chairman.

The Chairman: I thought you might be, Mr. Mazankowski, yes.

Mr. Mazankowski: May I move on to a couple of other subjects. We have two other areas that I think were touched on in some of the recommendations on M-TRAC. I have a whole host of questions here, Mr. Chairman.

Commissioner Walter, I would like you to comment on the recommendation on the treatment of empty tank cars as full ones, having regard to the incidents that occurred in the Winnipeg Yard and the MacMillan Yard.

• 1130

I guess the European experience has followed a special course that more or less treats empties as fulls. What are the ramifications and the repercussions of that?

Mr. Walter: I hope I am not stepping on Mr. Ellison when I say what I am going to say now, but the fact of the matter is . . .

[*Traduction*]

un blâme. J'y vois simplement une action politique ou administrative plus large destinée à apporter un point de vue indépendant sur le travail de cet élément du ministère . . .

M. Mazankowski: Vous êtes très généreux, monsieur Ellison. Je ne puis que supposer quant à moi que vous allez prendre vos ordres auprès de l'inspecteur général de la sécurité des transports à compter de maintenant. Quel autre rôle pourrait-il avoir?

Remarquez bien que je ne veux pas être méchant. Je vous dis ce que j'en pense en tant qu'observateur de l'extérieur.

M. Ellison: Je reçois mes instructions du ministre, par l'intermédiaire du sous-ministre.

M. Mazankowski: Mais vous venez de dire que cette personne doit vous surveiller et pouvoir vous appeler afin de vous signaler des oublis ou des manquements. Quel autre rôle pourrait-elle avoir?

M. Ellison: En ce qui concerne son rôle, je suppose que n'importe quel organisme peut en arriver à avoir une certaine façon de penser, une certaine façon de formuler ses politiques, qui ne tiennent pas compte d'intérêts spéciaux, ce genre de situation peut être portée à l'attention du ministre. Le ministre à ce moment-là peut faire appel à quelqu'un d'autre avant de décider sur la foi de ces recommandations si d'autres instructions doivent être données à l'organisme en question.

M. Mazankowski: Je comprends. Mais c'est un processus qui pourrait ne pas avoir de fin.

Le président: Puisqu'il s'agit de questions de politique, elles devraient peut-être être posées au ministre lorsqu'il comparaîtra devant le Comité la semaine prochaine.

M. Mazankowski: J'essayais simplement de préparer le terrain, monsieur le Président.

Le président: C'est ce que je croyais, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vais passer à un autre sujet. Il a été question de deux choses en particulier dans les recommandations sur M-TRAC. C'est un domaine sur lequel j'ai une multitude de questions, monsieur le président.

D'abord, je voudrais que vous nous disiez, commissaire Walter, ce que vous pensez de la recommandation que l'on traite les wagons citernes vides comme s'ils étaient pleins, à cause de ce qui s'est passé à la gare de triage de Winnipeg et la gare de triage MacMillan.

En Europe, c'est à peu près la politique qui a été suivie jusqu'à présent: les wagons vides sont traités comme les wagons pleins. Quelles seraient les répercussions d'une telle politique en ce qui nous concerne?

M. Walter: J'espère que je ne m'immisce pas dans les affaires de M. Ellison en disant ce que je dis maintenant, mais le fait est que . . .

[*Text*]

Mr. Mazankowski: I have the impression, Mr. Chairman, we would have been better off if we had had these two groups of witnesses independently. I think there is a certain amount of impairment in . . .

Mr. Walter: I hope I do not leave that impression. I read the report . . .

The Chairman: If Mr. Walter steps on Mr. Ellison, I assume we will give Mr. Ellison a chance to clear out from under his boot.

Mr. Walter: What I was going to say is that the comparison between the European experience and the North American experience, as stated in the document Mr. Ellison prepared, is somewhat misleading, because the Europeans do not give special attention to their dangerous commodity loads. In North America we have such tremendous-size cars we have problems with them. The commission has exercised its jurisdiction to order thermal protection, head shield protection. In Europe they do not have problems with head shields because they do not have the type of coupling system that we have, so they do not have to have head shields. They do not have relief valves on their tank cars. They are not built to a standard specification such as ours are. I understand each European state has different standards. They are at this time introducing standards. At least it is standard all over North America.

So when you say that the European railroads do not give special attention to the handling of their cars, that does not indicate we should be doing what the Europeans are doing. What the Europeans are doing is just handling them in the train. As far as my knowledge is concerned, they do not have marshalling regulations that require these loads to be located at specific places in the train. We put these regulations in effect following Mississauga, but there were regulations prior to Mississauga that kept the dangerous loads away from the occupied parts of the train; the caboose and the engine. They kept certain chemicals separated so as not to cause an accident again.

Mr. Mazankowski: What about empties, though?

Mr. Walter: Empties—well, we have regarded empties as not being as dangerous as loads. I was a member of the panel on the Winnipeg accident. I participated in that decision, and I agree fully with it. We heard the evidence at the show-cause inquiry and considered that the people, including M-TRAC, who were saying that it is very dangerous to have a chlorine car derail and burst open in a highly populated area because of the difficulty of evacuating the people in downtown Toronto . . . It was done very successfully in Mississauga, but down where the railway crosses Yonge Street, that would be a different matter. We recognized that, and we put all these things in place to assure a safe operation across the North Toronto subdivision; as safe as can be expected.

As far as the empty chlorine car is concerned, if it fractures, chlorine is going to be released. The amount of residue in that

[*Translation*]

M. Mazankowski: J'ai l'impression, monsieur le président, que nous aurions dû convoquer indépendemment ces deux groupes de témoins. Ils sont limités dans une certaine mesure . . .

M. Walter: J'espère que ce n'est pas l'impression que je vous donne. J'ai lu le rapport . . .

Le président: Si M. Walter s'immisce dans les affaires de M. Ellison, ce dernier a la possibilité de répliquer.

M. Walter: Ce que j'allais dire c'est que la comparaison entre la situation qui prévaut en Europe et la situation que nou connaissons en Amérique du Nord, telle qu'elle est établie dans le document de M. Ellison, peut être trompeuse. En effet, les Européens n'accordent pas une attention spéciale au transport de leurs marchandises dangereuses. En Amérique du Nord, nos wagons sont tellement grands que nous pouvons avoir des problèmes. La commission a exercé ses pouvoirs en ordonnant une protection thermique, un protecteur de porte-semelles. En Europe, il n'y a pas de problèmes de ce côté parce que le dispositif d'attelage n'est pas le même. Il n'est pas nécessaire d'avoir des protecteurs de porte-semelles. Les wagons-citernes ne sont pas équipés non plus de soupapes de sécurité. Les normes de construction des wagons ne sont pas les mêmes. Si je comprends bien, chaque pays a ses propres normes en Europe. Ce n'est qu'en ce moment que des normes uniformes sont introduites. Au moins, en Amérique du Nord, les normes sont semblables partout.

Ce qui ne veut pas dire évidemment que nous ne devrions pas faire la même chose et que nous ne devrions pas accorder une attention spéciale à nos wagons. Les Européens se contentent d'ajouter ces wagons aux trains. À ma connaissance, ils n'ont pas de règlements spéciaux s'appliquant au triage de ces wagons comme c'est le cas ici. Il n'est pas nécessaire de leur trouver des endroits spéciaux. Nous avons édicté des règlements après l'incident du Mississauga, mais il en existait déjà auparavant. Les marchandises dangereuses étaient tenues à l'écart des autres parties du train, du wagon de queue et de la locomotive. Certains produits chimiques étaient tenus à l'écart pour éviter tout risque d'accident.

M. Mazankowski: Et les wagons vides?

M. Walter: Nous avons considéré les wagons vides comme moins dangereux que les wagons pleins. J'étais membre du comité formé à la suite de l'accident de Winnipeg. J'ai pris part à la décision et y ai souscrit totalement. Lors des audiences destinées à faire la preuve, des gens, à M-TRAC en particulier, ont indiqué qu'il pouvait être très dangereux d'avoir un wagon de chlore qui déraille et s'éventre dans un secteur fortement peuplé comme le centre de Toronto, à cause de l'évacuation de la population . . . L'évacuation s'est très bien déroulée à Mississauga, mais le problème pourrait être totalement différent à la traverse de la rue Yonge. Nous avons accepté cet argument, et nous avons prévu toutes ces précautions de façon à assurer un transport sûr dans la subdivision de Toronto-Nord. Le processus est aussi sûr que possible.

Pour ce qui est des wagons de chlore vidés de leur contenu, s'ils se brisent, il peut y avoir une certaine fuite de chlore. Les

[*Texte*]

car may cause people in the immediate vicinity to be sick. It may even be more serious than that for someone standing right beside the car. But it is not going to require the evacuation of the whole downtown area.

We have seen, as a result of the accident in Winnipeg, that empty propane cars can explode. We knew that. That was not news to us. We have put in place some measures; ordered the railways to do certain things that will prevent a recurrence of that type of accident. But our basic position is that the empty is not as dangerous as the load. It has to be treated with some regard and it has to be treated carefully, but it does not require the full regulation that the load requires.

The Chairman: *Madame Côté.*

• 1135

Mme Côté: Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Ellison et a trait à une enquête qui devrait être faite par le ministère des Transports ou la Commission canadienne des transports, je ne sais trop, concernant le transport des explosifs au quai de Rimouski, et à celui de Pointe-au-Père occasionnellement. Vous savez que depuis plusieurs mois, on critique le fait qu'on laisse des wagons chargés d'explosifs sur une voie d'évitement située entre Saint-Anaclet et Pointe-au-Père. Je voudrais savoir où on en est dans cette enquête-là et à quel moment on pourra connaître la vérité sur les incidents dont on a fait état.

M. Ellison: Monsieur le président, je pense que la Section des havres et ports fera une enquête globale sur le transport des explosifs dans les provinces Maritimes et l'Est du Canada en général. Cette enquête portera sur tout le transport ferroviaire et par route des explosifs vers le port, sur la manutention dans le port et sur le transport maritime du port vers l'Europe et les pays.

J'ai vu le mandat du consultant il y a deux semaines, et je pense que l'Administration du transport maritime a l'intention de donner le contrat en avril ou en mai, le rapport devant être fait avant la fin de l'année. Entre temps, les fonctionnaires des Havres et ports et nous-mêmes ferons de temps à autre des enquêtes sur la manutention dans certains ports, y compris Rimouski.

Mme Côté: Monsieur le président, autant que je sache, il n'est pas arrivé d'accidents depuis plusieurs années; même, je ne pense pas qu'il se soit déjà produit un accident. Cependant, les gens sont inquiets et craignent que des accidents se produisent. Vous me dites que le mandat sera confié à des consultants et qu'une étude sera faite sur tout le territoire de l'Est du Canada concernant tant le transport par route que l'entreposage sur les voies d'évitement et la manutention dans les ports pour charger les bateaux. Les consultants, ce sont des gens à l'extérieur de la Commission canadienne des transports ou du ministère?

M. Ellison: Oui. Il y aura une proposition de faite aux grands consultants en matière de transports concernant une étude sur tout le système de manutation des marchandises

[*Traduction*]

restants de chlore dans le wagon peuvent rendre malades les gens qui se trouvent dans le voisinage immédiat. C'est peut-être pire même que pour ceux qui se trouvent juste à côté du wagon. Cependant, ce n'est pas le genre de problème qui peut nécessiter l'évacuation de toute une population.

Nous avons vu, après ce qui s'est passé à Winnipeg, que les wagons de gaz propane vides peuvent exploser. Remarquez bien que nous le savions déjà. Nous avons quand même exigé certaines précautions des chemins de fer de façon à éviter un nouvel accident de ce genre. De façon générale, cependant, nous considérons que les wagons vides ne sont pas aussi dangereux que les wagons pleins. Ils doivent faire l'objet de précautions, mais pas autant que les wagons pleins. Il n'est pas nécessaire que la réglementation soit la même.

Le président: *Mrs. Côté.*

Mrs. Côté: Mr. Chairman, my question is for Mr. Ellison and it concerns an investigation that was to be done by either the Ministry of Transport or the Canadian Transport Commission, I am not sure which. The investigation was to cover the transportation of explosives to the dock at Rimouski and, occasionally, to Pointe-au-Pére. For the past few months, as you know, there has been criticism of the fact that cars loaded with explosives are left on a loop line between Saint Anaclet and Pointe-au-Père. I would like to know what stage the investigation has reached and when we will know the facts about the incidents that have been brought to light.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I believe the harbours and ports division is carrying out a comprehensive investigation of the transportation of explosives in the maritimes and in eastern Canada in general. This investigation will deal with all rail and road transportation of explosives to the port, handling in the port and marine transportation from the port towards Europe and other countries.

Two weeks ago, I saw the consultant's mandate and I believe the Marine Transportation Administration intends to give out the contract in April or May as the report must be finished by the end of the year. Meanwhile, the harbours and ports officials and ourselves carry out investigations from time to time on handling in certain ports, including Rimouski.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, as far as I know there have been no accidents in recent years. Actually, I do not think there has ever been one. However, people are concerned and are afraid that accidents might happen. You have said that the responsibility for the study will be handed over to consultants and that their investigation will include road transport, storage on side tracks and handling in the ports before shipping throughout eastern Canada. Are these consultants from outside the Canadian Transport Commission or the ministry?

Mr. Ellison: Yes. A proposal will be made to a major consultant group for a study of the entire system of handling dangerous goods. It will include all of eastern Canada, as there

[*Text*]

dangereuses. Il faut le faire pour tout l'Est du Canada parce qu'il y a seulement un ou deux fabricants d'explosifs et un ou deux parcours de transport routier ou ferroviaire. Il faut donc examiner tout cela ensemble pour voir s'il ne serait pas possible de transférer à un autre endroit les explosifs du système de transport de surface aux cargos.

Mme Côté: J'aimerais anticiper un peu, avec votre permission, monsieur le président. J'aimerais que M. Ellison me dise si le ministère ou la Commission a l'intention de centraliser à certains endroits la manutention de ces produits.

M. Ellison: Je pense que c'est une possibilité qui sera examinée. Actuellement, on utilise plusieurs ports pour la manutention des explosifs et il faudra peut-être créer un nouveau port pour cela, à un endroit choisi précisément pour minimiser le risque.

Mme Côté: Le risque d'accidents.

Monsieur le président, ce sera ma dernière question. Est-ce que les consultants dont vous parlez feraient une enquête privée ou tiendraient aussi des audiences publiques pour savoir ce que les gens pensent de ce genre de choses?

M. Ellison: Je ne sais pas vraiment. Je pense que ce sera surtout une enquête privée. Ils vont en discuter ou les déterminer pour les fabricants, les camionneurs, les ports, peut-être dans la municipalité, mais je ne crois pas qu'il y ait d'audiences publiques.

• 1140

Mme Côté: Ce serait plutôt une évaluation du travail sur les ports autant que sur les transporteurs ferroviaires et la façon dont sont manipulés les explosifs.

M. Ellison: Oui.

Mme Côté: Et ce rapport ne serait pas disponible avant quelques mois, d'après ce que je peux voir. Cela pourrait aller à la fin de l'année, n'est-ce pas?

M. Ellison: Je pense qu'il y aura des rapports provisoires.

Mme Côté: D'accord.

M. Ellison: Mais l'assemblage des statistiques, par exemple, sera difficile parce qu'il n'y en a pas beaucoup et il faut examiner ce qui existait dans le passé et ce que l'on prévoit pour l'avenir, au chapitre du transport de ces produits. Je crois qu'il envisage de donner un aperçu du transport pour les années '90 et le siècle prochain.

Mme Côté: J'ai encore du temps, monsieur le président, n'est-ce pas?

Je voudrais savoir, monsieur Ellison, si au niveau des syndicats, comme l'Union des débardeurs, cela cause des problèmes. Ont-ils fait des représentations sur les risques ou ont-ils formulé des exigences quant à la manutention des explosifs dans les ports?

Comme autre question, existe-t-il des règles qui sont revues périodiquement pour assurer la protection de l'environnement? Je parle, bien entendu, de l'endroit où se trouvent les trains ou le port.

[*Translation*]

are only one or two manufacturers of explosives and only one or two road or rail transportation routes used. So the whole question has to be considered to determine whether it would be possible to transfer the surface transportation to another place.

Mrs. Côté: If I may, Mr. Chairman, I would like to think ahead for a moment. I would like Mr. Ellison to tell me whether the ministry or the Commission intends to centralize the handling of these goods in certain specific places.

Mr. Ellison: I think that possibility will be considered. At the moment, several ports are used for the handling of explosives; perhaps a new port should be created for this purpose at a given site in order to minimize the risk.

Mrs. Côté: The risk of accidents.

Mr. Chairman, this will be my last question. Will the consultants you mentioned be carrying out a private investigation or will they be holding public hearings to hear what people have to say in this matter?

Mr. Ellison: I really do not know. I suspect it would be mainly private. They will be discussing the whole question and perhaps be talking to the manufacturers, the truckers, the ports, and perhaps even people in the municipality. However, I do not think they will hold public hearings.

Mrs. Côté: So, essentially it will be an evaluation of the work done in the ports as well as the rail transportation and the way explosives are handled.

Mr. Ellison: Yes.

Mrs. Côté: And the report will not be available for a few months yet, as I see it. It could take up to the end of the year, could it not?

Mr. Ellison: There will be interim reports, I believe.

Mrs. Côté: Fine.

Mr. Ellison: But gathering statistics will be difficult because there are not many. So, the investigators will have to examine the background as well as determine what the future intentions are for transportation of these goods. I think that the investigation is designed to give an overview of transportation in the 1990s and in the next century.

Mrs. Côté: I still have some time left, do I not, Mr. Chairman?

Mr. Ellison, I would like to know whether any of the unions, the dockers' union, for instance, has caused any problems. Have they made any representations about the risks involved or made any demands about handling explosives in the port?

As a supplementary, are there existing rules that are revised periodically to make sure the environment is protected? I am referring, of course, to the areas adjacent to the track or the port.

[*Texte*]

M. Ellison: Oui. Il y a une série de règlements sur les explosifs. Certains ont été émis par la Commission canadienne des transports, d'autres par le ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources ou par la Commission des ports pour la manutention des explosifs. Il faut les respecter pour l'équipement utilisé ou la distance par rapport aux autres zones résidentielles, aux hôpitaux ou aux écoles.

Mme Côté: Quand vous me parlez, monsieur Ellison, du manque de statistiques ou de connaissances quant au volume et au genre d'explosif susceptible d'être transporté, cela m'étonne. Il me semblait que dans les ports, on tenait compte du volume des marchandises, de leur nature, de leur destination et de leur provenance.

M. Ellison: On a commencé à recueillir des statistiques, il y a deux ans. Les grandes sociétés ferroviaires possèdent, évidemment, des statistiques sur le transport des explosifs, mais il y a aussi le transport par camion. Or, Statistique Canada n'avait rien là-dessus. Il faut donc essayer de rassembler toutes les statistiques possibles.

Mme Côté: Je vous remercie beaucoup, monsieur Ellison et monsieur le président.

Le président: Merci, madame Côté.

Just before I go to Mr. Gustafson, I would like to point out to members of the committee that the clerk will be circulating today the first report of the committee to the House for this session. I would like to deal with that next Tuesday at 3.15 p.m., so your notice next week will say 3.15 p.m. rather than 3.30 p.m. The Minister is supposed to be here at 3.30 p.m. We will advise him to be here at 3.45 p.m. so we will have half an hour to deal with the report, and that will preclude calling a special meeting for half an hour to deal with the report.

Okay, Mr. Gustafson, please.

Mr. Gustafson: I just have one very short question, and that is in regards to safety of lighting and reflectors on the sides of trains. This comes out of an experience I had myself on highway 13 east of Weyburn, I think on the CN line, probably driving a little faster than I should have been. But when you come up at night on a train it is blind, especially if the cars are dark-marked cars as opposed to, say, the bright red or bright orange cars or even the blue cars and the hopper cars. But suddenly you are on something and you cannot do anything.

• 1145

How many lives are lost in that type of thing? How many accidents are there on these blind crossings?

Mr. Walter: Mr. Chairman, I think I can say without checking the statistics that most of the accidents at level crossings are the result of cars or trucks running into the sides of trains rather than being struck by trains. My last check on this matter indicated that, to my surprise, more occurred at crossings which are protected by lights and gates than

[*Traduction*]

Mr. Ellison: Yes. There is a series of regulations on explosives. Some of them were issued by the Canadian Transport Commission, others by the Department of Energy, Mines and Resources or by the Harbours' Commission. They apply to the equipment used and to the proximity to residential areas, hospitals and schools.

Mrs. Côté: Mr. Ellison, when you say there is a lack of statistics or information on the volume and type of explosives being shipped, I find that quite surprising. It would seem that the ports keep a record of the volume, the type, the destination and origin of the cargo they handle.

Mr. Ellison: We began gathering data some two years ago. Obviously, the large rail companies have statistics on the transportation of explosives, but there is also transportation by truck. Now, Statistics Canada has nothing on that. So we have to try to gather every possible statistic available.

Mrs. Côté: Thank you very much, Mr. Ellison and Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

Avant de donner la parole à M. Gustafson, j'aimerais signaler aux membres du Comité que le greffier fera distribuer le premier rapport du Comité à la Chambre pour la session en cours. J'ai l'intention de vous soumettre le rapport à 15 h 30 mardi. Ainsi, votre convocation la semaine prochaine indiquera l'heure du début de la séance comme 15 h 15 et non pas 15 h 30. Le ministre devait comparaître à 15 h 30, mais nous le préviendrons qu'il devrait arriver vers 15 h 45. Ainsi, nous disposerons d'une demi heure pour étudier le rapport et nous éviterons de tenir une séance spéciale d'une demi heure pour régler la question.

D'accord, s'il vous plaît, monsieur Gustafson.

M. Gustafson: J'ai une toute petite question qui porte sur l'éclairage et les réflecteurs appliqués sur des trains. Je vais vous parler d'une expérience que j'ai eue sur la route 13 à l'est de Weyburn. C'est une voie du CN, si je ne m'abuse. Je roulais probablement un peu trop vite. Mais lorsque, la nuit, vous arrivez sur un train, vous ne voyez rien, surtout si les wagons ne sont pas peints en rouge ou en orange clair, ou même en bleu, ou s'il ne s'agit pas de wagons-trémies. Mais vous voilà brutalement là, sans pouvoir rien faire.

Combien de vies humaines ce genre d'accident a-t-il coûté? Combien d'accident y a-t-il eu sur ces passages à niveau insuffisamment signalés?

M. Walter: Monsieur le président, sans même vérifier dans mes statistiques, dans la plupart des cas il s'agit de voitures ou de camions qui viennent heurter, de côté, les trains qui passent, plutôt que ce soit les trains eux-mêmes qui heurtent les véhicules automobiles. Pourtant, j'ai constaté récemment, à ma grande surprise, qu'il y avait plus d'accidents dans le cas de ces passages protégés par des feux et des barrières, que dans celui

[*Text*]

occurred at minor crossings where the protection is simply across what we call a cross-buck sign, a railway crossing sign.

Now, the commission has taken steps in recent years to do two or three things to assist in making it safer at crossings. I do not deny the fact that at some crossings the nature of the roadway brings you onto the crossing, particularly if you are travelling at a high speed, before you have some opportunity, particularly in bad weather, to see the condition of the crossing.

One thing which has been done . . . we have ordered the railways and they have carried it through—is the reflectorization of the cross-arm signs. When our inspectors find a crossing which is particularly bad, they also request the municipal authorities to put a warning approach sign. Now, we have no jurisdiction away out there. We are off the railway tracks, so we cannot tell them to do that.

On the question of reflectorized markings on the sides of cars, this is a program that was started quite a few years ago—I think it must be 15 or 20 years old—where we paid, through the grade crossing fund, for the application of reflectorized material to the sides of cars. Unfortunately, this does not extend to the American cars which are interchanged into Canada, so you might see a train, particularly a merchandise train travelling between Toronto and Montreal—a great many of the cars are American cars—which does not have this reflectorized marking. This program is still in effect. In recent years, the manufacturers have come up with better reflectorized material. Some of the old material that was originally applied collects dirt and does not work the way it should. That is about all I can tell you, sir, about that question.

I might add one other thing. Both railways are voluntarily applying reflectorized materials to their locomotives. The Crown corporation is applying a striped material along the side of the locomotive, and I think the Canadian Pacific, possibly being more commercially minded, is putting their name on in reflectorized material. So this helps from the standpoint of the locomotives.

Mr. Gustafson: I just raised that to flag, I think, one of the major problems. You might look at it in terms of something very bright and something that would pick up those lights very quickly. Just a small reflector on the side of the car is not going to do it.

Mr. Walter: That is one of the features of the program we may need another look at. The dots are only about two inches across, possibly. It is not large reflectorized material.

The Chairman: Thank you, Mr. Gustafson.

Mr. Mazankowski, on the third round.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Commissioner Walter, you said that in your view the empty cars or partially emptied

[*Translation*]

des passages de moindre importance annoncés par la simple croix de Saint-André.

La Commission a pris des mesures ces dernières années pour chercher, grâce à deux ou trois améliorations, à rendre ces passages à niveau plus sûrs. Il est vrai que sur certaines routes vous arrivez très rapidement sur le passage à niveau, surtout si vous roulez vite, et il ne vous est plus possible, surtout si le temps est mauvais, de vous assurer si la voie est libre.

Nous avons tout de même pu faire quelque chose: nous avons demandé aux chemins de fer de veiller à ce que les croix annonçant le passage à niveau soient réfléchissantes. Lorsque nos inspecteurs constatent que tel ou tel passage à niveau est particulièrement mauvais, ils demandent à la municipalité de faire mettre un panneau qui avertisse le conducteur. Mais nous n'avons aucun pouvoir là-dessus, puisqu'il ne s'agit plus à proprement parler des voies de chemins de fer elles-mêmes. Nous ne pouvons donc rien leur imposer.

En ce qui concerne l'utilisation de matériaux réfléchissants sur les côtés des wagons, cela fait déjà plusieurs années que nous appliquons ce programme—15 ou 20 ans, je pense—et nous avons déboursé des crédits, dans le cadre du fonds pour l'amélioration des passages à niveau, pour que l'on fixe sur les côtés des wagons des signaux réfléchissants. Malheureusement, cela ne concerne pas les wagons américains qui continuent à rouler sur le réseau canadien, si bien qu'il vous arrivera de voir des trains, notamment des trains de marchandises entre Toronto et Montréal—une partie importante de leurs wagons sont des wagons américains—qui ne portent pas ces marques réfléchissant la lumière. Voilà donc un programme qui continue à être appliqué. Récemment, certains fabricants nous ont proposé de meilleures solutions. En effet, certains anciens systèmes finissaient par accumuler la boue et la poussière et n'étaient plus très efficaces. Voilà tout ce que je peux vous dire là-dessus.

Je peux encore ajouter que les deux compagnies de chemins de fer, de leur propre initiative, munissent leurs locomotives de signaux réfléchissants. La société de la Couronne fait appliquer une bande fluorescente le long de ces locomotives, et le CP, qui fonctionne peut-être suivant des critères plus commerciaux, fait peindre son sigle en lettres fluorescentes. Voilà donc déjà pour les locomotives.

M. Gustafson: Je voulais simplement attirer votre attention sur un problème assez important. Il faudrait imaginer quelque chose de très brillant, qui renvoie immédiatement la lumière. Un simple petit réflecteur sur le côté du wagon ne suffira pas.

M. Walter: Voilà donc un point de notre programme sur lequel nous devrons peut-être revenir. Les points fluorescents ne font peut-être que deux pouces de diamètre. Ca n'est sans doute pas suffisant.

Le président: Merci, monsieur Gustafson.

Monsieur Mazankowski, troisième tour.

M. Mazankowski: Monsieur le président, commissaire Walter, vous avez dit que les wagons vides, d'après vous, ou les

[*Texte*]

cars were not as dangerous as full cars. and I guess I have some difficulty with that. My difficulty is based upon statements made here again in the response to the M-TRAC recommendations. Transport Canada makes the point here that there is no disagreement amongst technical experts that some empty cars remain very dangerous, I repeat, very dangerous, particularly those carrying gas or volatile liquid residues. I think you know that an empty gas tank or gas drum is as dangerous as a full one.

• 1150

In the inquiry into the MacGregor derailment, on page 7-33 it was stated:

> Inasmuch as empty tank cars which previously carried a dangerous commodity may contain residual amounts of that commodity, they should be treated as if they were carrying that commodity or given a special status to reflect the associated hazard. While these cars are presently placarded "dangerous empty" under Section 74.562 of the "Red Book" regulations of CTC, annexe A to Schedule to General Order of 1974-1-Rail HIER forms for these cars should also be prepared and provided to the train crew.
>
> Regulations regarding dangerous commodities should apply to all part loads or full loads in any type of container, piggyback, or rail car, carrying a dangerous commodity.

In the inquiry into the mishap in the CP Rail's Winnipeg yard, the recommendations at page 48, or the decisions for action, included, among other things, a show cause directing that within 120 days CP submit to the RTC, a report outlining the plans in the matter of designating holding areas for empty pressurized special dangerous commodity. cars, and other things relative to the handling of empty cars that have been used for the transportation of dangerous goods.

I have two questions. With regard to the comments have been made, it would go somewhat against your statement that empties are not as dangerous. Furthermore, if that was the case, why is the CTC calling upon CP to engage in this show cause action, and what has happened? Has that action been completed, and if so, what were the results?

Mr. Walter: No, the action has not been completed yet, Mr. Chairman. I hope I have not left the impression that the commission thinks empty cars are not dangerous. We fully realize that they are dangerous. I am going to ask . . .

Mr. Mazankowski: You said "not as dangerous as".

Mr. Walter: Not as dangerous, yes.

Mr. Mazankowski: Yet the evidence I read to you would imply the contrary opinion is held.

Mr. Walter: I am going to ask Mr. Kaplan to respond to the technical aspects.

[*Traduction*]

wagons en partie vides, n'étaient pas aussi dangereux que ceux qui sont pleins. Cela j'ai du mal à le comprendre. En effet je me reporte ici à des déclarations qui sont faites en réponse aux recommandations de M-TRAC. D'après Transport Canada il ne fait aucun doute, et c'est également l'avis des experts, que certains wagons vides restent encore dangereux, je le répète, très dangereux, notamment ceux qui transportent des résidus gazeux, ou des restes de liquide volatile. Vous savez certainement qu'une citerne ou un baril vide, qui a transporté un gaz, est aussi dangereux que s'il était plein.

Dans l'enquête du déraillement MacGregor, à la page 7-33 on dit notamment:

> Il arrive que certains wagons-citernes qui ont servi au transport de marchandises dangereuses en contiennent encore des traces; ces wagons vides devraient être traités comme s'ils transportaient encore cette marchandise, et faire l'objet d'une attention particulière, étant donné le danger qu'ils représentent. En ce moment ces wagons portent la mention: «dangereux-vides», alors que l'article 74.562 du «Livre rouge» de règlements de la CCT, annexe A de l'ordonnance générale de 1974-1, exige que l'on remplisse des fiches de sécurité pour ces wagons et que l'équipe responsable du train en obtienne copie.
>
> La réglementation sur le transport des marchandises dangereuses devrait donc s'appliquer, que le chargement soit complet ou non, et quel que soit le type de conteneur, qu'il s'agisse d'un simple wagon, ou d'un wagon rail-route, lorsque celui-ci contient des marchandises dangereuses.

Dans le rapport d'enquête sur l'accident de la gare de triage du CP à Winnipeg, on trouve à la page 48 des recommandations, ou des actions à entreprendre; on demande, entre autres, que le CP soumette dans un délai de 120 jours au Comité des transports par chemin de fer de la commission, un plan prévoyant des aires réservées aux wagons vides ayant servi au transport de marchandises dangereuses sous pression, avec un certain nombre d'autres renseignements concernant ces wagons vides.

J'ai donc deux questions à poser. Ce que je viens de dire va d'abord à l'encontre de ce que vous prétendez, lorsque vous dites que les wagons vides ne sont pas aussi dangereux. Si c'était le cas, pourquoi la CCT demanderait-elle au CP ce justificatif? Et où en est toute cette affaire? Est-elle close, et dans ce cas, quels en ont été les résultats?

M. Walter: Non, l'affaire n'est pas close, monsieur le président. J'espère ne pas avoir donné l'impression que, aux yeux de la Commission, les wagons vides ne sont pas dangereux. Nous savons très bien qu'ils le sont. Je vais demander . . .

M. Mazankowski: Vous avez dit: «pas aussi dangereux».

M. Walter: Pas aussi dangereux, c'est vrai.

M. Mazankowski: Pourtant, tous les témoignages et les preuves que j'ai exposés ici semblent indiquer le contraire.

M. Walter: Je vais demander à M. Kaplan de répondre sur ces questions techniques.

[*Text*]

Let me tell you my position as a member of the panel. I should not presume to speak on behalf of the other two members of the panel. My position is that the cars are very dangerous and they should get special attention. Over the years they have had special attention—long before anybody addressed the question of regulating dangerous commodities on rail. In the Canadian Transport Commission and previously the Board of Transport Commissioners, we required the marking of these cars as empties. The term "empty" may be a misnomer but, nevertheless, that half card that is required to be in place on the car, represents a signal to the employees who are familiar with handling these cars, that it is a dangerous car. My reference to it that it is not as dangerous as a loaded car, refers to the fact that when you have a rupture of a loaded car, you have a problem. With chlorine or anhydrous ammonia particualrly, or any of the LPG products, you have a situation that requires the evacuation of large areas. The empty car does not present that kind of problem.

The real problem in regulating empty cars is that many cars . . . boxcars, for example—contain dangerous commodities. If we are to apply a blanket handling to those cars, once they are unloaded we would have to apply that same kind of regulation to that car until it is returned to a shop somewhere, cleaned out and readied for another shipment. Yet, there may be no danger at all in that particular car to the general public. There is a danger though to the railway employees if they decide to get into that car, and there is dust flying around from something they should not take into their lungs; this is properly marked, and the employees are guarded against that. Our position, in the context of the Mississauga accident, the MacGregor accident, and then the Winnipeg accident, is that special precautions should be taken with so-called empties, but not to the extent required for loads. We have ordered the railways to show cause why they should not provide a separate holding area for these cars.

• 1155

The accident at Winnipeg occurred when some runaway locomotives got into a track. What we are trying to do there is take two steps. First, the shop tracks have to be protected with some form of derail to prevent locomotives from running away. Secondly, the cars should be on a siding that is locked and reserved for movement only by locomotives going to pick up those cars. We think by doing this we will increase the safety and prevent this kind of an accident; that is why we have taken the action we have.

Mr. Mazankowski: Before you go on to Mr. Kaplan, one of the other recommendations was that the CTC was going to prepare amendments to regulations with regard to the definition of an empty pressurized tank car. Has that been done? Or is it awaiting the conclusion of the show and cause hearing?

[*Translation*]

Mais, comme membre du panel, je vais vous dire quelle est ma position. Je ne peux évidemment pas parler au nom des deux autres membres. Je pense que ces wagons sont très dangereux, et qu'ils devraient faire l'objet d'une attention spéciale. Or, depuis de nombreuses années, c'est effectivement ce qui se passe; et cela bien avant qu'on ait posé la question du transport des marchandises dangereuses et de la nécessité de le réglementer. A la Commission canadienne des transports, et à l'ancienne Commission des transports du Canada, nous avions exigé que ces wagons portent la mention «vide». Le terme «vide» pourrait induire en erreur, pourtant cette demi-pancarte qui est apposée sur le wagon est un signal pour les cheminots qui connaissent bien ces wagons, et c'est pour eux l'indication d'un danger. Lorsque je dis que ce wagon n'est pas aussi dangereux que s'il était plein, je veux parler du cas où un wagon plein serait accidenté. Si ce wagon contient du chlore, ou de l'anhydride d'amoniaque, ou même n'importe quel gaz liquide, on est obligé de procéder à l'évacuation dans un périmètre important. Ce n'est tout de même pas le cas lorsque le wagon est vide.

Toute cette question de la réglementation des wagons vides vient de ce que nombre d'entre eux—les wagons couverts par exemple—contiennent des marchandises dangereuses. Si nous décidons d'appliquer la même règle pour tous ces wagons, une fois qu'ils ont été vidés de leur contenu, il faudrait appliquer ce règlement jusqu'à ce que le wagon ait été renvoyé à un dépôt où il sera ensuite nettoyé et prêt à être à nouveau utilisé. Pourtant il pourra se faire que tel ou tel wagons ne présente aucun danger pour la population de façon générale. S'il y a danger, cela concerne Ies cheminots, qui pourraient avoir à pénétrer dans le wagon, notamment s'ils respiraient la poussière contenue dans le wagon; voilà pourquoi on signale donc que le wagon est vide, et les employés savent de quoi il s'agit. En ce qui nous concerne, ce qui s'est passé à Mississuga, MacGregor ou Winnipeg, montre qu'il faut prendre des précautions spéciales avec les wagons dits vides, mais des précautions moins importantes que lorsqu'ils sont pleins. Nous avons donc demandé un justificatif aux chemins de fer, au cas où ils ne voudraient pas prévoir des voies de garage spéciales pour ces wagons.

L'accident de Winnipeg tenait au fait que certaines locomotives qui s'étaient détachées ont abouti sur cette voie. Nous voulons donc faire ici deux choses. D'abord, les voies de garage doivent être protégées d'une façon ou d'une autre pour empêcher que les locomotives ne s'échappent. Deuxièmement, les wagons devraient être sur une voie latérale fermée et réservée aux locomotives qui viennent tracter ces wagons. En faisant cela nous augmenterons la sécurité et nous empêcherons que ce genre d'accident ne se reproduise, c'est pour cela que nous avons pris les mesures indiquées plus haut.

M. Mazankowski: Avant de continuer, monsieur Kaplan, une des recommandations prévoyait que la C.C.T. prépare des amendements au Règlement concernant la définition d'un wagon-citerne vide presurisé. Cela a-t-il déjà été fait? Attendons-nous la conclusion de l'audience de justification?

[*Texte*]

Mr. Walter: No. That is correct, that has not been done yet.

Mr. Mazankowski: When is that expected to be completed?

Mr. Walter: Mr. Kaplan advised me about two months.

Mr. Mazankowski: Okay. I am not sure whether Mr. Kaplan wanted to comment further with regard to the technical aspects. I have other questions that . . .

Mr. S. Kaplan: I think I should mention that an empty tank car contains 50 times less product than the full load, and that changes very much the magnitude of potential for disaster. Furthermore, if cars are involved in big derailments, if they are empty you would handle the emergency differently than if they had a full load.

Mr. Mazankowski: Okay. I want to get back to Mr. Ellison. I talked about the relationship of the Inspector General for Transportation Safety, the work he is doing in terms of monitoring the work you do, Mr. Ellison, and I think we can include in that monitoring the work the CTC does. Last week, the surface administrator told us the Minister is in the process of finalizing another advisory committee on dangerous goods which will consist of the railways, the industry, consumer representatives and so on, to make sure he gets constant advice as to what is happening on dangerous goods, whether the act should be improved, whether the CTC should change some of its regulations and so on; that is moving ahead as well. You have got quite a proliferation of checks and balances, people watching people and looking over each other's shoulders. Are you aware of this advisory committee? You know, in addition to the Inspector General looking over your shoulder and telling you what to do, you are going to have an advisory committee to advise on the way in which your mandate has been carried out, and whether in fact there need to be changes in regulations and in legislation.

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman, I am aware the Minister has announced that he wishes to establish the advisory council, and I believe he is proceeding to do so.

Mr. Mazankowski: What is the purpose of this? Does he consult with you about anything?

Mr. Ellison: Yes. I presume he consults with me when he wishes to.

• 1200

Mr. Mazankowski: Does it not seem a little absurd that you have yourself, and I do not think there is any question about your abilities and your experience. You have been involved in this for quite a long time, and I think you have the respect of anyone that sits around this committee in terms of your knowledge of the transportation of dangerous goods, the work that has been going on and an appreciation of the balance that has to take place. I do not know, but if I were sitting in your position, I would be somewhat confused about what is going on here. I doubt very much if it would make for a very comfortable relationship when you have all these policemen and checks and balances working about. I would suspect it would

[*Traduction*]

M. Walter: Non. En effet, cela n'a pas encore été fait.

M. Mazankowski: Quand prévoyez-vous que ce le sera?

M. Walter: D'ici deux mois, me dit M. Kaplan.

M. Mazankowski: Je ne sais pas si M. Kaplan veut continuer à nous donner des détails techniques, mais j'ai d'autres questions . . .

M. S. Kaplan: Je devrais dire peut-être qu'un wagon vide contient 50 fois moins de produits, qu'un wagon plein, et cela modifie donc véritablement la portée éventuelle d'un accident. De plus, en cas de déraillement important d'un train de wagons vides, les mesures d'urgence ne sont pas les mêmes que si les wagons étaient pleins.

M. Mazankowski: Très bien. Je voudrais revenir à M. Ellison. J'ai parlé de l'inspecteur général de la sécurité du transport, et du contrôle qu'il exerce sur vos décisions, monsieur Ellison, ce qui fait partie, je pense, du contrôle qui est exercé sur la CCT. La semaine dernière, l'administrateur du transport de surface nous a dit que le ministre était à la veille de constituer un autre comité consultatif sur le transport des marchandises dangereuses, où seront représentés les chemins de fer, l'industrie, les consommateurs etc., le ministre veut ainsi s'assurer qu'il est de façon permanente tenu au courant de ce qui se passe dans le domaine du transport des matières dangereuses afin également de savoir si la loi devrait être améliorée, si la CCT devrait modifier certains règlements etc.; tout cela est donc en cours. Voilà une multiplication des procédures de contrôle et de vérification, chacun surveillant l'autre et regardant par-dessus son épaule ce qu'il fait. Avez-vous pris connaissance de ce projet de comité consultatif? Donc, non seulement l'inspecteur général sera sur votre dos pour vous dire quoi faire, mais vous aurez également un comité consultatif qui vous dira quel contenu donner à votre mandat, et quelle modification il convient d'apporter au règlement et à la loi.

M. Ellison: Oui, monsieur le président, je sais que le ministre a annoncé son intention de créer ce conseil consultatif, et je pense qu'effectivement il va le faire.

M. Mazankowski: Quel en est l'objet? Êtes-vous consulté?

M. Ellison: Oui. Je suppose que le ministre me consulte chaque fois qu'il juge bon de le faire.

M. Mazankowski: Ne trouvez-vous pas cela un peu absurde, car votre compétence et votre expérience sont incontestables; vous travaillez dans le domaine depuis assez longtemps, et je pense que vous avez le respect de tous les membres du Comité en ce qui concerne votre connaissance du transport de matières dangereuses, du travail qu'il y a à faire et de l'appréciation de l'équilibre qui doit s'établir. Je ne sais pas, mais si j'étais à votre place, je me sentirais un peu confus à l'égard de cette situation. Je doute fort qu'il n'est pas très confortable d'avoir tout ce monde qui vérifie votre travail. Je soupçonne que cela doit probablement miner la confiance à l'égard de ce que vous

[*Text*]

probably undermine the confidence and the integrity of the work you are doing. Do you not feel a bit that way?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, personally and professionally, I do not feel at all uncomfortable.

Mr. Mazankowski: You are a loyal servant.

Mr. Ellison: I think without knowing what is entirely in the Minister's mind, there may well be some rather broad strategic issues that an advisory council could probably address.

Mr. Mazankowski: Yes, but do you not do that kind of consulting with the industry and with the railroads and consumer groups to try to strike that happy balance? What is going on here? Do you not do that?

Mr. Ellison: We do perform some consulting with industry groups and formally through the . . .

Mr. Mazankowski: No, when you say some consulting, do you mean when you were drafting the regulations with regards to the transportation of dangerous goods, you just did some consulting? My view is that you had the groups on your doorstep all the time. I am aware there are still a lot of problems, but I am also of the opinion that the door has been open and there has been that kind of ongoing collaboration and consultation. Am I wrong in assuming that?

Mr. Ellison: No, Mr. Chairman. We have consulted with a very broad number of groups, but I still accept that it is my Minister's decision to establish an advisory council. The Act itself makes some provision for the establishment of an advisory council.

Mr. Mazankowski: I see. Commissioner Walter, they are going to be looking over your shoulder again in terms of the regulations the CTC provides. Are you aware of this advisory committee? Has there been any consultation? Are you aware of the terms of reference?

Mr. Walter: No, I am not aware of the terms of reference. I had heard there was a proposal in the works to appoint an advisory committee. In fact, I thought that was one of the provisions under the Transportation of Dangerous Goods Act so I fully expected this would be done at some time in the future.

I really must say, though, Mr. Mazankowski, that I am not concerned with the Minister looking over my shoulder if he wishes to do so.

Mr. Mazankowski: I thought you were supposed to be a rather independent, quasi-judicial group?

Mr. Walter: That is exactly why . . .

Mr. Mazankowski: I can remember when I was the Minister, one of my staffers called your office and they were literally told to mind their own business because you were really an autonomous group unto yourself.

Mr. Walter: Well, I would not want any of our staff to tell the Minister to mind his own business, but I would say that . . .

[*Translation*]

faites et l'intégrité de votre travail. Ne ressentez-vous pas cela un peu?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Monsieur le président, sur le plan personnel et professionnel, je ne me sens pas du tout inconfortable.

M. Mazankowski: Vous êtes un fidèle serviteur.

M. Ellison: Sans trop savoir ce que le ministre a à l'esprit, je pense qu'il y a quand même certaines questions de stratégie générale sur lesquelles un conseil consultatif pourrait probablement se pencher.

M. Mazankowski: Oui, mais la consultation n'existe-t-elle pas déjà entre l'industrie, les chemins de fer et les groupes de consommateurs afin d'établir un juste équilibre? Ne faites-vous pas déjà cela?

M. Ellison: Nous consultons effectivement les groupes de l'industrie et officiellement, par l'intermédiaire de . . .

M. Mazankowski: Non, quand vous dites qu'il y a eu consultation, faites-vous allusion à la rédaction du règlement concernant le transport de marchandises dangereuses? À mon avis, tous les groupes intéressés étaient là prêts à discuter. Je sais qu'il y a encore beaucoup de problèmes, mais je sais aussi que votre porte a toujours été ouverte et que la collaboration et la consultation ont toujours eu leur place. Ai-je raison de prétendre cela?

M. Ellison: Oui, monsieur le président. Nous avons consulté un assez grand nombre de groupes, mais j'accepte quand même la décision du ministre d'établir un conseil consultatif. La Loi renferme certaines dispositions concernant l'établissement d'un conseil consultatif.

M. Mazankowski: Je vois. Commissaire Walter, il y aura encore quelqu'un qui vous épiera en ce qui concerne les règlements de la CCT. Êtes-vous au courant de l'existence de ce comité consultatif? Y a-t-il eu consultation? Connaissez-vous le mandat du Comité?

M. Walter: Non, je ne suis pas au courant de son mandat. J'avais entendu dire qu'on se proposait de nommer un comité consultatif. En fait, je pensais que cela était prévu dans la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, et je m'attendais à ce que cela se fasse dans un proche avenir.

Cependant, monsieur Mazankowski, cela ne m'inquiète pas du tout, que le ministre surveille ce que je fais.

M. Mazankowski: Je pensais que vous étiez censé être un groupe plutôt indépendant, quasi-judiciaire?

M. Walter: C'est exactement pourquoi . . .

M. Mazankowski: Je me souviens, du temps que j'étais ministre, qu'un de mes agents du personnel s'est fait dire par votre bureau de se mêler de ses affaires parce que vous étiez un groupe autonome.

M. Walter: Je ne voudrais pas qu'un membre de notre personnel dise au ministre de se mêler de ses affaires, mais je dirais . . .

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: I did not say it was the Minister, I said it was to a member of the Minister's staff.

Mr. Walter: Oh, well, even someone from his staff. But I would say the independence that the Canadian Transport Commission does have, gives me some comfort to go on with my job and do it as our legal people advise us we can do it. If the Minister wants to look at that and take some action within his power, then he is free to do that.

Mr. Mazankowski: So you are not concerned about some political appointees looking over your shoulder and telling you that perhaps some of your rules and regulations should be changed. That does not bother you at all.

Mr. Walter: It does not bother me if they convince us they should be changed. If they do that, then we will change them. If we do not agree—and I might tell you we have had disagreements with Mr. Ellison and I have had disagreements over the regulation of certain dangerous goods and we have done what we have seen we had to do.

• 1205

Until the coming into effect of the transportation of dangerous goods legislation the ball is still in our park and we will continue to exercise our jurisdiction and take the steps we feel are necessary to carry on the safe operation of the railways.

I might say to you that I have enough to do without being worried about political appointments who may cause me difficulty in the future.

Mr. Mazankowski: As a professional I would think you would be concerned about the undermining that could occur, but I guess that is neither here nor there from the point . . .

Mr. Ellison, I would like to ask you a question arising out of remarks made by Mr. J.L. Cann, the Vice-President of Operations, CN Rail, in a speech to the Safety '84 Conference in Montreal, Quebec on January 17, 1984. You may have been there. You may have heard him. He highlighted in his view a glaring deficiency, and I will just quote an extract of his speech and I would like to get your reaction to it:

> It is the need for a system to designate an on-scene co-ordinator, particularly at major spills . . . Currently any legislation in place, either federally or provincially, is, I believe, inadequate and it does not assure that a properly qualified person will be appointed and given liability protection. This to me was one of the greatest deficiencies in Mississauga.

He goes on to elaborate on that.

Commissioner Walter may want to comment on that as well, but I would like to hear Mr. Ellison's view on that since he was intimately involved in that exercise, and, I suspect, others.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Je n'ai pas dit que c'était le ministre, c'est ce qu'on a répondu à un membre de son personnel.

M. Walter: De toute façon. Mais eu égard à l'indépendance dont jouit la Commission canadienne des transports, je sens que je peux continuer à faire mon travail, et ce, suivant les directives de nos conseillers juridiques. Si le ministre veut surveiller ce qu'on fait et prendre des mesures suivant les pouvoirs qui lui sont conférés, il est libre de le faire.

M. Mazankowski: Alors, cela ne vous inquiète pas que des fonctionnaires du ministre épient votre travail et vous disent que vous devriez peut-être changer certains règlements. Cela ne vous dérange pas du tout.

M. Walter: Cela ne me dérange pas du tout s'ils peuvent me convaincre que les changements sont pertinents. Je n'hésiterai pas à apporter les changements si on me convainc de leur opportunité. Si on n'est pas d'accord . . . je peux vous dire qu'il y a eu des divergences d'opinions avec M. Ellison au sujet du règlement concernant certaines marchandises dangereuses, et on a fait ce qu'on jugeait bon de faire.

Tant que la Loi sur le transport des marchandises dangereuses ne sera pas en vigueur, la balle demeurera dans notre camp et nous continuerons à exercer notre compétence et à prendre les mesures que nous jugeons nécessaires pour assurer le bon fonctionnement des chemins de fer.

J'ai déjà suffisamment de travail à faire sans devoir me préoccuper de nominations politiques susceptibles de me causer des ennuis à l'avenir.

M. Mazankowski: En tant que professionnel, je m'inquiéterais de ma crédibilité, mais je suppose que le problème ne se pose pas . . .

Monsieur Ellison, j'aimerais vous poser une question émanant des remarques faites par M. J.L. Cann, vice-président des opérations au CN Rail, dans un discours prononcé à la Conférence de 1984 sur la sécurité qui a eu lieu le 17 janvier 1984 à Montréal. Vous y étiez peut-être. Vous l'avez peut-être entendu prononcer son discours. Il a mis en lumière ce qui lui apparaissait être une grande lacune, et je vais vous citer un extrait de son discours que j'aimerais que vous commentiez:

> Il s'agit du besoin d'un système permettant de désigner un coordonnateur sur place, particulièrement sur les lieux de déversements importants . . . Les lois actuellement en vigueur, autant fédérales que provinciales, ne sont pas satisfaisantes à cet égard et ne garantissent pas qu'une personne dûment qualifiée sera désignée et assurée d'une protection contre des poursuites en dommages et intérêts. À mon sens, c'est l'une des plus grandes lacunes constatées dans l'incident de Mississauga.

Et il continue à développer son point de vue.

Le commissaire Walter voudra peut-être lui aussi nous offrir son commentaire là-dessus, mais j'aimerais entendre ce que M. Ellison a à dire à ce sujet, parce qu'il a participé directement aux opérations, et à d'autres sans doute.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

[*Text*]

I think Mr. Cann has pointed out probably a deficiency in an area of control of emergency situations.

In the work I have done with the provinces they have assured me that in fact there is a system in place, although it may not be legislated in place, although it certainly exists within the traditions of the relations between the municipalities and the provincial government, whereby the scene or on-site commander is in fact initially a municipal official. Whether or not it is an elected official or the local fire or police chief, that person does have immediate site control and it is shared between various groups depending on the nature of the disaster. Generally the police secure the perimeter of the disaster; the fire chief looks after the fire; the health official or the municipal engineer take care. If need be it can be elevated to the provincial level, but it can never be elevated beyond the province in terms of shifting the site command to a federal official.

The need to make sure that there is a properly qualified person there of course is very evident, and I think the experience we have had in dealing with Emergency Planning Canada and probably that the commission has had in sending its own experts to the scene of accidents seems to be that in fact the site command is collegial with different experts making their views known, but in fact that municipal site commander is the one who has to issue the orders.

As to the need for civil protection, I think our common law suggests that no person can be held civilly liable for things that were done with the best interests at heart and were reasonable in the circumstances, although there is no such clear good Samaritan statement that says you are not so protected except in the TDG Act itself.

• 1210

Mr. Mazankowski: Mr. Ellison, obviously the realization of that recommendation would require the co-operation of the federal, provincial and I suspect even municipal, but at least the federal and provincial governments.

Have there been any discussions that have taken place with respect to trying to work out a set of criteria upon which such a co-ordinator could be named? What I guess it really boils down to is that somebody has to be in charge, and I guess that while you say it is collegial and I guess we are learning from the experiences, I think that somewhere along the way, if we are going to deal with this in an effective way, someone is going to have to take overall responsibility. I guess what is really required is the steps that would have to be taken to ensure that that kind of federal-provincial co-operation, or the basis, the structure, of federal-provincial co-operation to arrive at that particular person. Have there been any discussions with respect to the achievement of that?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I believe the answer to that lies outside of the domain of the Department of Transport per se. Emergency Planning Canada has the primary response for

[*Translation*]

M. Cann a probablement fait ressortir une lacune sur le plan des interventions en cas d'urgence.

Les provinces m'ont assuré, lors de nos travaux, qu'un tel système existait, peut-être pas aux termes des dispositions précises de la loi, mais il existe effectivement un système fondé sur les relations traditionnelles entre les municipalités et le gouvernement provincial suivant lequel les fonctions de coordonnateur des mesures d'intervention sur les lieux d'un désastre sont assumées d'abord par un fonctionnaire municipal. Qu'il s'agisse ou non d'un fonctionnaire élu ou qu'il s'agisse du chef du service local d'incendie ou de police, cette personne assume immédiatement le contrôle de la situation et partage ses fonctions entre différents groupes selon la nature du désastre. Généralement, la police bloque le périmètre du désastre; le chef du service des incendies s'occupe du feu, et le service de santé ou l'ingénieur municipal s'occupe des soins. S'il le faut, le gouvernement provincial peut prendre les choses en main, mais la responsabilité des mesures d'intervention ne peut jamais être assumée par un fonctionnaire fédéral.

Il est bien évident qu'il faut s'assurer d'avoir sur place une personne dûment qualifiée, et je pense que notre expérience avec Planification d'urgence Canada et la participation de spécialistes de la commission sur les lieux d'accidents ont montré que la responsabilité est une affaire collective assumée par différents spécialistes qui expriment leurs points de vue, mais c'est toujours un fonctionnaire municipal qui est le coordonnateur des mesures d'intervention.

Quant au besoin de protection civile, je pense qu'en vertu de notre droit commun, personne ne peut être tenu responsable au civil d'interventions qui ont été faites dans le meilleur intérêt de la population et qui apparaissaient raisonnables dans les circonstances, bien qu'il n'existe aucune disposition très claire à cet effet, sauf dans la loi sur le transport des marchandises dangereuses comme telle.

M. Mazankowski: Monsieur Ellison, la mise en oeuvre de cette recommandation nécessiterait évidemment la collaboration du grouvernement fédéral, des provinces et peut-être même de l'administration municipale, mais tout au moins celle des gouvernements fédéral et provinciaux.

Des discussions ont-elles eu lieu au sujet de l'établissement d'une série des critères concernant la nomination d'un tel coordonnateur. En fin de compte, il faut que quelqu'un soit responsable, et même si vous dites qu'il s'agit d'une responsabilité collective, selon les expériences qu'on a vécues, si l'on veut être efficace, il faut que quelqu'un soit chargé de l'ensemble des opérations. Il faut donc déterminer les mesures à prendre pour s'assurer du genre de collaboration fédérale-provinciale dont on a besoin, ou pour établir la base ou la structure de collaboration fédérale-provinciale qui permettra de désigner le grand responsable. Y a-t-il eu des discussions à cet égard?

M. Ellison: Monsieur le président, je pense que la réponse à cette question déborde du champ de compétence du ministère des Transports comme tel. Le service de planification

[*Texte*]

dealing with the provinces on emergency matters and there is a federal-provincial group of officials that meet on those things. Our own dangerous goods activities have been closely related to that. We have provided . . .

Mr. Mazankowski: Have you made any recommendations with respect to that?

Mr. Ellison: No recommendations have been made.

Mr. Mazankowski: Are you contemplating any?

Mr. Ellison: No sir, because we have been told that in fact the hierarchy is already established and what we have to do is fit in with it, not try to change it.

Mr. Mazankowski: Commissioner Walter, could we have the benefit of your experience in terms of that recommendation and what it would involve?

Mr. Walter: My experience has been, or the experience of the commission as I know it has been that when we do have an accident of the nature of Mississauga, that either by accident or by good luck this co-operation between the various levels of authority does exist.

I think Mr. Kaplan might speak to that. He is an expert that we often send to railway accidents involving dangerous commodities, the more serious ones, in which some action has to be taken to move a car or to deal with a load of dangerous goods and I know he has received the fullest co-operation. Now that is not to say that if there is the possibility of doing what Mr. Cann has asked for, that is, creating an on-scene commander who will have overall jurisdiction, then I think that would be helpful. But this on-scene commander would have to rely on the experts who are on the scene.

As far as the commission is concerned, we have in the last 15 or 20 years put in place, within our own commission, experts to deal with this sort of emergency response. We established the form that you referred to earlier—the HIER form—which is now referred to as the emergency response form, in order to give those people on the scene of the accident information about what they are handling. In addition to that, Mr. Kaplan's department has gone across the country and met with fire departments and police departments to give them the benefit of his experience. So we do have that kind of co-operation, but I agree with you and with Mr. Cann that it is not there by legislation.

I wonder if I could ask Mr. Kaplan to say a few words about that matter?

The Chairman: Mr. Kaplan.

Mr. S. Kaplan: Mr. Chairman, I can just add that in our experience emergency preparedness is on a dangerously low level and for that reason we are trying our best to form a skilled group at the commission which can help in the case of an accident. We also are trying to train, as much as possible, different fire and police forces and we expect to have closer co-operation with them in the future.

[*Traduction*]

d'urgence Canada est le premier responsable des rapports avec les provinces dans des situations d'urgence, et il existe un groupe fédéral provincial de fonctionnaires qui se réunit pour discuter de ces choses. Nos activités relatives au transport de marchandises dangereuses sont étroitement liées à ce processus. Nous avons . . .

M. Mazankowski: Avez-vous formulé des recommandations à ce sujet?

M. Ellison: Aucune recommandation n'a été faite.

M. Mazankowski: Y songez-vous?

M. Ellison: Non monsieur, parce qu'on nous a dit que la hiérarchie était déjà bien établie et qu'il fallait s'y conformer.

M. Mazankowski: Monsieur le commissaire Walter, pourriez-vous nous donner votre opinion sur cette recommandation et ces implications?

M. Walter: Selon mon expérience, ou selon l'expérience de la Commission telle que je la connais, dans le cas d'un accident comme celui de Mississauga, je ne sais pas si c'est le hasard qui l'a voulu ainsi, mais cette collaboration entre les divers paliers d'autorité existait.

Je pense que M. Kaplan aurait quelque chose à dire là-dessus. C'est un expert que nous envoyons souvent sur les lieux d'accidents de chemins de fer impliquant des marchandises dangereuses; il se rend sur les lieux des accidents les plus graves où il faut prendre des mesures pour déplacer un wagon ou pour manutentionner une cargaison de marchandises dangereuses, et je sais que la collaboration ne lui a jamais manqué. Maintenant, cela ne veut pas dire qu'il ne serait pas utile de donner suite à la recommandation de M. Cann concernant la nomination d'un grand responsable des opérations sur les lieux d'un accident. Mais ce grand responsable devrait quand même consulter les spécialistes qui l'entourent.

Pour ce qui est de la Commission, depuis 15 ou 20 ans, elle peut compter sur des spécialistes en matière d'intervention en cas d'urgence. On a établi la formule dont vous avez parlé précédemment, la formule HIER, qu'on appelle la formule d'intervention en cas d'urgence qui permet de renseigner les spécialistes sur les lieux de l'accident quant à la nature des marchandises en cause. De plus, le service de M. Kaplan a parcouru tout le pays et a rencontré les services d'incendies et de police pour leur faire part de son expérience. Donc, la collaboration existe, mais je suis d'accord avec vous et avec M. Cann qu'elle n'est pas prévue aux termes de la loi.

Pourrais-je demander à M. Kaplan de vous dire quelques mots sur ce sujet?

Le président: Monsieur Kaplan.

M. S. Kaplan: Monsieur le président, j'ajouterais simplement que notre service de planification d'urgence porte sur les incidents de faible danger et, en conséquence, on essaie de former un groupe compétent au sein de la Commission qui pourra intervenir en cas d'accidents. On essaie également de former autant que possible différents services d'incendies et de

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Is this an initiative that is taken strictly by the CTC? What sort of encouragement are you getting from the Minister's office or other groups?

The Chairman: Mr. Kaplan.

• 1215

Mr. S. Kaplan: I believe a large part was played last year. We did have Captain Billy Poe from Louisanna give a presentation to different emergency forces and, after that presentation, we did have another meeting of just Canadians together. It was the opinion of everybody involved that we should be doing something, and rather more than less. That is why we would like to put more emphasis in the future on improved overall knowledge of accident handling. The big problem is that sometimes, because of the lack of knowledge, people overdo things. Sometimes the tendency would be to evacuate for five miles while, in fact, there is no need for evacuation at all. That, once again, blows the whole incident sky high and sometimes creates, I would say, a kind of hysteria.

Mr. Mazankowski: But, I repeat, this is an initiative that is essentially taken under the auspices of the CTC. I asked you, specifically, what encouragement you are getting from other organizations, groups of government, whether from the Minister's office or other organizations within the governmental process, if any.

Mr. S. Kaplan: We are working together with the Transportation of Dangerous Goods Directorate. My people, from time to time, go to their training sessions just to give lectures. I believe next week there is one right here in Ottawa.

The Chairman: What about the question of the on-site commander, Mr. Kaplan, do you have anything to add to that?

Mr. S. Kaplan: I believe there is a really bad need for the on-site commander, but it would be very difficult to say who it should be, because in different parts of the country a different type of official will be designed for that function. In most instances, he would need to rely fully on the advice he would be getting. In the accident situation, when you are down in the trenches, although you have many experts trying to give you advice they have conflicting interests in the situation and it does not mean that theirs will necessarily be the best advice for the overall situation. It may be somehow influenced, let us say, by the interest of the shipper or the interest of the carrier or of other parties involved. Actually, in a real-life situation sometimes it comes close to a fist fight between two different experts, both sent to the scene to help.

The Chairman: So the simpler you make things the more complex they become.

Mr. S. Kaplan: That is correct.

The Chairman: Mr. Ellison.

[*Translation*]

police, et on s'attend à une plus grande collaboration de ce côté-là à l'avenir.

M. Mazankowski: Est-ce une initiative exclusive de la CCT? Quel genre d'encouragement obtenez-vous du bureau du ministre ou d'autres groupes?

Le président: Monsieur Kaplan.

M. S. Kaplan: Je pense qu'on a fait beaucoup de progrès l'an dernier. Le capitaine Billy Poe de la Louisiane est venu faire un exposé aux différents services d'urgence et il y a eu par la suite une autre réunion des services canadiens seulement. Tout le monde était d'avis qu'il fallait faire quelque chose, et plutôt plus que moins. C'est pourquoi on aimerait mettre davantage l'accent à l'avenir sur une meilleure connaissance générale des mesures d'intervention en cas d'accident. Le gros problème c'est que parfois, à cause du manque de connaissances, on a tendance à prendre des mesures excessives. Parfois, on voudrait évacuer 5 milles à la ronde, alors qu'en fait il n'y a pas lieu d'évacuer du tout. Encore là, cela grossit démesurément l'importance de l'incident et crée parfois une certaine hystérie.

M. Mazankowski: Mais je le répète, il s'agit d'une initiative qui a été prise essentiellement sous l'égide de la CCT. Je vous ai demandé spécifiquement quel genre d'encouragements vous obteniez de la part d'autres organismes ou groupes du gouvernement, que ce soit du bureau du ministre ou d'autres organismes reliés à l'appareil gouvernemental.

M. S. Kaplan: Nous travaillons en collaboration avec la Direction générale du transport des marchandises dangereuses. Les gens de mon service vont parfois aux séances de formation de cette direction générale pour donner des cours. Je pense que la semaine prochaine il y en aura un ici même à Ottawa.

Le président: Et au sujet du grand responsable sur les lieux d'un accident, monsieur Kaplan, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. S. Kaplan: Je pense qu'on a incontestablement besoin d'un grand responsable, mais il est très difficile de dire qui devrait être désigné, parce que c'est un fonctionnaire différent qui sera chargé de cette fonction suivant les différentes régions du pays. La plupart du temps, la personne désignée devrait s'en remettre entièrement aux conseils de son entourage. Dans un accident, lorsque vous êtes dans le feu de l'action, les nombreux experts qui vous entourent ont des intérêts divergents et leurs conseils ne sont pas nécessairement les plus appropriés pour la situation globale: il se peut qu'ils penchent pour l'expéditeur, le transporteur ou une autre partie. En fait, dans une situation réelle, les spécialistes envoyés sur les lieux en viennent presque aux poings.

Le président: Alors, plus le système est simple, plus son application devient compliquée.

M. S. Kaplan: C'est bien ça.

Le président: Monsieur Ellison.

[*Texte*]

Mr. Ellison: Mr. Chairman, at the last meeting of the Federal-Provincial Group on Emergency Measures a unanimous recommendation was made that the federal ministry responsible for emergency planning should develop and establish what is called a site commanders training course. Emergency Planning Canada are, in fact, developing that course. The intention would be that municipal and provincial officials who might have this burden thrown upon their shoulders by the occurrence of an accident would have at least some theoretical training and probably some practical training as to how to organize the site of the accident.

In addition to that, I have mentioned that we do operate a dangerous goods awareness course at Arnprior and have been doing so for the last five years.

In addition to that, we have a working relationship with the fire marshals in each of the provinces and the police colleges to introduce into their curriculum the awareness programs that they need to do to start to give people some idea of what situations they may face.

The Chairman: You have 10 minutes left, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: The other subject I would like to touch on is the special marking of cars that carry dangerous goods, the candy—is it striping or stripping?

Mr. Walter: A number of proposals have been made, Mr. Mazankowski.

• 1220

Mr. Mazankowski: Yes, that is one of the other recommendations floating around. I wonder what progress is being made and what are the ramifications of that particular recommendation.

Mr. Walter: We have responded to M-TRAC's proposal that cars be painted in a distinctive colour. One of the problems we have with that is that the industry uses the same cars for various products. Many of the cars are captive to a particular product. But in the case of anhydrous ammonia and propane they are interchanged, and fortunately for the transportation people they peak at different times of the year, so they can utilize the cars to best advantage. Repainting these cars I do not think is a practical solution.

My own feeling on this is that—and I might say this is conditioned to some extent by what Mr. Kaplan has told me about his experiences at the sites of accidents: that the painting of a car in an accident such as Mississauga would be lost very quickly. We think the emergency response form system provides a better method of identifying what is in the cars even in a large pile-up, because people are quickly on the scene, railway officers and our own regional officers, who can identify cars. I know in Mississauga that was one of the problems. They had a problem identifying where the chlorine

[*Traduction*]

M. Ellison: Monsieur le président, à la dernière réunion du Groupe fédéral-provincial sur les mesures d'urgence, une recommandation unanime a été faite pour que le ministre fédéral responsable de la planification d'urgence élabore et établisse un cours de formation à l'intention des grands responsables. Le Service de planification d'urgence Canada est effectivement en train de mettre ce cours au point. Le but du cours serait que les fonctionnaires municipaux et provinciaux susceptibles d'être aux prises avec des incidents de ce genre aient au moins une formation théorique quelconque et probablement une certaine formation pratique quant à l'organisation des opérations sur les lieux de l'accident.

En outre, j'ai déjà dit que nous dispensons actuellement depuis cinq ans un cours de sensibilisation aux marchandises dangereuses depuis notre base à Arnprior.

De plus, nous travaillons en collaboration avec les chefs des services d'incendie de chaque province ainsi qu'avec les collèges de la police afin d'intégrer à leurs programmes de cours les programmes de sensibilisation dont ils ont besoin pour commencer à sensibiliser la population aux situations éventuelles.

Le président: Il vous reste 10 minutes, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: L'autre sujet que j'aimerais aborder porte sur l'identification spécifique des wagons qui transportent des marchandises dangereuses, les wagons rayés par exemple?

M. Walter: Un certain nombre de propositions nous ont été faites, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Oui, c'est une autre recommandation qui a été faite. Pourriez-vous me dire si on a fait du progrès de ce coté-là et quelles seraient les incidences de cette recommandation.

M. Walter: Nous avons répondu à la proposition de M-TRAC qui demandait de peindre les wagons d'une couleur distincte. L'un des problèmes, c'est que l'industrie se sert des mêmes wagons pour le transport de différents produits. De nombreux wagons sont réservés à un produit particulier; mais dans le cas de l'ammoniaque anhydre et du propane, les wagons sont interchangeables, et heureusement pour les chemins de fer, les périodes de pointe pour le transport de chacun de ces produits n'arrivent pas en même temps dans l'année, de sorte qu'on peut faire une utilisation maximale des wagons. Donc, je ne crois pas que ce soit une solution pratique de repeindre ces wagons.

Personnellement, et mon opinion se confirme dans une certaine mesure par suite de ce que M. Kaplan nous a dit au sujet de son expérience sur les lieux d'accidents, la peinture distincte d'un wagon lors d'un accident comme celui de Mississauga disparaîtrait très rapidement. Nous estimons que la formule d'intervention en cas d'urgence constitue un meilleur moyen de déterminer ce que renferment les wagons, même dans un gros déraillement, parce que les gens capables d'identifier les wagons arrivent rapidement sur les lieux, c'est-à-dire les agents des chemins de fer et nos propres agents

[*Text*]

car was and which car contained chlorine. We do not think painting the cars is a solution to that problem.

Mr. Mazankowski: If you were to take that further, you would almost say that any identification would not assist in the problem.

Mr. Walter: I would agree with that. We do not see the emergency response, or at least the placarding of cars—we do not see that particularly as a tool for emergency response. It is helpful if they continue to exist in a pile-up where a fire is involved. But they are there primarily, as far as we are concerned—and Mr. Ellison may disagree with me somewhat on this—the railway industries introduced the placard system, and the original intent was to warn the railway employee about the contents of the car so he could handle the car in accordance with the instructions of the railway.

Mr. Mazankowski: Mr. Walter, I wonder if you could bring me up to date on the Burton-Post report. What is the status of the report? What are the recommendations? What is going to become of the recommendations? Are any further studies going to have to be taken? Can you just outline to the committee briefly those points?

Mr. Walter: The status of the report at the present time is that it is before the Railway Transport Committee. We have received the responses from all the interested parties that responded to the report. These have been summarized for the committee and they are in the process now of considering what should be done with them. I cannot tell you much more than that.

Mr. Mazankowski: Will it be released?

Mr. Walter: The report itself has been released.

Mr. Mazankowski: It has.

Mr. Walter: Yes, it is in the public domain now.

Mr. Mazankowski: And the responses to the recommendations: will they be released?

Mr. Walter: Eventually they will be. When the committee decides what should be done about the recommendations in the Burton-Post report, then we will be issuing a document.

Mr. Mazankowski: What kind of a timeframe?

Mr. Walter: I cannot tell you about that. I must say I missed an RTC meeting here as a result of being off for a couple of weeks of vacation and I am not too sure where that stands at the present time.

Mr. Mazankowski: Mr. Ellison, a final question. The Canadian Manufacturers' Association, as well as other groups, are somewhat concerned about the regulations emanating from the transportation of dangerous goods. I guess there have been ongoing discussions. I do not think they approach it from the standpoint of non-support of the initiatives. I guess their concern is that the regulations are overly complex and rather all-encompassing, and sometimes impractical.

[*Translation*]

régionaux. Je sais qu'à Mississauga ce fut l'un des problèmes. On a eu de la difficulté à repérer le wagon qui contenait du chlore. Mais on ne croit pas qu'une peinture distincte soit la solution au problème.

M. Mazankowski: Si vous alliez un peu plus loin, vous diriez presque que toute marque d'identification n'aiderait pas à résoudre le problème.

M. Walter: Je suis d'accord avec cela. Je ne crois pas que l'identification des wagons soit particulièrement utile en cas d'urgence. Cela pourrait être utile si les marques d'identification ne disparaissaient pas au feu. Mais, d'après nous, et M. Ellison ne sera peut-être pas d'accord avec moi là-dessus, les chemins de fer ont établi le système d'affiches sur les wagons dans le but premier d'avertir les employés du chemin de fer du contenu du wagon de manière à en assurer le transport conformément aux instructions de la compagnie.

M. Mazankowski: Monsieur Walter, pourriez-vous me dire ce qui arrive du rapport Burton-Post. Qu'en est-il au juste de ce rapport? Quelles en sont les recommandations? Qu'adviendra-t-il des recommandations? Faudra-t-il effectuer d'autres études? Pourriez-vous dire brièvement au Comité ce qu'il en est à ce sujet?

M. Walter: Le rapport est actuellement entre les mains du Comité des transports par chemins de fer. Nous avons reçu les commentaires de toutes les parties intéressées à ce rapport. Un résumé des réactions a été rédigé à l'intention du Comité, et il est en train maintenant d'étudier ce qu'il faut en faire. Je ne peux pas vous en dire davantage.

M. Mazankowski: Le rapport sera-t-il rendu public?

M. Walter: Le rapport comme tel a été rendu public.

M. Mazankowski: C'est vrai?

M. Walter: Oui, il a été rendu public.

M. Mazankowski: Et les réponses aux recommandations seront-elles rendues publiques?

M. Walter: Avec le temps, oui. Quand le Comité aura décidé de ce qu'il faut faire des recommandations du rapport Burton-Post, il publiera un document.

M. Mazankowski: Quand?

M. Walter: Je ne saurais vous dire. J'ai été en vacances pendant quelques semaines, et j'ai manqué la dernière réunion du Comité des transports par chemins de fer, et je ne suis pas trop sûr de ce qu'il en est à l'heure actuelle.

M. Mazankowski: Monsieur Ellison, une dernière question. L'association des manufacturiers canadiens, comme d'autres groupes d'ailleurs, s'inquiète un peu du règlement concernant le transport de marchandises dangereuses. Des discussions sont en cours, n'est-ce pas? Je ne crois pas qu'on s'oppose à ces initiatives? L'association craint que le règlement soit trop compliqué et trop général, et parfois peu pratique.

[*Texte*]

• 1225

They have outlined in a letter to me about 10 very major concerns they have with respect to the regulations, bearing in mind that, in their view, some of them are going to be very difficult to comply with, and may very well be counterproductive. Others require further work.

The first one they point out is the issue of compatibility and the need—the absolute need—for all provinces and territories to work towards a compatible set of regulations. Their impression is that some provinces may not adopt the regulations in total.

The second point is reciprocity and the lack of arriving at reciprocal arrangements with the United States and the DOT title—49 Regulations. Unless those kinds of reciprocal actions or regulations are going to be put in place, here again, it is going to be somewhat ineffective.

The proposed workplace hazardous materials information system legislation is another area of concern which must endure regulations affecting dangerous goods in the workplace and the compatibility with the transportation of dangerous goods regulations.

The fourth is, as I referred to earlier, the complexity of the proposed regulations. They point out that the majority of companies do not have the expertise or the trained personnel to interpret—to interpret, I repeat that—and apply these regulations as they are currently written.

The fifth one is the constitutional consideration, and it goes back to the issue that was raised, I think, during consideration of the Bill; that is, the question of which jurisdiction . . . whether it be federal or provincial—can prosecute. From the point of view of the CMA, that really has not been clearly clarified.

And the sixth point they have raised is the cost of compliance, and they point out, as you are aware, I am sure, and I guess that is what we have been talking about earlier, the balance between the achievement of safety and the economic consequences. That is a very major concern. They point out the very great cost attached to the compliance of these regulations, especially for the smaller companies associated in meeting these regulations. It goes more than simply complying with the regulation; it includes the cost of employee training and adopting new processing and packaging and labelling and handling procedures and methods.

The seventh point they raise is the implementation period and the need to provide a suitable period of adjustment time after the publication of the regulations to allow the industry to adapt to the regulations and also the very real practical problem of disposing of the inventories and stocks that are in place at the time when the regulation is put in place.

[*Traduction*]

L'Association des manufacturiers canadiens m'a exposé dans une lettre une dizaine de préoccupations majeures concernant le règlement, m'expliquant que certaines dispositions seraient très difficiles à respecter et parfois même très contraires aux principes de production. D'autres dispositions nécessiteraient, selon elle, qu'on y réfléchisse encore.

La première préoccupation dont on fait état porte sur la compatibilité et le besoin, voire la nécessité absolue, que toutes les provinces et tous les territoires travaillent à l'élaboration d'un règlement compatible. L'association a l'impression que certaines provinces n'accepteront pas le règlement dans son entièreté.

La deuxième préoccupation vise la réciprocité et l'absence d'accords réciproques entre les États-Unis et le ministère des Transports concernant l'article 49 du Règlement. En l'absence de mesures de réciprocité ou de tels arrangements, le règlement sera inefficace.

Le projet de loi sur le système d'information concernant les produits dangereux dans le milieu de travail est une autre source de préoccupation; c'est un autre secteur dans lequel il faut assurer une certaine compatibilité des règlements.

La quatrième préoccupation, comme j'en ai déjà parlé, réside dans la complexité du projet de règlement. L'association fait valoir que la majorité des compagnies n'ont pas les connaissances voulues ou le personnel compétent nécessaire pour interpréter, je dis bien interpréter le règlement dans sa forme actuelle, et l'appliquer.

La cinquième préoccupation est d'ordre constitutionnel et revient à la question qui a été soulevée, je pense, lors de l'étude du projet de loi: à savoir la compétence, fédérale ou provinciale, en matière de poursuites. D'après l'Association des manufacturiers canadiens, cela n'a pas encore été tiré au clair.

Et le sixième point qu'on a soulevé porte sur les coûts d'application: l'association fait ressortir le problème, comme vous le savez sans doute, et nous en avons discuté précédemment, le problème de l'équilibre entre la sécurité et les conséquences économiques. C'est une source majeure de préoccupations. L'association met en évidence les coûts très élevés inhérents à l'application du règlement, spécialement pour les compagnies plus petites qui auront à se conformer au règlement. C'est plus qu'une simple question de coût inhérent au respect du règlement; il y a les coûts de formation des employés et de l'adoption de nouveaux procédés et de nouvelles méthodes de traitement, d'emballage, d'étiquetage et de manutention des produits.

La septième préoccupation porte sur le délai de mise en vigueur du règlement et sur le besoin d'assurer une période satisfaisante pour permettre à l'industrie de s'adapter au règlement après sa publication, et aussi de disposer des inventaires et stocks déjà en place au moment de l'entrée en vigueur du règlement, et c'est un problème pratique très réel.

[*Text*]

The eighth point is the need to have some small quantity exemption, and that is the requirement to exempt the consumer on small quantities. There again, it is the practicality of meeting the very tight regulations on a small quality item.

The ninth point, and we discussed this one when we were passing the Bill, is the exemption for in-plant operations. If you have a plant situated on two sides of the street, the real cost involved in transporting that item a block down the street or simply across the street, is still an area that is of concern. Then of course they talk about the cost of the retroflective placards, which are another very important cost, and they question the validity and the effectiveness of that.

• 1230

There are 10 points there that really get down to the practical aspects and consequences of the balance we were talking about earlier. I am not sure, Mr. Chairman, whether Mr. Ellison could comment on any or all in a short period of time, but perhaps he might comment in a general way. If he could not respond to each of the 10 points, perhaps he might be able to do it in the form of a letter which we might be able to have appended to one of the proceedings.

But, if you could in a general way, I would appreciate any comments you might make on those points.

The Chairman: I think that is a good suggestion because I suspect that if he commented on each one individually we might well be here until 1.30 p.m. So if you have a general comment, Mr. Ellison, go ahead please.

Mr. Mazankowski: We have unlimited time, Mr. Ellison. There is no set time. We are not in a block system. The chairman is implying that we should adjourn at 12.30 p.m., but there is no rule for that. I do not want to usurp the chairman's prerogative either.

The Chairman: There may not be a rule, but there is a general agreement that we do somewhere along the line get a chance to have a bite to eat, Mr. Ellison—and the witnesses as well.

Mr. Mazankowski: Well, we certainly promised them that we were going to have lots of questions, and I think they have been very good. I have certainly gained a lot of knowledge from their testimony and evidence today. We do not have this opportunity very often . . .

The Chairman: I agree.

Mr. Mazankowski: —and I appreciate it.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

If I could I would like to address these things at this stage rather than to create the secondary task of having to prepare a considered reply. Many of my remarks would have to be

[*Translation*]

Le huitième point concerne le besoin d'établir des exemptions concernant des petites quantités de produit, c'est-à-dire des exemptions pour les consommateurs qui ne traitent que de faibles quantités de marchandises dangereuses. C'est encore là l'aspect pratique d'avoir à respecter des règlements très rigoureux pour de très faibles quantités de marchandises.

La neuvième préoccupation, et nous en avons discuté lors de l'étude du projet de loi, porte sur l'exemption visant les opérations à l'intérieur des usines. Lorsqu'une usine est établie des deux côtés d'une même rue, le coût réel du transport des marchandises d'un côté de la rue à l'autre constitue une source de préoccupations. Puis il y a évidemment le coût des panneaux cataphoses qui constitue une autre dépense très importante, et on s'interroge sur leur utilité et leur efficacité.

Il s'agit donc de 10 points qui portent spécifiquement sur les aspects pratiques de l'application du règlement et sur les conséquences de l'équilibre dont nous discutions précédemment. Je ne sais pas, monsieur le président, si M. Ellison pourrait commenter brièvement quelques-uns de ces points ou tous, ou s'il voudrait faire un commentaire général. S'il ne peut commenter chacun des points individuellement, il pourrait peut-être nous répondre dans une lettre que nous annexerions au procès-verbal.

Mais j'aimerais bien que vous commentiez ces points de façon générale.

Le président: Je pense que c'est une bonne idée, parce que s'il se met à commenter chaque point individuellement, nous serons là jusqu'à 1h30 de l'après-midi. Alors si vous pouviez nous faire un commentaire général, monsieur Ellison, vous avez la parole.

M. Mazankowski: Nous avons tout le temps qu'il nous faut, monsieur Ellison. Il n'y a pas d'heure fixe. Nous ne fonctionnons pas selon un système de bloc. Le président semble dire que nous devrions ajourner à 12h30, mais ce n'est pas une règle. Je ne veux pas non plus empiéter sur la prérogative du président.

Le président: Il n'y a peut-être pas de règle à cet égard, mais il est généralement entendu qu'il faut, à un moment donné, prendre le temps de manger, monsieur Ellison, et cela va pour les autres témoins aussi.

M. Mazankowski: Nous leur avions promis que nous aurions beaucoup de questions à leur poser, et je pense qu'ils ont très bien collaboré. J'ai certainement beaucoup appris de leur témoignage aujourd'hui. Ce n'est pas souvent que nous avons pareille occasion de . . .

Le président: Je suis d'accord.

M. Mazankowski: . . . et j'en suis ravi.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Si vous me permettez, j'aimerais vous répondre dès maintenant plutôt que d'avoir à rédiger une réponse plus réfléchie. Bon nombre de mes remarques devront être prises sous toute

[*Texte*]

couched within a framework of which I am sure the members are well aware, and that is that some of these things do involve decisions that in fact the Governor in Council would have to make at some time in the future.

Taking the points one by one if I can, with just 30 seconds or so on each one, the provinces have indicated that they will adopt by reference or more than likely by reprinting the relevant sections of the federal regulations as they would apply to the highway transport of dangerous goods regulations because of the need for compatibility intermodally, interprovincially and indeed even internationally. There is, of course, the recognition that the adoption may not be complete in the sense that some provinces may wish for local reasons to provide an exemption that would not otherwise be applied for nationally. An example of this that I can think of is that the agricultural communities of the western provinces are particularly concerned with the regulation of what would otherwise be flammable liquids that are moved around in the back of farm vehicles for farm equipment and they are talking of providing an express exemption for 2,000 litres of machinery fuels from the normal requirements of documentation and placarding providing it is being used for agricultural purposes and the distance on the road is very short. So I have confidence that the objective of uniformity of application and standard will be achieved except where it makes sense not to do so. None of the provinces is talking about going to more restrictive standards. They are all looking at the exemption.

The question about the reciprocity with the United States is in fact a difficult one because the United States cannot formally discuss with us what they may do until in fact we publish the regulations as regulations. In other words, they have a very strict statutory rule-making procedure which requires that they reference a valid existing document. Nevertheless, discussions have taken place.

• 1235

There is an air of confidence on both sides of the border that in fact reciprocity can be achieved in all but a number of areas, and those areas might have occurred for reasons outside of the transportation system. One that comes to my mind is the question of the classification of explosives. Canada and the United States use slightly different methods of testing and determining the classification of explosives, and that is done by the respective chief inspectors of explosives who are dealing with manufacturing, importation, sale and use, rather than transportation. Nevertheless, the system will allow explosives to move from one country to the other with a minimum of delay, and with probably some form of dual marking or dual documentation.

As to WIN's labour situation on incompatibility, we have been participants in that occupational health and safety activity, and I think, with one exception, the labour people are quite prepared to accept the classification system of the dangerous goods regime, and that exception lies in the area of

[*Traduction*]

réserve, en ce sens que, et je suis sûr que les membres du Comité en sont conscients, certaines dispositions exigent l'approbation du gouverneur en conseil avant d'être mises en vigueur.

Si vous me permettez, je consacrerai une trentaine de secondes à chaque point qui a été soulevé. Les provinces ont fait savoir qu'elles adopteront par renvoi ou plus probablement par suite d'une réimpression des articles pertinents du règlement fédéral les dispositions s'appliquant aux règlements concernant le transport routier de marchandises dangereuses à cause du besoin d'assurer la compatibilité des divers modes de transport sur le plan interprovincial et même international. On reconnaît évidemment que le règlement ne sera peut-être pas adopté intégralement dans la mesure où certaines provinces voudront, pour des raisons locales, prévoir certaines exemptions qui ne s'appliqueraient pas à l'échelle du pays. Je pense par exemple aux communautés rurales des provinces de l'Ouest qui s'inquiètent particulièrement du règlement concernant le transport de liquides inflammables destinés à la machinerie agricole au moyen de véhicules agricoles; et on pense exempter expressément les agriculteurs de l'application des dispositions concernant la documentation et l'affichage pour le transport de moins de 2,000 litres de carburant pourvu qu'il soit destiné à des fins agricoles et que la distance à parcourir soit courte. Alors, je suis convaincu que l'objectif de l'uniformité d'application et des normes sera réalisé sauf lorsqu'il est peu pratique de le faire. Aucune province ne parle d'imposer des normes plus restrictives. Elles pensent toutes en termes d'exemption.

La question de la réciprocité avec les États-Unis est effectivement une question difficile parce que les États-Unis ne peuvent pas discuter officiellement avec nous de ce qu'ils entendent faire avant que le règlement soit publié et mis en vigueur. Autrement dit, la procédure de réglementation statutaire des États-Unis est très stricte et doit absolument porter sur un document valide. Néanmoins, des discussions ont déjà eu lieu.

On semble confiant des deux côtés de la frontière que la réciprocité sera possible sur toutes les questions sauf quelques-unes, et les exceptions éventuelles seraient imputables à des considérations autres que celles du système de transport. Par exemple, la question de la classification des explosifs. Le Canada et les États-Unis se servent de méthodes légèrement différentes pour évaluer et déterminer la classification des explosifs, et cette fonction incombe à l'inspecteur en chef des matières explosives de chaque pays qui s'occupe de la fabrication, de l'importation, de la vente et de l'utilisation des matières explosives plutôt que de leur transport. Néanmoins, le système permettra le transport de matières explosives d'un pays à l'autre dans un délai minimum, et il y aura probablement un système double d'affichage ou de documentation.

Quant au problème des relations de travail concernant l'incompatibilité, nous avons participé aux négociations en matière de santé et de sécurité au travail, et je pense que, sauf pour une exception, l'industrie est prête à accepter le système de classification des marchandises dangereuses, et cette

[*Text*]

chronic toxicity. The transportation environment normally concerns itself only with the toxicity of an acute nature; that is to say, a large-scale massive spill. They are much more concerned with a 20 year exposure to very low rates. So I believe they may wish to add things which we would not traditionally consider important to the transport.

The complexity of the regulations is, of course, such that those of us who have worked on it have had to hang our heads with some kind of shame, but this has partially come out of the need to ensure that the regulations are completely unambiguous in a court sense. The revised drafts are considerably simpler to read, and I think the difference between the first unit of the regulations and the second unit of the regulations that was published—that is, the 1982 and the 1983 texts—demonstrates that by using different lawyers, we can get a much simpler text. The second set of lawyers are now working on the first set.

The constitutional question has been raised, but it is quite clear the federal government will be initiating the prosecutions, should there be any, in the areas where the federal Act will be applied, and the provinces will probably be initiating the prosecutions in respect of the on-highway movement of motor vehicles only. This will be established through administrative agreements contemplated in the Act under Section 25, and will probably be published in *The Canada Gazette* after the Governor in Council and the Lieutenant Governor in Council have agreed to the terms of the agreements.

We recognize that the cost of compliance is probably going to be high. One of the things we have identified, and the CMA has identified this too, is that there is a catch-up cost of compliance. I hate to place this kind of thing on the record, but in fact we do not have 100% compliance with all the current regulations. Basically, what we are trying to do is bring together, harmonize and meld into one whole, most of the existing regulations, and extend their application to the gaps in the present set. One of the aspects is that there is not 100% compliance at the moment, and because the impact of these regulations, through the provision for penalties and prosecution, is that much greater, the Canadian Manufacturers' Association has identified what we term as catch-up costs of compliance.

• 1240

This is probably particularly true in the small manufacturing companies, because they basically have not been aware of the fact that the regulations exist in the same manner as Dow or Dupont or the big shippers. We would hope to minimize the cost of compliance through the publication of awareness material, advertising programs, brochures, posters, that sort of thing. This is part of the compliance policy which was agreed to by the Ministers of Transport at their last meeting. That

[*Translation*]

exception touche à la question de la toxicité chronique. Le milieu des transports ne s'intéresse normalement qu'au problème de toxicité aigue; c'est-à-dire aux déversements massifs de produits toxiques. Le groupe WIN s'inquiète beaucoup plus de la présence de produits à faible coefficient de toxicité sur une période de 20 ans. En conséquence, j'estime qu'on voudra probablement ajouter des dispositions relatives à des questions qui ne sont pas traditionnellement importantes pour les transports.

Quant à la complexité du règlement, il a malheureusement été rédigé dans un souci de clarté incontestable pour éviter toute contestation devant les tribunaux. Les projets de règlements révisés sont beaucoup plus faciles à lire, et je pense que la différence entre la première série de règlements et la deuxième qui a été publiée, c'est-à-dire la série de 1982 et celle de 1983, montrent qu'en recourant aux services de différents juristes, on peut obtenir un règlement beaucoup plus simple. La deuxième équipe de juristes travaille actuellement sur la première série de règlements.

On a soulevé la question constitutionnelle, mais il est très clair que c'est le gouvernement fédéral qui intentera les poursuites, le cas échéant, pour des questions tombant sous le coup de la loi fédérale, et que ce sont les provinces qui amorceront les procédures lorsqu'il s'agit du transport de marchandises dangereuses par véhicules routiers. Cela sera établi par voie d'accords administratifs prévus aux termes de l'article 25 de la loi, lesquels accords seront probablement publiés dans la Gazette du Canada une fois que le Gouverneur en conseil et le Lieutenant-gouverneur en conseil se seront entendus sur les termes des accords.

Nous reconnaissons que les coûts inhérents au reste du règlement seront élevés. L'une des choses que nous avons constatées, comme l'Association des manufacturiers d'ailleurs, c'est qu'il y aura des coûts de rattrapage. J'hésite à le dire publiquement, mais le règlement présentement en vigueur n'est pas respecté à 100 p. 100 actuellement. Essentiellement, nous essayons de regrouper, concilier et mettre sous un même régime la plupart des règlements existants, et d'étendre leur application aux secteurs auxquels ils ne s'appliquent pas déjà. L'une des choses qu'il ne faut pas oublier c'est que le règlement actuel n'est pas respecté à 100 p. 100 et, grâce aux dispositions relatives aux sanctions et aux poursuites des nouveaux règlements, les coûts de rattrapage seront beaucoup plus élevés que les coûts auxquels faisait allusion l'Association des manufacturiers canadiens.

Cela s'applique surtout aux petits fabricants probablement parce qu'ils ignorent les règlements tout comme les grandes compagnies, Dow ou Dupont par exemple. Nous espérons minimiser les frais occasionnés par l'observation du règlement par le biais de documents publicitaires, de campagnes publicitaires, de dépliants, d'affiches et ainsi de suite. Cette campagne d'information fait partie intégrante de la politique d'observation des règlements convenue par les ministres des transports à la dernière réunion. Le document, le document de

[*Texte*]

document, the Compliance Strategy document, has been published and is in the public domain.

The implementation period is one where the industry has in fact made it known that they do need a transitional period of time to make the adjustment. There will be a recommendation given to the Governor in Council at the time the regulations go forward which will cover this matter. We also have to consider the transitional period of time because of the current regulations of the commission, for example, and that subject is known and will be dealt with.

The need for small quantity exemptions is of course a very important thing and we have had extensive discussions between the regulatory agencies, such as the commission, the Canadian Coast Guard, the air administration and the provinces on what these exemptions should be. I think we are all agreed, with the exception of the air mode, that some exemption for small packages rather than small quantity consignments is desirable and there will be a proposal for that.

Certainly, in terms of response to major risks to public safety, the small packagings are not of the same degree of importance as the other ones. The exemptions for the in-plant operations . . . I can recall the discussions in this chamber on this one and it really comes down to what you consider transportation to be. The discussions went something like this: If you are carrying a can of paint from your basement to your bedroom, is that transportation? But nevertheless, we had hoped to clarify this by placing in the application section of the regulations a much more straightforward statement, that really we do not concern ourselves with the in-warehouse movement of things on fork-lift trucks, unless the transportation within the plant is in fact being done by possibly—say, a highway vehicle operating under contract to the plant itself.

Finally, the retro-reflective placards are probably the most exciting of the current issues. The regulations did propose a retro-reflective placard for certain types of movement, mainly bulk commodities, but also some package commodities of products like explosives or dangerous when wet materials or poisonous gases. This proposal was on the basis that the placarding system does, in other modes of transport and to a certain extent in the railway mode, with deference to Commissioner Walter, offer some information and that that placard should be visible to the maximum extent possible and certainly at night.

Industry has indicated that the cost of placarding is high. The placards presently cost around 19¢ or 20¢ apiece. Water resistant plastic-coated placards are probably around a dollar, and retro-reflective placards are probably to the order of $2.50 or $4.00, depending on the quantity purchased and the uniqueness of the placard.

• 1245

We have had a great deal of difficulty dealing with industry because we have asked them to balance the cost of the placard against potential re-use; i.e., they can be used more than once, whereas the paper placards tend to get thrown away if they survive the journey. We have asked them to place the value of, say, $10 or even $15 for placards against the value of the

[*Traduction*]

stratégies pour l'observation des règlements a été publié et est donc un document public.

La période de mise en application a été créée parce que l'industrie nous a fait savoir qu'il lui faudrait un certain délai de transition pour s'adapter aux changements. On soumettra au gouverneur en conseil une recommandation en ce sens en même temps que le règlement. D'ailleurs, cette période de transition s'impose parce qu'il y a déjà un règlement existant à la Commission.

L'existence d'exemptions pour petites quantités est bien sûr, critique. Les agences réglementaires, telles la Commission, la Garde côtière du Canada et l'administration du transport aérien en ont discuté longuement avec les provinces. Nous sommes tous d'accord, à l'exception de l'administration du transport aérien que l'exemption des petits paquets plutôt que des petites quantités de marchandises est souhaitable. D'ailleurs, il y aura une proposition en ce sens.

Evidemment, les petits paquets ne posent pas le même risque à la sécurité publique que les autres. Quant à l'exemption des activités à l'intérieur de l'usine; je me souviens très bien que dans cette même pièce nous avons discuté de la définition du transport. On s'est alors demandé si le fait d'amener un pot de peinture du sous-sol jusqu'à la chambre à coucher pouvait être considéré comme le transport de cette peinture? Néanmoins, nous avons voulu éclaircir la question en ajoutant une déclaration simple à la partie concernant la mise en application du règlement. Nous y déclarons que nous ne nous préoccupons pas du déplacement de marchandise sur des chariots de levage à l'intérieur d'un entrepôt. À moins, bien sûr, que le transport au sein de cette usine ne se fasse à l'aide d'un véhicule routier qui soit l'objet d'un contrat de location à l'usine.

Pour ce qui est des panneaux cataphoses, c'est probablement la plus passionnante de toutes les questions dont nous sommes saisis à l'heure actuelle. Jadis, le règlement prévoyait un panneau cataphose pour le transport de certaines marchandises, comme les marchandises en-vrac, mais également de produits emballés comme les explosifs ou des marchandises qui sont dangereuses lorsqu'elles sont humides ou des gaz nocifs. Avec tout le respect que je dois au commissaire Walter, la prévision reposait sur la théorie que les panneaux doivent transmettre certaines informations et doivent être très visibles, certainement la nuit.

L'industrie nous fait savoir que le coût des panneaux est très élevé. À l'heure actuelle, ils lui reviennent à 19c. ou 20c. le panneau. Ceux qui sont enduits de plastic et résistant à l'eau coûtent environ 1$ alors que le prix de panneaux cataphoses s'élèvent à environ 2.50$ ou 4$, selon la quantié et l'originalité du panneau.

Nous avons eu beaucoup de difficultés à régler cette question avec l'industrie. Nous lui avons signalé que ces panneaux étaient réutilisables alors que les panneaux de papier ne survivent que rarement un voyage. Nous leur avons demandé de comparer la valeur de panneaux coûtant entre 10 et 15 dollars avec la valeur du produit transporté. J'ignore la

[*Text*]

commodity in the vehicle. I am not sure what 120,000 litres of anhydrous ammonia is worth, but I suspect it is worth many hundreds of times the value of, say, four placards that might be re-used. We have also asked them to think of being innovative and go to fixed placards on dedicated equipment. These questions are being resolved.

We have also recently asked industry if they would consider the objective of what we are trying to achieve, and that is to provide a signal which will readily identify certain vehicles containing certain types of commodities as being of some special characteristic. This comes back to the question of special markings. We have suggested maybe what we should do is place a red triangle, a bright orange question mark or something like this permanently on the side of bulk vehicles and those vehicles which may be transporting certain types of explosives. In this respect, industry is only just beginning to consider these options. But certainly, the emergency response forces do require some ready signal which will enable them to pick out the most dangerous vehicles, whether they are rail cars or trucks, from a pile-up. But we do also wish to minimize the cost on them for compliance, and we have backed away considerably in our discussions with industry from what was originally proposed; that is, all vehicles to have retro-reflective placards.

The Chairman: As Mr. Mazankowski said a few minutes ago, it is not often we get an opportunity to go into questioning as extensively as we did this morning. By way of example, Mr. Mazankowski had a total of 94 minutes to put questions and get answers here this morning, and that is very unusual. But I think it has also been very worth while.

I want to thank the witnesses for their very frank and complete answers. I was surprised, in fact, that you dealt so openly in some cases with questions with political implications, which I think you had a legitimate right to back away from if you had wished to do so. I think it is an indication of your desire to give not only this committee but the public full and frank information, and I want to thank you very sincerely on behalf of the members of this committee. I think it was an extremely open and worthwhile session today.

I would also like to thank our clerk and all our staff for staying the extra time to give us the opportunity to get this kind of information on the record. Thank you all very much.

Mr. Walter.

Mr. Walter: Mr. Chairman, I would like to put on the record, too, our appreciation on behalf of the commission for the attention we have received here by the Hon. Members and also for the opportunity to appear before you and tell our side of the story. We are always anxious to do that. We think we are doing the job and we are prepared to come back with any staff at any time.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: You have done it very well. Thank you.

With that, I would like to advise Members that our next meeting will be Tuesday at 3.15 p.m. rather than at 3.30 p.m.,

[*Translation*]

valeur exacte de 120,000 litres d'ammoniaque anhydride, mais je soupçonne qu'elle représente plusieurs centaines de fois la valeur de quatre panneaux réutilisables. Nous avons demandé à l'industrie de faire preuve d'innovation et d'adopter des panneaux fixes pour l'équipement permanent. Ces problèmes sont en cours de résolution.

Dernièrement, nous avons demandé à l'industrie de considérer notre objectif. C'est-à-dire, nous visons à prévoir un système de symboles qui seront identifiés à certains types de marchandises. Cela nous ramène à la question de signalisation spéciale: Nous avons proposé qu'un triangle rouge ou un point d'interrogation orange vif soit appliqué sur le côté des véhicules transportant des marchandises en vrac ainsi que certains types d'explosifs. Dans ce domaine, les diverses options ne font que commencer à être envisagées par l'industrie. Il est certain qu'il faut des symboles facilement reconnaissables qui permettront aux escouades d'urgence de répérer les wagons et les véhicules les plus dangereux dans un carambolage. De plus, nous souhaitons minimiser les frais découlant de l'observation du règlement. À la suite de nos pourparlers avec l'industrie, nous avons abanbonné la plupart de nos propositions initiales, notamment l'équipement automatique de tous les véhicules en panneaux cataphotes.

Le président: Comme M. Mazankowski l'a dit il y a quelques instants, nous avons rarement l'occasion d'approfondir un sujet comme nous l'avons fait ce matin. À titre d'exemple, M. Mazankowski a disposé d'un total de 94 minutes pour poser ses questions et entendre des réponses ce matin. C'est extraordinaire. Toutefois, la séance s'est avérée très valable.

Je tiens à remercier les témoins de leurs réponses franches et complètes. Pour tout dire, je me suis étonné de la façon ouverte dont vous avez répondu à certaines questions d'ordre politique auxquelles vous n'étiez pas tenu de répondre. Cette ouverture indique votre désir de fournir au Comité et au public en général des renseignements complets. Je tiens à vous remercier sincèrement au nom de tous les membres du Comité. C'était une séance extrêmement ouverte et très valable.

Je tiens aussi à remercier notre greffier et tout le personnel qui sont restés un peu plus longtemps afin de nous permettre de consigner ces informations au procès-verbal. Merci beaucoup à vous tous.

Monsieur Walter.

M. Walter: Monsieur le président, au nom de la commission, je tiens également à remercier les honorables députés de l'attention qu'ils ont portée à notre sujet et de nous avoir fourni l'occasion de comparaître et de vous raconter notre version de l'histoire. Nous sommes toujours empressés de le faire. Nous croyons que nous faisons un bon travail et nous serons prêts à revenir à tout moment avec les membres du personnel.

Merci, monsieur le président.

Le président: Vous avez fait un excellent travail. Merci.

Sur ce, je rappelle aux membres du Comité que notre prochaine réunion aura lieu à 15h15, et non pas 15h30, mardi,

[*Texte*]

when we will deal with the committee report and then hear from the Minister at 3.45 p.m.

The committee, then, is adjourned until 3.15 p.m. next Tuesday.

[*Traduction*]

alors que nous discuterons du rapport du Comité. Nous entendrons ensuite le ministre à 15h45.

La séance est levée jusqu'à 15h15 mardi.

Canada Post Corporation / Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Canada
Book Tariff / Tarif livres

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Tuesday, April 17, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

Transport

RESPECTING:

Capital Budget of VIA Rail Canada Inc. for the financial year ending December 31, 1983;

Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1982;

Main Estimates 1984-85, Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT;

INCLUDING:

The First Report to the House.

Second Session of the Thirty-second Parliament, 1983-84

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

Disponible de l'Imprimerie du gouvernement canadien, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 13

Le mardi 17 avril 1984

Président: Maurice A. Dionne

Transports

CONCERNANT:

Budget d'immobilisations de VIA Rail Canada Inc. pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1983;

Rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. pour 1982;

Budget principal 1984-1985, Crédits 1 et 5—Programme de l'administration ministérielle du ministère TRANSPORTS;

Y COMPRIS:

Le premier rapport à la Chambre.

Deuxième session de la trente-deuxième législature, 1983-1984

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

Mr. Jack Walter Commissioner Rail Safety.

Mr. Stanley Kaplan Assistant Director Standards and Development Dangerous Goods Railway Transport Committee.

From the Department of Transport:

Mr. D. Ellison Director General Dangerous Goods.

De la Commission canadienne des transports:

M. Jack Walter commissaire Sécurité ferroviaire.

M. Stanley Kaplan directeur adjoint Normes et perfectionnement Marchandises dangereuses Comité des transports par chemin de fer.

Du ministère des Transports:

M. D. Ellison directeur général Marchandises dangereuses.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Tuesday, April 17, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Capital Budget of VIA Rail Canada Inc. for the financial year ending December 31, 1983.

Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1982.

Main Estimates 1984-85; Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

INCLUDING:

The First Report to the House.

APPEARING:

The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

WITNESS:

(See back cover)

Second Session of the

Thirty-second Parliament, 1983-84

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 13

Le mardi 17 avril 1984

Président: Maurice A. Dionne

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Budget d'immobilisations de VIA Rail Canada Inc. pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1983.

Rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. pour 1982.

Budget principal 1984-1985; Crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Y COMPRIS:

Le premier rapport à la Chambre.

COMPARAÎT:

L'honorable Lloyd Axworthy ministre des Transports.

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Deuxième session de la

trente-deuxième législature, 1983-1984

36271—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Eva Côté
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J.Patrick Nowlan
Charles Turner

ALTERNATES/SUBSTITUTS

John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Marcel Ostiguy
Sid Parker

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

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

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

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

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

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, April 18, 1984

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FIRST REPORT

1. Pursuant to Standing Order 46(4) contained in the House of Commons Permanent and Provisional Standing Orders, the following reports were deemed referred to the Committee on January 24, 1983 and June 20, 1983 respectively:

(*a*) Capital Budget of VIA Rail Canada Inc. for the financial year ending December 31, 1983;

(*b*) Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1982.

2. The Committee considered the above reports at two meetings held on Thursday, February 9, 1984 and heard the following witnesses from VIA Rail Canada Inc.:

(*a*) Mr. Pierre Franche
President and Chief Executive Officer;

(*b*) Mr. B. Guiney
Vice-President, Operations.

3. Concern was expressed with respect to various subjects amongst which were (*a*) the lack of a statutory mandate for VIA; (*b*) the financial aspects, particularly the impact of the Costing Order No. R-6313, which is the financial basis for the contractual relationship between VIA and the railways; (*c*) the alleged savings to VIA with the abandonment of twenty percent of service in 1982; and (*d*) such operational aspects as the introduction of new equipment in the West and the Maritimes, the establishment of new maintenance facilities and the on-time performance of VIA.

4. From the point of view of the Committee, it is incomprehensible that seven years have elapsed since VIA came into existence without the Government's taking any legislative action to confer a statutory mandate upon it. The Committee believes that the absence of a mandate has jeopardized the functioning of VIA and this, combined with the financial planning difficulties resulting from Costing Order No. R-6313, makes very difficult future planning by VIA to achieve a viable passenger rail service.

5. During the First Session of the Thirty-second Parliament the Committee, in its Fifth Report to the House on April 9, 1981, summarized the problems facing VIA and made recommendations to remedy the situation. In its Seventh Report to the House on December 15, 1981, the Committee further recommended that the Government establish a "comprehensive VIA Rail Canada Act during the next session of Parliament".

6. Taking into account that the problems facing VIA still persist and will continue to do so until VIA has the statutory mandate to manage its own affairs, the Committee recommends once again that:

(*a*) the Government consider the advisability of bringing in a comprehensive VIA Rail Canada Act expediously, so

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 18 avril 1984

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

1. Conformément à l'article 46(4) du Règlement de la Chambre des communes, articles permanents et provisoires, les documents suivants sont réputés avoir été respectivement référés au Comité les 24 janvier 1983 et 20 juin 1983:

a) le Budget d'immobilisations de VIA Rail Canada Inc. pour l'exercice financier clos au 31 décembre 1983;

b) le Rapport annuel de VIA Rail Canada Inc.

2. Le Comité a étudié ces documents lors de deux réunions tenues le jeudi 9 février 1984 et a entendu les témoins suivants de VIA Rail Canada Inc.:

a) M. Pierre Franche
Président-directeur général;

b) M. B. Guiney
Vice-président, Exploitation

3. Des inquiétudes ont été exprimées sur divers sujets, et notamment sur *a*) le fait que la société VIA n'ait pas de mandat statutaire; *b*) certains aspects financiers et en particulier les répercussions de l'Ordonnance N° R-6313 sur les frais, base financière des liens contractuels qui unissent VIA et les compagnies de chemins de fer; *c*) les présumées économies qu'a réalisées VIA en retirant vingt pour cent de ses services en 1982; et *d*) certains aspects opérationnels, comme la mise en service de nouveaux équipements dans l'Ouest et les provinces maritimes, la création de nouvelles installations de maintenance et le rendement de VIA en matière de respect des horaires.

4. Selon le Comité, il est incompréhensible que sept années se soient écoulés depuis la constitution de VIA sans que le gouvernement n'ait pris de mesure législative pour lui confier un mandat. Le Comité croit que cette lacune a compromis le fonctionnement de la société et que ce manquement, ajouté aux difficultés de planification financière résultant de l'Ordonnance N° R-6313 sur les frais, rend très difficile pour VIA toute planification pour parvenir à la fourniture de services voyageurs viables.

5. Au cours de la première session de la Trente-deuxième Législature, le Comité, dans son Cinquième rapport à la Chambre, déposé le 9 avril 1981, résumait les problèmes de VIA et soumettait des recommandations pour y remédier. Dans son Septième rapport à la Chambre, déposé le 15 décembre 1981, le Comité recommandait en outre «que le gouvernement établisse une loi sur VIA Rail Canada, au cours de la prochaine session du Parlement, pour en définir tous les aspects».

6. Compte tenu du fait que les problèmes de VIA Rail persisteront tant que la société n'aura pas le mandat statutaire de gérer ses propres affaires, le Comité recommande à nouveau que:

a) le gouvernement étudie l'opportunité d'adopter rapidement une loi complète sur VIA Rail Canada afin

that, once and for all, VIA has the legislative mandate to make it possible for it to perform its functions effectively and efficiently;

(*b*) the costing methodology contained in Costing Order No. R-6313, be reviewed and changed in order that VIA be placed in a position where it could make accurate estimates of its financial obligations and find ways to discharge them; and

(*c*) the Government consider the advisability of instructing VIA to expedite the introduction of new equipment, including transcontinental equipment, in the West and the Maritimes.

7. Your Committee requests that the Government respond to the foregoing recommendations in accordance with Standing Order 69(13).

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 2 and 13*) is tabled.

Respectfully submitted

que, une fois pour toutes, la société ait le mandat législatif qui lui permette de remplir réellement et efficacement ses fonctions;

b) soit réexaminée et modifiée la méthode de calcul des coûts prévues dans l'Ordonnance N° R-6313 sur les frais afin que VIA soit en mesure de faire des évaluations précises de ses obligations financières et de trouver des moyens de s'en acquitter;

c) le gouvernement étudie l'opportunité d'ordonner à VIA d'accélérer la mise en exploitation de nouveaux équipements, pour le service transcontinental y compris, dans les provinces de l'Ouest et les provinces maritimes.

7. Le Comité demande que le gouvernement réponde aux recommandations susmentionnées conformément à l'article 69(13) du Règlement de la Chambre des communes.

Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages s'y rapportant (*fascicule nos 2 et 13*) est déposé.

Respectueusement soumis

Le président

MAURICE A. DIONNE

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 17, 1984
(15)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 3:21 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, Nowlan, Turner.

Alternates present: Messrs. Campbell (*LaSalle*), McKnight, Ostiguy.

Other Members present: Messrs. Bloomfield, McCain, St. Germain.

Appearing: The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

Witness: *From the Department of Transport*: Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

Pursuant to Standing Order 46(4), contained in the House of Commons permanent and provisional Standing Orders, December 22, 1982, the Committee resumed consideration of the Capital Budget of VIA Rail Canada Inc. for the financial year ending December 31, 1983 and the Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1982. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, February 9, 1984, Issue No. 2*)

The Committee proceeded to the consideration of its Draft Report to the House.

On motion of Mr. Benjamin, it was agreed,—That the Draft Report as considered and amended, be adopted and that the Chairman be authorized to present it to the House as the FIRST REPORT of the Committee.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes which may be necessary without changing the substance of the Draft Report to the House.

At 3:46 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 3:52 o'clock p.m., the sitting resumed *in open session.*

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Tuesday, February 21, 1984, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 13, 1984, Issue No. 7*)

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witness answered questions.

It was agreed,—That the document submitted by the Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport, entitled, "Report on speed restrictions on trains transporting special dangerous goods in the Metro Toronto Area", be printed as an

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 17 AVRIL 1984
(15)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit *à huis clos*, ce jour à 15 h 21, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Mme Côté, MM. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, Nowlan, Turner.

Substituts présents: MM. Campbell (*LaSalle*), McKnight, Ostiguy.

Autres députés présents: MM. Bloomfield, McCain, St. Germain.

Comparaît: L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports.

Témoin: *Du ministère des Transports*: M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne des Transports aériens.

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement contenu dans les Règlements provisoire et permanent de la Chambre des Communes du 22 décembre 1982, le Comité reprend l'examen du Budget d'immobilisations de VIA Rail Canada Inc. de l'année financière se terminant le 31 décembre 1983, ainsi que du Rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. de 1982. (*Voir procès-verbal du jeudi 9 février 1984, fascicule nº 2*)

Le Comité procède à l'examen de son projet de rapport à la Chambre.

Sur motion de M. Benjamin, *il est convenu*,—Que le projet de rapport, sous sa forme modifiée après examen, soit adopté, et que le président soit autorisé à le présenter à la Chambre en tant que PREMIER RAPPORT du Comité.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à y apporter les modifications typographiques et rédactionnelles qui s'imposent, sans changer le fond du Projet de rapport à la Chambre.

A 15 h 46, le Comité interrompt les travaux.

A 15 h 52, le Comité reprend les travaux.

Le Comité reprend l'examen de son ordre de renvoi du mardi 21 février 1984 relatif au Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1985. (*Voir procès-verbal du mardi 13 mars 1984, fascicule nº 7*)

Par consentement unanime, le Comité reprend l'examen des crédits 1 et 5 relatifs au Programme de l'administration centrale et inscrits sous la rubrique TRANSPORTS.

Le Ministre et le témoin répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le document présenté par l'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports, intitulé «*Report on speed restrictions on trains transporting special dangerous goods in the Metro Toronto Area*» figure en annexe aux

appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-4*).

At 5:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Procès-verbaux et témoignages de ce jour. (*Voir Annexe «TRPT-4»*).

A 17 h 45, le Comité suspend les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Tuesday, April 17, 1984

• 1550

The Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. We are today resuming consideration of Votes 1 and 5, Department Administration Program under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures.....$101,817,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures.....$18,583,000

The Chairman: Is it the wish of the committee to consider these two votes together?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. You will find them listed in your blue book on pages 28-6 to 28-16.

It is my pleasure again today to welcome to the committee the hon. Lloyd Axworthy, Minister of Transport. I am not going to go into any more introduction than that because I know all members of the committee know our chief witness.

With the Minister of course is the Deputy Minister, General Ramsey Withers, and the three administrators of the various administrations whom all members of the committee know anyway, but I think for the benefit of the record we should put the names on the record. Mr. Gordon Sinclair, of course, is Administrator, Air Administration; Mr. John Allan is Administrator, Marine Administration; Mr. Nick Mulder is Administrator, Surface Administration.

With that I will ask the Minister whether he has any opening statement, which I doubt because he has already made his opening statement at a previous appearance. He has indicated to me that he does not have an opening statement so we will go right to questioning with Mr. Mazankowski. Fifteen minutes, please, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, the last time you appeared before the committee, you indicated that you were awaiting final details from the railways on the revised investment plans. Do you have that information available?

Hon. Lloyd Axworthy (Minister of Transport): Not as yet, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: When is it expected?

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le mardi 17 avril 1984

Le président: Silence, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi relatif au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985. Nous reprenons l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'Administration centrale sous la rubrique Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'Administration centrale

Crédit 1er—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement.....$101,817,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital..... $18,583,000

Le président: Le Comité désire-t-il étudier ces crédits ensemble?

Des voix: Oui.

Le président: Adopté. Vous les trouverez aux pages 28-7 à 28-17 du Livre bleu.

J'ai de nouveau le plaisir de souhaiter la bienvenue aujourd'hui à l'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports. Je m'abstiendrai de toute présentation supplémentaire car je sais que tous les membres de ce Comité connaissent notre témoin principal.

Accompagnant le ministre, bien entendu, il y a le sous-ministre, le général Ramsey Withers, et les trois administrateurs responsables des différents secteurs que tous les membres du Comité connaissent mais dont il serait peut-être bon de citer les noms aux fins du compte rendu. M. Gordon Sinclair, bien entendu, est l'administrateur pour le transport aérien; M. John Allan l'administrateur pour le transport maritime et M. Nick Mulder l'administrateur pour le transport de surface.

Ceci dit je demanderais au ministre s'il a une déclaration à faire ce dont je doute car il a déjà fait sa déclaration préliminaire lors d'une comparution précédente. Il m'a indiqué qu'il n'avait pas de déclaration et nous passerons donc immédiatement aux questions avec M. Mazankowski. Quinze minutes, s'il vous plaît, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, lors de votre dernière comparution devant le Comité, vous nous avez indiqué que vous attendiez les derniers renseignements des chemins de fer concernant la révision des plans d'investissement. Avez-vous maintenant ces renseignements?

L'honorable Lloyd Axworthy (ministre des Transports): Pas encore, monsieur le président.

M. Mazankowski: Quand comptez-vous les obtenir?

[*Text*]

Mr. Axworthy: It should be within the next couple of weeks. The railways did not have the full opportunity at the last SGTC meeting to present their case and we have not finally completed the full assessment, but it will be done, I certainly hope, before the end of April.

• 1555

Mr. Mazankowski: Mr. Mulder, when he last appeared before the committee, confirmed that the investment package was more like $12.5 billion. I presume that has not changed. Is that correct?

Mr. Axworthy: Well, Mr. Chairman, it is hard to confirm until we see the final package. I think I will certainly have some questions about that submission and I would want to raise certain issues with the railroads before I made any final confirmation of what the figure would be.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman and Mr. Axworthy, I suspect you would be somewhat concerned by the fact that the railways are backing out of their investment commitments at the same time as they are showing some rather substantial profits for the last year. For example, CP Rail showed a net profit of $184 million for 1983; CP Air showed a loss of $16.4 million; CP Ships a loss of $74.3 million. They had miscellaneous losses of $17.8 million while, on the other hand, some of their other divisions showed a profit. It ended up with a $143 million profit for the whole corporation. What is significant here is that the profits out of the rail company per se are the ones that are carrying the burden.

You have the same thing with respect to CNR. For example, CN Rail for the year 1983 has shown a profit of $260.694 million. Here again they are writing off some of the losses on, for example, Tara Transport of $34.5 million; the Grand Trunk Corporation, a loss of $12.2 million; CN trucking of $7.9 million; CN hotels and tower, $2.7 million; CN Express, $25.4 million; miscellaneous losses of $41 million, bringing the total CN family profit down to $212 million.

I hope, Mr. Minister, that when you do meet with the railways to talk about their investment plans, yo will draw this to their attention because here again the main profit generator is in fact the rail company. The rail company is showing substantial profits and ameliorating the losses in the other divisions.

I wonder, having regard for that—and I am not sure whether you have had a chance to analyze the statements—whether that does not concern you somewhat in light of the fact that the railways are now backing off on their investment commitments for the railway situation.

Mr. Axworthy: Well, Mr. Chairman, let me make it very clear to Mr. Mazankowski that I have no intention of allowing the railways to quote as you use the word "back off" invest-

[*Translation*]

M. Axworthy: D'ici une ou deux semaines. Les chemins de fer n'ont pas vraiment eu la possibilité lors de la dernière réunion du C.P.T.G. de présenter leurs arguments et nous n'avons donc pas encore complètement terminé notre évaluation mais ce sera fait, c'est mon ferme espoir, avant la fin d'avril.

M. Mazankowski: M. Mulder, lors de sa dernière comparution devant le Comité a confirmé que ces investissements se monteraient au bas mot à 12,5 milliards de dollars. Je suppose que cela n'a pas changé. N'est-ce pas?

M. Axworthy: Monsieur le président, il est difficile de confirmer quoi que ce soit avant d'avoir vu les chiffres définitifs. J'aurais certainement quelques questions à poser au sujet de cette soumission et mon intention est de discuter certains problèmes avec les chemins de fer avant toute confirmation définitive du chiffre.

M. Mazankowski: Monsieur Axworthy, je suppose que le fait que les chemins de fer ne veuillent plus honorer leurs engagements d'investissement alors qu'en même temps leurs bénéfices pour l'année dernière ont été assez considérables doit vous faire tiquer. Par exemple, les bénéfices nets du Canadien Pacifique pour 1983 ont été de 184 millions de dollars; les pertes de CPR ont été de 16,4 millions de dollars; les pertes de CP Marine 74,3 millions de dollars. Les pertes diverses ont été de 17,8 millions de dollars alors que d'un autre côté certaines des autres entreprises ont été bénéficiaires. Les bénéfices de l'ensemble de la société se sont montés à 143 millions de dollars. Ce qui est significatif, ici, c'est que ce sont les bénéfices de CN Rail qui ont servi à financer les autres entreprises.

Le même scénario se répète pour le Canadien National. Par exemple, pour l'année 1983 les bénéfices de CN Rail ont été de 260,694 millions de dollars. Ces bénéfices ont eux aussi servi à financer, par exemple, les pertes de 34,5 millions de dollars de Tara Transport; les 12,2 millions de dollars de pertes de la Grand Trunk Corporation; les 7,9 millions de dollars de camionnage CN; les 2,7 millions de dollars de la tour des hôtels du CN; les 25,4 millions de dollars des messageries CN; les 41 millions de dollars de pertes diverses réduisant les bénéfices de la famille CN à 212 millions de dollars.

Monsieur le ministre, j'espère que lorsque vous rencontrerez les représentants des chemins de fer pour discuter de leurs plans d'investissement, vous attirerez leur attention sur ces chiffres car le principal générateur de bénéfices se sont les chemins de fer. Les bénéfices des chemins de fer sont considérables et servent à financer les pertes des autres secteurs.

Je me demande donc compte tenu de ces chiffres—je ne sais si vous avez eu l'occasion d'analyser ces bilans financiers—si le fait que les chemins de fer rechignent à remplir leurs engagements financiers ne vous fait pas un peu tiquer.

M. Axworthy: Monsieur Mazankowski, évitons tout malentendu. Je n'ai nullement l'intention de permettre aux chemins de fer de revenir sur leurs promesses d'investissements

[*Texte*]

ment commitments they have made as related to the improvement in the capacity of the rail system, but I think it is important to point out a couple of ameliorating factors. First is that in the overall forecast that was made two years ago of some $16 billion, that was over a 10-year period. I think Mr. Mazankowski is versed enough in the arts of economic forecasting to know that a lot of variables intervene over a 10-year period. I think you would also appreciate that it was important for us to do a revised forecast once the bill had passed, once the new economic conditions had changed, to get as precise a picture as is possible.

I think it is important to point out that there has been change in the inflation rate downward, which would reduce the amount of capital required to produce the same impact.

Mr. Mazankowski: How much does inflation account for?

Mr. Axworthy: It could account for upwards of over a billion of that expenditure. I cannot confirm that until we have seen the final figures, but that would be one estimate.

One of the other major changes in the forecasting from the preliminary . . .

Mr. Mazankowski: One billion is still a far cry from the four billion.

Mr. Axworthy: Well, I am going through the factors.

Mr. Mazankowski: All right.

Mr. Axworthy: One of the other major factors from the preliminary estimates that I have seen is the change in the world export market. I think if you look at the WESTAC figures for the six basic resource products, the overall expectation is that the market will be down by some 13%, so the railways have revised their forecasts accordingly. However, there is also a major caveat that those figures can also go back up if world markets improve.

• 1600

I think we all understand quite well that the present international financial picture is very shaky; that a number of Third World countries in particular are carrying very heavy debt loads and that, as a result, the flow of goods and commodities in the international market is down substantially. A good example would be the Japanese steel industry, a major buyer of our coal, which has had a very highly reduced production. Some of the requirements for capital investment related to those export markets have also changed since that two-year forecast, but it can equally change upwards a year or two from now depending upon the changes in world conditions. Those are the cycles and swings we go through. I think because of the late period in which the bill was passed beyond the expectations when those forecasts were first made, the railways have had to string their ten year period beyond the time allotted in the initial forecast. Some of those capital investments will be still made, but beyond the 1990 period. Now in the 1994 period they would be strung out further beyond that. Those are a number of intervening variables.

[*Traduction*]

relatives à l'amélioration du réseau mais je pense qu'il est important de signaler un ou deux facteurs positifs. Premièrement, la prévision globale de quelque 16 milliards de dépenses faites il y a deux ans portait sur une période de 10 ans. M. Mazankowski est suffisamment versé dans l'art de la prévision économique pour savoir que, sur une période de dix ans, nombre de variables interviennent. Vous n'ignorez pas non plus qu'il importait que nous révisions ces prévisions une fois le projet de loi adopté, une fois les nouvelles conditions économiques modifiées pour dresser un tableau d'ensemble aussi précis que possible.

Il importe de rappeler que le taux d'inflation a connu une certaine diminution ce qui réduit proportionnellement les capitaux nécessaires pour obtenir le même résultat.

M. Mazankowski: Quelle est la part de l'inflation?

M. Axworthy: Elle pourrait se monter à un peu plus d'un milliard de dollars. Je ne peux le confirmer tant que nous n'aurons vu les chiffres définitifs, mais c'est ce qu'on peut prévoir.

Une des autres modifications importantes par rapport aux prévisions préliminaires . . .

M. Mazankowski: Un milliard de dollars c'est toujours loin des 4 milliards de dollars.

M. Axworthy: J'énumère les facteurs.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Axworthy: Un des autres facteurs importants ayant changé depuis les prévisions de départ est l'évolution du marché mondial des exportations. Les chiffres du WESTAC pour les six produits de base indiquent que la demande du marché diminuera de près de 13 p. 100 et les chemins de fer ont donc révisé leurs prévisions en conséquence. Cependant, il est également certain que ces chiffres peuvent aussi remonter si la situation sur les marchés mondiaux s'améliore.

Nous savons tous très bien que la conjoncture internationale actuelle est très instable; qu'un certain nombre de pays du Tiers monde, en particulier, sont très fortement endettés et qu'en conséquence le mouvement des produits et des denrées sur le marché international s'est ralenti. Un bon exemple est l'industrie sidérurgique japonaise, gros acheteur de notre charbon dont la production a été très fortement réduite. Certains des postes d'investissements en capitaux liés à ces marchés d'exportation ont également changé depuis ces prévisions remontant à deux ans mais il peut également très bien y avoir un redressement d'ici un an ou deux en fonction de l'évolution de la conjoncture mondiale. Ce sont les cycles auxquels nous sommes soumis. Étant donné la date tardive à laquelle ce projet de loi a été adopté bien après que ces prévisions aient été faites, les chemins de fer ont dû repousser la période de dix ans au-delà du calendrier prévu initialement. Certains de ces investissements seront faits mais au-delà de 1990. Certains seront faits après 1994. Il faut donc tenir compte de ces variables.

[*Text*]

I would still want to make one thing very clear. Mr. Mazankowski says: "Well, CP has a profit of around $180 million on the railway system . . . ". They are still investing $454 million. In other words they will be investing twice the amount of money they are actually making in profit in a new capital investment. I spoke with Mr. Ellison. We were speaking at the same dinner about two, three nights ago. He indicated that they will have the decision on their tenders within a matter of about two weeks. That will initiate the major Beaver Tunnel project which has been, as you know, a major blockage in the whole system. So the capital investment, as it is estimated here, if you combine the investment of the two railroads, is still in the neighbourhood of $1.1 billion for 1984 . . .

Mr. Mazankowski: Not in western Canada; $646,000 in Western . . .

Mr. Axworthy: —which is surprisingly higher than it was in 1983. It is related to those kinds of investments . . .

Mr. Mazankowski: By roughly $180 million, Mr. Minister and do not . . . I mean, let us not . . .

Mr. Axworthy: I would hate to quote Mr. Mazankowski as saying "What is $108 million." That is a lot of money in any language . . .

Mr. Mazankowski: It is a far cry from $1.1, too.

The Chairman: Let us try to have some order in the questioning and answering.

Mr. Axworthy: I really would like to complete my answer, Mr. Mazankowski. It is a good opportunity. He says, "Well, it is not all in western Canada." The fact of the matter, however, is that part of that purchase is for locomotives to carry rolling stock in western Canada. As it so happens, the locomotives are made in Ontario and in Quebec at the present time. We are, as you know, working very diligently to extend the industrial development part of the railway program into the West. We are working, for example, on developing a major electronics consortium. The fact that a locomotive is made in London, Ontario, in the constituency of Mr. Turner, does not mean to say that it is going to be around the London area. It will be used in the mountain regions of western Canada.

Mr. Mazankowski: Well . . .

Mr. Axworthy: So it has to be constituted as part of that package.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is really interesting to see the Minister so defensive of the railroads. All I am saying is that they have been shedding crocodile tears here over the last couple of years. the last couple of years Looking at their profit picture, I ask the Minister to consider the record of their achievements by the rail operations in both companies, CN and CP, during the course of his discussions. He does not have

[*Translation*]

Je tiendrais cependant à apporter une précision. M. Mazankowski a dit que les chemins de fer avaient rapporté environ 180 millions de dollars de bénéfices au Canadien Pacifique. Le Canadien Pacifique investira quand même 454 millions de dollars. En d'autres termes, cette société investira deux fois ce qu'elle a réalisé comme bénéfice dans un nouveau programme d'investissements. J'ai parlé avec M. Ellison. Nous étions tous les deux orateurs, lors d'un même dîner, il y a deux ou trois jours. Il m'a indiqué que la décision concernant l'appel d'offres serait prise d'ici deux semaines. Cela permettra d'entreprendre la construction du tunnel Beaver qui, comme vous le savez, a été jusqu'à présent l'obstacle principal au développement de l'ensemble du réseau. Donc, les investissements, comme il est prévu ici, si vous combinez les investissements des deux chemins de fer, seront toujours de l'ordre de 1,1 milliard de dollars pour 1984 . . .

M. Mazankowski: Pas dans l'Ouest du Canada; 646,000$ dans l'Ouest . . .

M. Axworthy: . . . ce qui est étonnamment supérieur aux investissements de 1983. C'est lié à ces genres d'investissements . . .

M. Mazankowski: D'environ 180 millions de dollars, monsieur le ministre et ne—ne nous faisons pas . . .

M. Axworthy: Je ne voudrais pas faire dire à M. Mazankowski: «Qu'est-ce que 180 millions de dollars!» Cela fait beaucoup d'argent dans n'importe quelle langue . . .

M. Mazankowski: C'est quand même loin des 1,1 milliard de dollars.

Le président: Essayons de maintenir un certain ordre dans les questions et les réponses.

M. Axworthy: J'aimerais beaucoup terminer ma réponse, monsieur Mazankowski. C'est une bonne occasion. Il a dit que tout n'était pas destiné à l'ouest du Canada. La vérité c'est qu'une partie de ces dépenses est consacrée à l'achat de locomotives pour les convois dans l'Ouest du Canada. Il se trouve que ces locomotives sont fabriquées actuellement en Ontario et au Québec. Comme vous le savez, nous faisons tous les efforts possibles pour que l'Ouest ait sa part du développement industriel de ce programme ferroviaire. Nous travaillons, par exemple, à la création d'un important consortium électronique. Le fait qu'une locomotive soit fabriquée à London en Ontario dans la circonscription de M. Turner ne signifie pas automatiquement qu'elle ne servira que dans la région de London. Elle sera utilisée dans les régions montagneuses de l'Ouest canadien.

M. Mazankowski: Bien . . .

M. Axworthy: Cela fait partie d'un ensemble.

M. Mazankowski: Monsieur le président, que le ministre défende autant les chemins de fer est très intéressant. Je dis simplement que cela fait un ou deux ans qu'ils versent des larmes de crocodile compte tenu de leur bénéfice. Je demande simplement au ministre de ne pas oublier les résultats financiers des activités ferroviaires du CN et du CP au cours de ses discussions. Cette attitude défensive n'est pas nécessaire. C'est

[*Texte*]

to become overly defensive. I think it is a point that I was trying to make and I hope it will help him hold the railways to their investment plans. Basically, it was in that spirit that I advanced that particular question.

I want to go to another question, Mr. Chairman . . .

Mr. Axworthy: Can I just respond to that, Mr. Mazankowski? I do want to make it quite clear and I am sorry if I sounded defensive. I was trying to provide an explanation which I thought was the purpose of the committee. I agree with Mr. Mazankowski to this extent. I do intend to hold the railways to their commitments and once I have the final forecast, I will be meeting with them; I will be asking them to submit their reports to the Senior Grain Transportation Committee. If there is any indication that somehow they are not living up to the commitments for that capacity expansion, we will take the appropriate action.

• 1605

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the minister was out . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski, you have four minutes left.

Mr. Mazankowski: That is what I was afraid of.

The minister was out West two weekends ago, and reports in the press indicate that any reinstatement of the Via Rail passenger service between Edmonton and Vancouver would have to be shared among the three levels of government—the federal, provincial and municipal levels.

Is that a signal that we are going to see a new rail passenger policy in this country, or is this simply a rail passenger policy that would apply to western Canada?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I take it Mr. Mazankowski is referring to the address I made to the group in Jasper. I indicated at the time, and I . . .

Mr. Mazankowski: I am reading from a report in *The Globe and Mail* on April 9, which says:

> The cost of operating and upgrading a restored rail service between Edmonton and Vancouver would have to be shared among the federal, provincial and municipal governments, federal Transport Minister Axworthy said.

Mr. Axworthy: Well, coming from such a trusted source . . .

Mr. Mazankowski: It was a CP report.

Mr. Axworthy: Even more trustworthy, I think.

Let me try to expand upon what is a fairly . . .

An hon. Member: Just clarify it.

Mr. Axworthy: No, not clarify, expand upon the report.

[*Traduction*]

tout ce que je voulais dire et j'espère que cela l'aidera à obliger les chemins de fer à tenir leurs engagements d'investissements. C'est dans cet esprit que j'ai posé cette question.

Permettez-moi de passer à une autre question, monsieur le président . . .

M. Axworthy: Puis-je vous répondre, monsieur Mazankowski? Si j'ai paru être sur la défensive je m'en excuse. J'essayais de vous fournir une explication pensant que c'était ce qu'on me demandait. Je suis d'accord avec M. Mazankowski dans cette mesure. Mon intention est de demander aux chemins de fer de tenir leurs engagements et une fois que j'aurai les prévisions définitives, je rencontrerai leurs représentants; je leur demanderai de soumettre leurs rapports au Comité principal du transport du grain. S'il s'avérait que pour une raison ou pour une autre ils ne respectent pas leurs engagements de capacité accrue, nous prendrons les mesures appropriées.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le ministre était . . .

Le président: Monsieur Mazankowski, il vous reste quatre minutes.

M. Mazankowski: C'est ce dont j'avais peur.

Le ministre était dans l'Ouest, il y a deux semaines, et la presse rapporte que toute restauration du service passagers de VIA Rail entre Edmonton et Vancouver devra être pris en charge financièrement par les trois paliers de gouvernement—le fédéral, le provincial et le municipal.

Est-ce le signal d'une nouvelle politique du transport ferroviaire des passagers pour ce pays ou est-ce simplement la politique qui s'appliquera à l'Ouest du Canada?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, je suppose que M. Mazankowski se réfère au discours que j'ai adressé au groupe de Jasper. J'ai indiqué, et je . . .

M. Mazankowski: Je cite un article du 9 avril du *Globe and Mail*:

> Les frais de fonctionnement et de modernisation d'un service ferroviaire restauré entre Edmonton et Vancouver devraient être partagés entre le fédéral, le provincial et le municipal selon le ministre fédéral des transports, M. Axworthy.

M. Axworthy: Venant d'une source aussi sûre . . .

M. Mazankowski: Il s'agit d'un rapport du CP.

M. Axworthy: Encore plus sûre, à mon avis.

Permettez-moi d'essayer de vous expliquer ce qui est assez . . .

Une voix: Une simple clarification.

M. Axworthy: Pas une simple clarification mais une explication concernant ce rapport.

[*Text*]

What we were trying to develop, Mr. Chairman, was the notion that where the argument was being made that restoration of passenger rail service should take place because of the economic development impact it would have—in the case of Jasper, primarily the tourist development—I suggested that it would be a very important step for us to take in developing a partnership with the municipalities, cities and provinces involved. We would be able to cover railway costs, but they would also make certain commitments for the ancillary costs—marketing, development, other forms of complementary initiatives—to ensure that there was in fact a tourist market there, and that the additional combination of our supplying rail services with their helping to promote the development of that market, could then be a good example of how we can co-operate to use our raii service as a major catalyst or instrument for economic activity in a particular region.

I suggested that the kind of contract arrangements that Amtrak makes in the United States with certain regions and states would be a good model to follow in that area, if they were so willing. It was done in the way of an invitation, a call for greater co-operation between the levels of government in supplying the necessary service. I did suggest, and I do not think this was included in the press reports, Mr. Mazankowski, that one of the obvious ways of doing this was through the instrument of the IRDA process. The federal government has a regional fund that can be negotiated with individual provinces for economic development purposes and transportations could be one of the priorities that would be supplied.

I can give this committee an example, Mr. Chairman. At the Jasper meeting, the Mayor of Victoria and one of his council members were there. After my speech he indicated that they were quite prepared to invest some $400,000 in the upgrading of some of the station facilities to provide tourist booths and so on, as part of the commitment in developing the Esquimalt—Nanaimo railroad, if we would provide a better service in that area. So there was a clear willingness to co-operate in that area and that is the kind of co-operation we are looking for.

Mr. Mazankowski: Well, when are you going to apply the economic development criteria, and when are you going to apply the need for just plain passenger service? I mean, what is different between the service between Edmonton and Vancouver, vis-à-vis the service between Edmonton and Winnipeg? You are going to have two sets of policies, basically to provide service to the same people.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I am not sure what the point of Mr. Mazankowski's question is. I would have thought that he would have been encouraging us to work in closer consultation with the municipalities and the . . .

Mr. Mazankowski: Oh, no, no; I am simply trying to hold you to your commitments.

The Chairman: Order please, order please.

Mr. Mazankowski: Commitments that you make very loosely and then you try to wiggle out of them.

[*Translation*]

Monsieur le président, selon certains la restauration de ces services passagers est indispensable au développement économique—dans le cas de Jasper, surtout pur des considérations touristiques. J'ai suggéré qu'une association avec les municipalités, les villes et les provinces concernées pourraient constituer un pas très important. Nous serions en mesure d'assumer les frais spécifiquement ferroviaires si elles prenaient en charge certains des frais auxiliaires—la commercialisation, le développement, d'autres formes d'initiatives complémentaires—pour assurer la réalité d'un marché touristique et ces services ferroviaires fournis par nous, combinés à leurs efforts de développement du marché, pourraient servir d'exemple de coopération avec nos services ferroviaires servant de catalyseur ou d'instrument principal à l'activité économique d'une région particulière.

J'ai suggéré que le genre d'entente contractée par Amtrak aux États-Unis avec certaines régions et certains états serait un bon modèle à imiter s'ils le désiraient. C'était une invitation, un appel à une plus grande coopération entre les divers paliers de gouvernement pour offrir les services nécessaires. J'ai suggéré, ce qui n'a pas été rapporté par la presse, je crois, monsieur Mazankowski, qu'un des véhicules évidents était la loi sur le développement industriel et régional. Le gouvernement fédéral possède une caisse régionale dont l'utilisation peut être négociée avec les provinces sur une base individuelle à des fins de développement économique et une des priorités pourrait être donnée aux transports.

J'ai donné à ce Comité un exemple, monsieur le président. Lors de cette réunion à Jasper, le maire de Victoria et un de ses conseillers étaient présents. Après mon discours, il m'a indiqué qu'ils étaient tout à fait disposés à investir quelque 400,000$ dans la modernisation de certaines des installations de la gare, les guichets pour touristes, etc, si nous étions nous-mêmes disposés à offrir un meilleur service sur la ligne Esquimalt-Nanaïmo. La volonté de coopérer dans ce domaine est donc évidente et c'est ce genre de coopération que nous recherchons.

M. Mazankowski: Dans quels cas appliquerez-vous des critères de développement économique et dans quels cas reconnaîtrez-vous le simple besoin de services passagers? Quelle est la différence entre le service entre Edmonton et Vancouver et celui entre Edmonton et Winnipeg? Vous appliquerez deux politiques pour offrir un service aux même personnes?

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne suis pas certain de comprendre la question de M. Mazankowski. J'avais pensé qu'il nous encouragerait à travailler en étroite consultation avec les municipalités et . . .

M. Mazankowski: Oh, non; j'essaie simplement de vous faire tenir vos engagements.

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

M. Mazankowski: Engagements très vagues que vous essayez d'esquiver.

[*Texte*]

• 1610

The Chairman: Order, please!

Mr. Mazankowski, order, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the Minister goes on at great length expounding on a great philosophical . . .

The Chairman: In my opinion the Minister was answering the question that was put to him and I think he should have the opportunity. On your second round you will have an opportunity to make whatever . . .

Mr. Mazankowski: I guess you would call that sidewinding.

The Chairman: —statements you wish to make.

Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Well if Mr. Mazankowski is over his little fit, then we can maybe get back to the detailed explanation.

Mr. Mazankowski: You are getting defensive.

Mr. Axworthy: Not defensive, just saying that I think it is important to try to establish a different approach to the planning of our rail passenger services. One of the clear responses we received in the broad spread consultation that we have done is a willingness by many municipalities to take an interest because they see rail service as being an important attribute in their development of tourism as an additional feature, and I do not think we should ignore that, Mr. Chairman. In some cases you may not be able to justify a restoration on the simple grounds of the traditional travel pattern, but you may be able to justify it, using broader economic criteria in terms of developing a tourist market—if I can use that as an example. The city of Stratford is one good example in Ontario, the Gaspé in Quebec, the Jasper region in Alberta. All those can be justified by adding on to the more traditional or conventional criteria, those that are important to those communities.

I am saying that I am broad-minded and open minded enough to take them into account and consider them. If Mr. Mazankowski wants to approach it in a more closed minded, rigid way, then that is the position that his party can, I am sure, quite well take on. I am quite prepared to debate that.

Mr. Mazankowski: No, the Minister has a responsibility to enunciate government . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski, I am sorry, your time is up. I will put you on the second round.

Mr. Mazankowski: On a point of order.

The Chairman: Well I will hear your point of order.

Mr. Mazankowski: All right, first of all I think members of this committee have the obligation to seek clarification of statements that are made by the Minister. The fact of the matter is that he has promised to restore rail passenger service;

[*Traduction*]

Le président: À l'ordre s'il vous plaît.

Monsieur Mazankowski, à l'ordre s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le ministre s'étend longuement sur des considérations philosophiques . . .

Le président: À mon avis, le ministre répondait à une question qu'on lui avait posée, et j'estime qu'il doit avoir la possibilité de le faire. Au deuxième tour, vous pourrez faire . . .

M. Mazankowski: Je crois qu'on peut dire qu'il s'esquive.

Le président: . . . toutes les remarques que vous aurez envie de faire.

Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Si la petite crise de M. Mazankowski est terminée, peut-être pouvons-nous revenir à notre explication détaillée.

M. Mazankowski: Je vous sens sur la défensive.

M. Axworthy: Je ne suis pas sur la défensive, je dis tout simplement qu'il est important d'en arriver à une nouvelle méthode de planification de nos services de transport des passagers par chemin de fer. L'un des faits à être ressorti des vastes consultations que nous avons tenues, c'est que bon nombre de municipalités s'intéressent à la question car elles considèrent le service ferroviaire comme un élément important de la mise en valeur du tourisme dans leurs régions, et je crois que nous devons en tenir compte, monsieur le président. Dans certains cas, on n'est peut-être pas en mesure de justifier une amélioration du service pour les raisons traditionnelles, c'est-à-dire les habitudes de voyage, mais on peut le faire en se reportant à des normes économiques élargies et tenant compte du développement du tourisme. A cet égard, on peut citer l'exemple de la ville de Stratford en Ontario, de la Gaspésie au Québec et de la région de Jasper en Alberta. Dans ces derniers cas, on peut justifier une amélioration du service en invoquant justement des raisons autres que les plus traditionnelles car ces autres raisons comptent beaucoup pour ces collectivités.

J'estime être suffisamment ouvert pour tenir compte de ces nouvelles raisons et pour les étudier. Si M. Mazankowski veut, quant à lui, considérer la question l'esprit fermé et avec des oeillères, lui et son parti peuvent bien le faire. Je suis tout à fait disposé à en discuter avec lui.

M. Mazankowski: Non, le ministre a la responsabilité d'énoncer . . .

Le président: Monsieur Mazankowski, je regrette mais votre temps de parole est écoulé. Je vous inscrit au deuxième tour.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement.

Le président: Bien. J'écouterai votre rappel au Règlement.

M. Mazankowski: D'abord, j'estime que les membres de notre Comité sont tenus de demander au ministre d'éclaircir certains aspects de sa déclaration. Or, il a promis d'améliorer le service de transport des passagers par chemin de fer, de l'étudier. Cependant, il nous parle maintenant d'un arrange-

[*Text*]

to look at it. Now he is talking about a cost-sharing arrangement which is a completely new element in the whole picture.

The Chairman: That is not a point of order, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: If anything should be done, that policy review should be undertaken before he starts flying around the country and speaking out of both sides of his mouth.

The Chairman: Order, Mr. Mazankowski. That is a political speech; it is not a point of order.

Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

I can sympathize with some of the questions Mr. Mazankowski was endeavouring to get responses to, and it will maybe teach the lesson . . .

The Chairman: You have your opportunity now.

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: For 15 minutes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It may be a lesson to the Minister that he might be better off if he made statements in the House and to this committee before he made them anywhere else.

Mr. Chairman, I would like to ask the Minister what the status is of a draft VIA Rail Canada Act. When is it going to get presented, or made public? We have heard about this draft VIA Rail Canada Act since 1977, every year, in the House and in this committee, and outside the House. Now when are we going to get it and would the Minister be sympathetic to at least referring a draft bill—he would not even have to wait for second reading—to this committee and recommending to his Government House Leader an order of reference that this committee could hear witnesses? We might be able to come up with a pretty good bill for you before you present it for second reading.

What is the state of the nation in the Department of Transport on a VIA Rail Canada Act? When are we going to get it? Would you refer the draft bill to this committee?

The Chairman: Okay, there is a handful of questions there, Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think I have answered the same question on two previous occasions but I do not mind doing it again.

I said that the priority I have established for VIA Rail was first to consolidate and provide for some reorganization so that it would be in a position to provide a more effective service. That I believe that my first duty was to the users and consumers of that service and that it was important to try to upgrade the equipment, the maintenance facilities, the passenger ticket areas, and in the meantime, running parallel to that, to start

[*Translation*]

ment de partage des coûts qui constitue un élément tout à fait nouveau dans ce débat.

Le président: Monsieur Mazankowski, votre intervention ne constitue pas un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Si l'on doit faire quelque chose, c'est bien de réexaminer la politique se rapportant à cette question avant que le ministre ne commence à faire une tournée dans notre pays pour y tenir des propos contradictoires.

Le président: À l'ordre, monsieur Mazankowski. Vous venez de tenir un discours politique et non de vous reporter au Règlement.

Monsieur Benjamin, à vous la parole.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

A certains égards, je sympathise avec M. Mazankowski lorsqu'il essaie d'obtenir des réponses, et peut-être cela donnera-t-il une leçon . . .

Le président: C'est votre chance de le faire maintenant.

M. Benjamin: Oui.

Le président: Vous avez 15 minutes, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Cela donnera peut-être une leçon au ministre, à savoir qu'il serait mieux inspiré de faire ses déclarations d'abord à la Chambre et devant notre Comité avant de s'exprimer ailleurs.

Monsieur le président, j'aimerais demander au ministre où en est la rédaction d'une première version d'une loi relative à VIA Rail Canada. Quand ce texte sera-t-il présenté, c'est-à-dire rendu public? On entend parler depuis 1977 de cette première version d'une loi relative à VIA Rail Canada, et ce chaque année à la Chambre des communes et au sein de notre Comité, et même à l'extérieur de la Chambre. J'aimerais donc savoir quand nous allons l'obtenir et si le ministre est assez bien disposé à notre endroit pour nous envoyer cette première version sans attendre la seconde lecture; puis s'il peut recommander au leader de son parti à la Chambre de nous accorder un ordre de renvoi nous permettant d'entendre des témoins. Nous serions peut-être alors en mesure de vous élaborer un bon projet de loi avant que vous ne le présentiez en deuxième lecture.

Où en est-on au ministère des Transports de cette loi sur VIA Rail Canada? Quand allons-nous recevoir ce texte? Allez-vous nous l'envoyer?

Le président: Voilà toute une série de questions auxquelles vous pouvez répondre, monsieur le Ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, je crois déjà avoir répondu à la même question à deux reprises mais je ne vois pas d'inconvénient à me répéter.

J'ai affirmé qu'en ce qui concerne VIA Rail, ma priorité était d'abord de regrouper les services et de les réorganiser afin qu'ils soient plus efficaces. Je me considère d'abord responsable devant les usagers et les consommateurs de ces services. C'est pour cette raison qu'il me paraît important d'améliorer les équipements, les services d'entretien, la billeterie des services passagers, et entre temps, d'amorcer les discussions à

[*Texte*]

discussions across the country to determine what Canadians would like to see in a VIA Rail Act. What kind of system would they like to have?

• 1615

That is what we are engaged in doing, Mr. Chairman. We are engaged in those consultations at the very time. Perhaps since we last met in committee—I cannot recall exactly, but I think it is since then ... we are now engaged in negotiation both between the department and VIA Rail in terms of its financial arrangements and between CN and VIA Rail to renegotiate the contracts so we can stabilize its financial picture and try to get a better cost formula put in place. Those are all necessary, practical, important things to do to give the passenger rail service more strength and more opportunity to deliver a service. It is out of those actions that we will then develop the kind of legislation or structure that is most appropriate.

To go back to the discussion we had with Mr. Mazankowski, perhaps innovation is not something that his party welcomes all that much. But when I meet with a group of interested people, as I did in Jasper, I have no compunction in raising new ideas with them about how VIA Rail might work. Why we should be stuck on conventional traditional notions I do not know. I think it is an important role of someone in a ministerial office to try to stimulate some new thought and some new thinking about the ways of doing things, and if people respond, then that is the kind of dialogue which will lead to a better Act and a better piece of legislation.

So we are not in a position as yet to bring forward a VIA Bill. We are working at it, but based upon a grassroots consultation with the Canadian public, and at the same time, looking at the reorganization of it. When the time is ready to do that, I would certainly be most happy to have a good discussion with this committee, Mr. Chairman, on that proposed legislation.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I was only inviting the Minister to make use of this committee in those efforts. I think he would find this committee could do a lot of the work and get the same kind of input he is already going to get. But so much for that. Obviously, there is no Bill ready in spite of what we have been told for years.

I would like to ask the Minister on another matter. I wrote to him on March 12, and he acknowledged the letter on March 16, regarding the legality of the implementation of the grain rates under the Western Grain Transportation Act. I sent notice over to the Minister's office yesterday, Mr. Chairman, that I intended to raise this today, and I want to know from the Minister when he will be ready to provide me with the response. As he is aware, I have meticulously followed the procedure of notice of objection to the Rail Transport Com-

[*Traduction*]

l'échelle nationale afin qu'on établisse ce que les Canadiens veulent voir inscrit dans une loi sur VIA Rail. Nous voulons savoir quel genre de système veut la population?

C'est précisément ce que nous sommes en train de faire, monsieur le président. Nous sommes en effet en train de tenir de telles consultations. En outre, depuis la dernière fois que j'ai témoigné devant votre Comité, j'ai oublié précisément quand, le ministère a engagé des négociations avec VIA Rail portant sur les arrangements financiers de ces dernières et VIA Rail et le C.N. ont également amorcé des pourparlers visant à renégocier leurs contrats afin que nous puissions stabiliser la situation financière de cette société et mettre en vigueur une meilleure formule d'établissement des coûts. Toutes ces mesures sont nécessaires, pratiques et importantes destinées à renforcer et à améliorer le service de transport des passagers. C'est grâce à de telles initiatives que nous pourrons ensuite élaborer le projet de loi ou le cadre le plus approprié.

Pour revenir à l'échange que j'ai eu avec M. Mazankowski, le fait de faire évoluer les choses n'est peut-être pas très bien vu par son parti. Toutefois, lorsque je rencontre des groupes de gens intéressés à la question, comme ça été le cas à Jasper, je n'ai aucun scrupule à soulever de nouvelles idées relatives au fonctionnement de VIA Rail. Je ne vois vraiment pas pourquoi nous devrions nous en tenir à des motions conventionnelles et traditionnelles. Il me paraît important qu'un titulaire d'un portefeuille s'efforce d'insuffler de nouvelles idées sur la façon dont fonctionnent les choses, et si ces efforts reçoivent un accueil favorable, alors a lieu le genre de dialogue qui participe à l'élaboration d'une meilleure loi.

Cela dit, nous ne sommes pas encore en mesure de vous soumettre un projet de loi relatif à VIA Rail. Nous travaillons la question, mais nous en sommes encore à consulter de la base auprès de la population canadienne tout en étudiant également la réorganisation des services. Lorsque le moment s'y prêtera, je serai certainement très heureux de tenir de très bonnes discussions avec les membres de ce Comité, monsieur le président, au sujet dudit projet de loi.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne faisais qu'inviter le ministre à venir devant notre Comité dans le cadre de son entreprise. Je crois en effet qu'il se rendra compte que nous pouvons effectuer une grande partie du travail tout en obtenant le même genre de participation que celle qu'il recherche en ce moment. Enfin, malgré tout cela, le projet de loi n'est manifestement pas prêt, en dépit de tout ce qu'on nous dit depuis des années.

J'aimerais maintenant passer à une autre question. J'ai écrit au ministre le 12 mars au sujet de la légalité de la mise en oeuvre des tarifs céréaliers en vertu de la Loi relative aux transports du grain de l'Ouest, à la suite de quoi il m'a envoyé un accusé de réception le 16 mars. En outre, monsieur le président, hier j'ai avisé le bureau du ministre que j'allais soulever la question aujourd'hui, et j'aimerais donc savoir quand il me fournira une réponse. Il n'ignore pas que je me suis scrupuleusement conformé à la procédure d'avis d'opposi-

[*Text*]

mittee, then an appeal to the Review Committee and now to the Minister himself, the three stages required. I would like to know just when I can expect a reply from you, and also what is the status of the application to the Federal Court by the National Farmers Union as far as his department is concerned?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, on the matter of Mr. Benjamin's letter, we will try to get a response for him as soon as possible. On the second question, I will have to ask Mr. Mulder. I do not know the status of the NFU application in the Federal Court. Do you?

A Witness: It is before the court.

Mr. Axworthy: It is before the court, I guess. I do not think anything is . . .

Mr. Benjamin: Has the department filed any counter-submission or . . . ?

Mr. Axworthy: We have taken no action.

Mr. Benjamin: You have taken no action? You are ready to appear, though.

Mr. Axworthy: We are always prepared to go to court.

Mr. Benjamin: Right. The Minister says soon, that he will provide me with a reply as soon as possible. Whenever he replies, if the Minister agrees that I am right, then of course the railroads will have to refund some money to the Canadian Wheat Board, amounting to about $30 million from January 1 to July 31. So I hope he can respond within the next week or two. Do I have any prospects of that?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, there is a premise there which remains in some dispute.

Mr. Benjamin: I said if you agree I am right.

Mr. Axworthy: If? Oh, well.

• 1620

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a more parochial matter, but one that is important also to many places in Canada, the Minister is aware that agreement was reached in February, 1982, between the Province of Saskatchewan, VIA Rail, Sask. Transportation Company, the Department of Transport . . . all the actors in the piece involved—on a downtown multimodal station in Regina. I did speak with the Minister about this privately; I will not discuss that, because it was a private conversation. I am wondering, though, would the Minister be prepared to reopen negotiations with the Province of Saskatchewan, which made what I consider to have been a very bad decision in trying to back out of that agreement?

Also, in light of the participation of the federal government in multimodal stations in other locations, including recently Sudbury, to the amount of $2 million, is the government prepared to give some sympathetic consideration to an improvement on their offer of February, 1982, or is there at

[*Translation*]

tion signifié au comité du transport ferroviaire puis à la procédure d'appel interjeté auprès du comité de révision et maintenant auprès du ministre lui-même, c'est-à-dire aux trois étapes exigées. J'aimerais donc savoir quand je peux m'attendre à une réponse de ce dernier, et également quelle est la position prise par son ministère quant à la demande faite par le Syndicat national des cultivateurs auprès de la cour fédérale.

M. Axworthy: Monsieur le président, au sujet de la lettre de M. Benjamin, nous essaierons d'y répondre le plus tôt possible. Pour ce qui de sa seconde question, je devrai m'en remettre à M. Mulder car j'ignore où en est la demande du Syndicat national des cultivateurs auprès de la Cour fédérale. Le savez-vous?

Un témoin: Les tribunaux sont saisis du dossier.

M. Axworthy: Les tribunaux sont saisis de la question, enfin je le crois. Je ne pense pas que . . .

M. Benjamin: Le ministère a-t-il présenté une contre-proposition ou . . .

M. Axworthy: Nous n'avons rien fait de tel.

M. Benjamin: Vous n'avez pris aucune initiative? Vous êtes cependant disposé à comparaître.

M. Axworthy: Nous sommes toujours disposés à témoigner devant les tribunaux.

M. Benjamin: Bien. Le ministre me dit qu'il m'enverra bientôt une réponse à ma question. S'il se range alors à mon avis, les chemins de fer devront bien entendu rembourser certaines sommes à l'Office canadien du blé, environ 30 millions de dollars, du 1er janvier au 31 juillet. J'espère donc qu'il sera en mesure de me répondre d'ici une semaine ou deux. Puis-je l'espérer?

M. Axworthy: Monsieur le président, l'hypothèse adoptée ici fait problème.

M. Benjamin: J'ai bien dit si vous vous rangez à mon avis.

M. Axworthy: Si? Oh, alors dans ce cas c'est bien.

M. Benjamin: Au sujet d'une question un peu plus régionale mais intéressant tout de même bon nombre d'endroits au Canada, le ministre n'ignore pas qu'en février 1982, une entente est intervenue entre la Saskatchewan, VIA Rail, la *Saskatchewan Transportation Company* et le ministère des Transports, c'est-à-dire entre tous les intervenants dans ce dossier au sujet d'une gare multimodale à Regina. Je me suis déjà entretenu du sujet avec le ministre en privé mais je n'évoquerai pas les propos que nous avons échangés étant donné qu'ils étaient de nature privée. Cela dit, je me demande si le ministre est disposé à relancer les négociations avec la province de la Saskatchewan, qui à mon avis a pris une très mauvaise décision lorsqu'elle s'est retirée de cette entente?

En outre, étant donné la participation du gouvernement fédéral aux autres projets de mise sur pied de gares multimodales dans d'autres endroits, y compris à Sudbury récemment, participation qui se chiffre à 2 millions de dollars, le gouvernement est-il disposé à majorer l'offre qu'il a faite en février

[*Texte*]

least a willingness to take the initiative in reopening negotiations with the Government of Saskatchewan about getting that multimodal station back on track?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I share Mr. Benjamin's dismay at the withdrawal of the Government of Saskatchewan from what I thought was a pretty interesting and useful project. I would certainly be more than open to negotiate, at any time, with the Government of Saskatchewan if they could put it back together again. I think it is a very important initiative in the City of Regina, in fact in the entire province. I have not had a particularly conciliatory response from the province, but I am not above trying again.

I should mention, Mr. Chairman, that we are presently working on a discussion paper for Cabinet relating to a stations policy for VIA Rail, and if I am able to get it considered by Cabinet in the next three or four weeks it could have a major bearing on what we are able to do on the Regina station and others as well.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, would the Minister be prepared to take the initiative in writing to the Government of Saskatchewan and offering to discuss further the agreement of February, 1982?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would go one step further: If there were some way in which this committee in its entirety—all the members—were able unanimously to endorse such a thing, I would be glad to write the Minister in Saskatchewan and say that this is something this committee and the Government of Canada would be very interested in pursuing.

Mr. Benjamin: I will raise that in a steering committee meeting, Mr. Chairman, because this is an item that all parties and all organizations in the City of Regina are in agreement on. It goes right across political lines. I just think we have to persuade the Government of Saskatchewan now about the dumb decision they made recently.

I would like to raise with the Minister another matter. I appreciate that the Government of Canada is not going to interfere—it should not—with the day to day operations of the CNR, or Air Canada, or whatnot, with the detailed operations of those corporations. The management has to be left free to do it. But when the government feels free to lay down an overall general policy that they wish the board of directors and the management to carry out, as they did in the case of Mr. Lang's letter to the board in 1974, that they were to start making money, in effect . . . Would the Minister not agree that it would be important in overall general policy guidance or instruction to CNR for example, that they must make maximum utilization of their own existing equipment and staff before contracting out? In other words, the only contracting

[*Traduction*]

1982, ou tout au moins à relancer les négociations avec le gouvernement de la Saskatchewan au sujet de cette gare multimodale?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, je partage le désarroi de M. Benjamin devant le désistement du gouvernement de la Saskatchewan d'un projet qui me paraissait très intéressant et utile. En conséquence, je suis certainement plus que disposé à relancer les négociations avec ce gouvernement s'il peut se résoudre à revenir sur sa décision. Ce projet me paraît très important non seulement pour la ville de Regina mais également pour toute la province. Cependant, la province n'a pas fait preuve d'un esprit particulièrement conciliant à cet égard, mais cela ne signifie pas que je ne renouvellerai pas mes efforts.

Monsieur le président, il importe peut-être de mentionner qu'à l'heure actuelle, nous sommes en train de préparer un document de travail à l'intention du Cabinet et portant sur la politique que VIA Rail doit adopter en matière de gare, et si le Cabinet peut étudier ce dossier au cours des trois ou quatre prochaines semaines, cela aura peut-être une influence décisive sur les mesures que nous pourrons prendre eu égard à la gare de Regina ainsi que d'autres.

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre est-il disposé à prendre l'initiative d'écrire au gouvernement de la Saskatchewan, et de lui offrir de discuter de nouveau de l'entente prévue en février 1982?

M. Axworthy: Monsieur le président, j'irai encore plus loin: si votre Comité pouvait donner son appui unanime à une telle initiative, je me ferais un plaisir d'écrire au ministre de la Saskatchewan et de lui dire que le Comité et le gouvernement du Canada tiennent vivement à ce que les échanges sur le dossier se poursuivent.

M. Benjamin: Je soulèverai donc la question lors d'une réunion du comité de direction, monsieur le président, car tous les partis et toutes les organisations de la ville de Regina semblent du même avis à cet égard. Il s'agit d'une question qui dépasse les affiliations politiques. Je pense tout simplement que nous devons persuader le gouvernement de la Saskatchewan de l'inanité de la décision qu'il a prise récemment.

J'aimerais maintenant soulever une autre question auprès du ministre. Je suis au courant du fait que le gouvernement du Canada n'interviendra pas dans l'administration quotidienne des chemins de fer du CN ni d'Air Canada, ce qui n'est que normal. C'est aux services administratifs de ces sociétés qu'il incombe de le faire. Cependant, lorsque le gouvernement décide une grande orientation à l'intention du conseil d'administration et des services administratifs, comme ce fut le cas lorsque M. Lang envoya une lettre au conseil d'administration en 1974, enjoignant aux sociétés de devenir bénéficiaires . . . Le ministre ne conviendra-t-il pas qu'en fait de grande orientation ou d'instruction envoyée aux chemins de fer du CN, on devrait d'abord leur demander d'utiliser au maximum les équipements et les personnels existants avant d'accorder des contrats à l'extérieur? Autrement dit, la politique ne devrait

[*Text*]

out they should contemplate, as a policy, would be as and when CN had neither equipment nor staff.

I want to present a particular example to the Minister. Last year Canadian National put out a contract for the preplating of ties. They had the equipment, which they had purchased some time before that, in storage in Winnipeg. They laid off a number of Brotherhood of Maintenance of Railway employees and contracted out preplating of ties work to be done in Edmonton. And the equipment that CN owns was sitting in storage in Winnipeg. Now that is only by way of illustration. Would it not be proper for the government to instruct its board in the management of Canadian National that they should use existing equipment and staff before they contract out?

• 1625

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, that is something of a tricky area to get into because first, as Mr. Benjamin properly noted, it could take on the overtones of direct intervention of the ongoing management of the corporation. If you establish a blanket policy of the kind that you suggested, it could result, for example, in the situation where there is a lot of branch line work being done in the local community where the willingness of local labour to do it—those people who are unemployed in those areas having the opportunity to do it as opposed to bringing a crew in from many, many miles away because that is a directive of some kind. I do not think we would want to encourage that.

I can also, Mr. Chairman, give an example of a letter I received just last week from a number of the consulting and mechanical civil engineers in western Canada who indicated that they would like me to speak to the railways, which I intend to do, about the use of their professional services as opposed to doing everything inhouse. They are short of work, particularly in the Alberta region where the economy has been quite flat, and so a lot of the civil engineering work that is being sponsored, they would like to have more of it done by outside professional engineers.

So if you had a blanket policy that would eliminate the idea of giving options to local people in their own regions those chances to do work, and it may mean that you are moving railway personnel or air personnel from across the country to do it, it is because, as Mr. Benjamin knows, sometimes you issue a general policy and it becomes sort of an entrenched requirement and takes on a certain sanctity that is tough to break.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that is one of the problems of having Ministers of Transport who do not know much about transportation. Mr. Chairman, the maximum utilization of existing equipment and staff is a cost the railway carries. What is the point in laying off people in one place and taking on some people in another place and having unused equipment owned by the railroad which is a cost to them for the sake of contracting out? I am not talking about consultant fees. Of course, railroads and airlines and whatnot will hire outside consultants. I do not object to that, but when you have existing

[*Translation*]

envisager l'offre de contrats que si le CN ne dispose ni du matériel ni des effectifs nécessaires.

J'aimerais citer un exemple précis de cela à l'intention du ministre. L'année dernière, le Canadien National offrit un contrat de pré-plaquage des traverses de chemins de fer. Or, il disposait du matériel nécessaire à ce genre d'opération, acheté quelque temps avant cela et entreposé à Winnipeg. Cependant, il mit à pied un certain nombre d'employés faisait partie de la Fraternité des services d'entretien des chemins de fer et accorda des contrats de pré-plaquage des traverses à Edmonton. Pendant ce temps, le matériel du CN était à l'entrepôt à Winnipeg. Ca n'est qu'un exemple. Ne conviendrait-il pas que le gouvernement recommande au conseil d'administration du Canadien national de se servir du matériel et des effectifs dont il dispose déjà avant d'accorder les contrats?

M. Axworthy: Monsieur le président, il s'agit d'un problème assez épineux car comme M. Benjamin l'a noté à juste titre, ce genre d'initiative de notre part pourrait être considérée comme une ingérence dans l'administration de la société. Si l'on établit une politique globale analogue à ce que vous proposez, si par exemple de nombreux travaux relatifs aux voies secondaires sont effectués dans une collectivité locale lorsque la main-d'oeuvre est disposée à le faire, votre politique se trouverait à s'opposer à l'embauche de ces chômeurs et préconiserait plutôt le recours aux services d'équipes venant de très très loin. Or, je ne crois que nous voulions encourager ce genre de chose.

En outre, monsieur le président, je puis vous citer une lettre que j'ai reçue la semaine dernière de la part d'ingénieurs consultants et d'ingénieurs mécaniciens civils de l'Ouest, dans laquelle ils me demandaient d'envisager de recourir à leurs services professionnels par opposition à ceux des seuls employés de la société. Ils manquent en effet de travail, particulièrement en Alberta, où l'économie a beaucoup ralenti, et ils aimeraient donc qu'une plus grande part du travail demandé soit dévolu à des professionnels de l'extérieur.

En conséquence, si l'on adoptait une politique globale excluant la possibilité de donner du travail aux habitants des petites collectivités dans leurs propres régions, cela voudrait peut-être dire qu'il faudrait déplacer les employés des services des chemins de fer ou des services aériens partout au pays car, M. Benjamin ne l'ignore certainement pas, certaines politiques une fois adoptées deviennent sacrées et immuables, et il est donc très difficile de les contourner.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est l'un des problèmes auxquels on est confronté lorsque les ministres des Transports ne connaissent pas grand-chose aux transports. Monsieur le président, l'utilisation maximale du matériel et des effectifs des gens en place correspondent à des coûts assumés par les chemins de fer. Par conséquent, où est la logique lorsqu'on on met à pied des employés dans un endroit pour faire appel à des personnes se trouvant ailleurs et de disposer d'un matériel inutilisé mais appartenant aux chemins de fer puisqu'il a été acheté à leur frais pour plus tôt offrir des

[*Texte*]

equipment and existing staff sitting idle and putting out a contract, I do not understand that kind of a management process, frankly.

Mr. Axworthy: Well, Mr. Chairman, I think Mr. Benjamin will have to be more specific, case by case, because I think it would be in some instances perhaps more cost efficient or more related to the local economy. That, I think, would demonstrate a much better understanding of the transportation system.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a final question to the Minister. As he knows, we have been through an exercise of hearings with the CTC Air Transport Committee on deregulation. He has made some public statements about that subject in which he sounds like a deregulator, and yet we are not sure whether or not he is. Would the Minister agree that in the three areas of regulation, the first one being on the matter of safety, maintenance, air worthiness, etc., that there is no compromise on those regulations? That is the first category. That the second category of regulations, which have to do with entry and exit into routes and cities in Canada, there would need to be some amount of regulation that would prevent any airline from moving in and out of a route, as and when it pleases. If the market goes bad, they can pull out; if the market gets good, they can move back in, and to hell with the convenience of the public. Would he agree that in that area of regulation—entry and exit—the airlines, whether they are private or publicly owned, have to take some of the bad with the good; that they just cannot move in and out and take gravy off the top and then pull out again when things get tough?

• 1630

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think Mr. Benjamin has asked me for a policy statement, and I am not yet ready to make that statement. I can of course give him assurance that there is a major difference between changing the regulations that relate to the economic performance of the airline system and the safety system. I have stated many times, in this committee, in the House, in public, that we do not intend to compromise on safety; in fact are engaged in a number of important steps to improve upon the safety in our transportation system.

As for the specifics of that policy, now that the CTC has concluded its hearings we are in a position to pursue the development of that policy. As I indicated, I believe, Mr. Chairman, at the first meeting of this committee that I attended in dealing with estimates, I look forward at the earliest opportunity this spring to appearing before the

[*Traduction*]

contrats à l'extérieur? Je ne songe pas ici aux frais liés à la consultation car bien entendu, les chemins de fer et les lignes aériennes et les autres services de transport doivent faire appel à des consultants de l'extérieur. Je ne m'oppose pas à cela mais lorsqu'on dispose déjà du matériel et du personnel nécessaires mais qu'on ne s'en sert pas et qu'on offre plutôt des contrats à l'extérieur, je ne comprends vraiment pas ce genre d'administration.

M. Axworthy: Eh bien, monsieur le président, je crois que M. Benjamin devrait être plus précis et citer chaque dossier car à mon avis, en certains cas il sera peut-être plus efficace ou plus rentable pour l'économie locale de procéder ainsi. Je crois que cela illustre une meilleure compréhension du système des transports.

M. Benjamin: Monsieur le président, une dernière question à l'intention du ministre. Ce dernier n'ignore pas que nous avons fait témoigner le Comité du transport aérien de la Commission canadienne des transports au sujet de la déréglementation. Or, à en juger d'après certains des propos qu'il a tenus en public sur le sujet, il semble favorable à la déréglementation bien que nous ne soyons pas sûrs qu'il le soit vraiment. J'aimerais donc savoir si le m inistre conviendra avec moi que, eu égard aux trois domaines affectés par la dérèglementation, soit d'abord la sécurité puis l'entretien, la navigabilité, etc., il n'y a aucun compromis eu égard à ces règlements? Il s'agit de ceux faisant partie de la première catégorie. Pour ce qui est de la seconde catégorie de règlements qui portent sur les couloirs d'entrée et de sortie des villes canadiennes, il faut qu'on se dote de certains règlements empêchant toute compagnie aérienne d'adopter puis d'abandonner une route, au gré de sa fantaisie. Autrement, si le marché se détériore, la compagnie peut se retirer du service ou au contraire, s'il s'améliore, elle peut y revenir, sans aucun égard pour les besoins du public. Ne conviendra-t-il pas qu'à cet égard, les compagnies aériennes, qu'elles appartiennent à des intérêts privés ou publics acceptent des circonstances défavorables tout comme les favorables qu'elles ne peuvent tout simplement entrer en service pour récolter de larges bénéfices puis se désister lorsque la partie devient plus difficile?

M. Axworthy: Monsieur le président, je crois que M. Benjamin m'a demandé une déclaration de principe, et je ne suis pas prêt à la faire. Je peux évidemment lui garantir qu'il y a une différence importante entre le changement de règlements qui a trait au rendement économique du réseau aérien et au système de sécurité. Je l'ai répété à de nombreuses reprises, à ce Comité-ci, à la Chambre et publiquement, nous n'avons pas l'intention de faire de compromis sur la sécurité, de fait, nous avons pris un certain nombre de mesures importantes pour améliorer la sécurité de notre système de transport.

Quant aux particularités de cette politique, maintenant que la société a terminé ses audiences, nous sommes en mesure de donner suite à l'élaboration de cette politique. Ainsi que je l'ai mentionné, je crois, monsieur le président, lors de la première réunion du Comité à laquelle j'assistais et qui traite du budget, j'attends avec impatience très tôt ce printemps de comparaître

[*Text*]

committee and presenting to the committee a response to the standing report on air transportation and domestic airline policy, and I would hope still to be able to make that timetable. But I would first have to have discussions in Cabinet and then perhaps meet with the chairman to determine what the most appropriate time would be to meet with this committee to discuss that policy.

The Chairman: I undertake to make myself available whenever you wish to meet, Mr. Minister, and we look forward to having you back here to discuss the domestic air carrier policy. I am sure I speak for all members of the committee when I say that.

Thank you, Mr. Benjamin.

Just before I go to Mr. McKnight, may I put on the record something I undertook to do two or three meetings ago, when Mr. Nowlan raised a question about the cost of the domestic air carrier policy. I have the figures and I will put them on the record. The contract consulting was $104,480; printing was $46,081—and I defy any committee that has produced such a report to meet that cost—witnesses' expenses were $2,464; miscellaneous, $6,975; for a total of $160,000.

It would be interesting to see the figures for the CTC when they have finished their hearings.

Mr. Benjamin: Yes; except that most of our committee we have lost.

The Chairman: That is, I guess, an editorial comment, coming from a very small minority of the committee.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I would like briefly, Mr. Minister, to touch, either through you or your officials, some concerns in the central region regarding the air division of your department, and first of all to start with the change in the insurance necessary for Class C charters under either 4 or 7.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, you could ask Mr. Sinclair, but I think he indicates it sounds like a matter of CTC. Could Mr. McKnight perhaps broaden his question?

Mr. McKnight: As of May 13, 1983 the minimum liability for these charters was increased to $2 million per airplane and $300,000 per seat. Mr. Minister, for your information and Mr. Sinclair's, these charters in prairie Canada fly Agwagons and 182 Cessnas. They are involved in pilot training; they are involved in crop spraying.

This is an increase, Mr. Chairman, from $200,000 per plane. This may be fine for Air Canada, PWA, and CP, but it certainly is a hardship on small businessmen and businesswomen in the small airplane business; small charter business. It definitely causes them problems, because to get this insurance, Mr. Chairman, they are being coerced by the insurers to place

[*Translation*]

devant le Comité pour lui présenter une réponse au rapport permanent sur le transport aérien et la politique aérienne intérieure. J'espère toujours pouvoir le faire. Il va falloir tout d'abord en discuter avec le cabinet et rencontrer ensuite peut-être le président pour décider du meilleur moment de rencontrer les membres du Comité afin de discuter de cette politique.

Le président: Je m'engage à être disponible au moment où vous voudrez me rencontrer, monsieur le ministre, et nous serons très heureux de vous revoir ici pour discuter de la politique du transport aérien interne. Je suis sûr de parler au nom de tous les membres du Comité.

Je vous remercie, monsieur Benjamin.

Avant de donner la parole à M. McKnight, puis-je consigner au compte rendu ce que j'essayais de faire il y a deux ou trois réunions, quand M. Nowlan a soulevé une question concernant le coût de la politique du transport aérien intérieur. J'ai les chiffres et je désire les déposer. Le contrat pour les experts-conseils s'élevait à 104,480$, pour les tirages, 46,481$—et je mets au défi n'importe quel comité qui a publié un tel rapport d'en arriver à ce coût—les dépenses des témoins étaient de 2,464$, les dépenses diverses, 6,975$ pour un total de 160,000$.

Ce serait intéressant de connaître les chiffres de la société lorsqu'elle aura terminé ses audiences.

M. Benjamin: Oui, sauf que la plupart ici au Comité, nous avons perdu.

Le président: Il s'agit, j'imagine, d'une remarque éditoriale venant d'une toute petite minorité du Comité.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais brièvement, monsieur le ministre, discuter avec vous ou avec vos fonctionnaires de certaines inquiétudes de la région centrale concernant la division aérienne de votre ministère et tout d'abord, du changement d'assurance nécessaire pour les vols nolisés de la classe C sous le numéro 4 ou 7.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, vous pourriez poser la question à M. Sinclair, mais il a souligné, je crois, qu'il lui semblait que c'était une question concernant la société. Est-ce que M. McKnight peut apporter des précisions?

M. McKnight: Au 13 mai 1983, la responsabilité minimale pour ces avions nolisés était augmentée à 2 millions de dollars par avion et à 300,000$ par siège. À votre intention et à l'intention de M. Sinclair, monsieur le ministre, ces avions nolisés dans les Prairies, au Canada, sont des Agwagon et des Cessna 182. Ils servent à la formation des pilotes, et à l'épandage des récoltes.

Il s'agit d'une augmentation, monsieur le président, car le montant précédent était de 200,000$ par siège. C'était acceptable pour Air Canada, PWA et CP, mais cela impose certainement des difficultés aux hommes d'affaires et aux femmes d'affaires qui utilisent pour leurs entreprises de petits avions, de petits avions pour les vols nolisés. Il n'y a aucun

[*Texte*]

damage insurance on the planes at the same time. Most of these operators are self-insured operators, because if you are crop spraying and you put it down, you are not going to get any insurance on it.

So I really wish, Mr. Minister, you could take a look at the effect of this necessity and the rationale for its being placed on these small operators.

• 1635

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I appreciate Mr. McKnight bringing that to our attention. We will look into it and determine in fact if it was a CTC licence requirement or some other aspect, but we will get an answer back to him as soon as we can.

The Chairman: And will the Minister please send a copy of the reply to the clerk so it can be appended to our proceedings?

Mr. Axworthy: Yes, I will.

Mr. McKnight: On this same topic, there seems to be a lot of concern from the central region, and this is due to airworthiness certificates being enforced by CTC in the central region. It appears now, Mr. Minister, that there is an attempt to use paper errors, errors in log books, errors in numbers being transcribed for zeroing motors, zeroing props—strictly paper miscalculations on behalf of flight engineers—to withhold certification of these engineers and, in some instances, shut down businesses because there is only one engineer on staff. So I really wish you would check with Mr. King, or through CTC, and take a look at the policing of these regulations because in several cases, and I would be only too happy to provide them to the Minister or to Mr. Sinclair, it appears to be paper transactions that are causing a great deal of difficulty, not the safety or the mechanical ability of these engineers.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, perhaps I could ask Mr. Sinclair to respond to that.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, I am sure Mr. McKnight recognizes that there is a very high requirement for safety purposes, that any work done by an engineer or mechanic on an airplane be very carefully documented so as to ensure that all the necessary work that is required to be done has in fact been done and that the airplane is, in fact, airworthy and safe to be operated. The only way that can be determined and checked is if the necessary logs and records are maintained on an accurate and current basis. We find that those operators who are good operators tend to do that kind of work and recognize the value of doing it in their own operations.

[*Traduction*]

doute, cela leur cause des problèmes, car pour obtenir cette assurance, monsieur le président, les assureurs les contraignent à prendre en méme temps une assurance pour les dommages aux avions. La plupart de ces exploitants s'assurent eux-mêmes, car si le travail consiste à décoller, faire l'épandage des récoltes et à se poser ensuite, on ne peut pas obtenir d'assurance.

Je désire donc vraiment, monsieur le ministre, que vous étudiiez les effets de cette exigence et la raison d'être de son imposition aux petits exploitants.

Le président: Monsieur le Ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, je remercie M. McKnight de nous signaler cela. Nous étudierons la question et déterminerons s'il s'agissait d'une condition imposée par la C.C.T. ou d'autre chose mais nous lui répondrons dès que possible.

Le président: Le ministre voudra-t-il bien envoyer copie de sa réponse au greffier de sorte que nous puissions l'annexer à notre compte rendu?

M. Axworthy: Certainement.

M. McKnight: Toujours à ce sujet, il semble que la région centrale s'inquiète beaucoup des certificats de navigabilité imposés par la C.C.T. Il apparaît maintenant, monsieur le Ministre, que l'on essaie d'utiliser des erreurs d'inscription, des erreurs dans les carnets de vols, des erreurs dans la transcription des indications touchant les moteurs, les hélices, bref strictement des fautes d'inscription de la part des mécaniciens navigant—pour leur refuser ce certificat, et, dans certains cas, fermer des entreprises parce qu'il n'y a qu'un seul mécanicien. J'aimerais donc beaucoup que vous vérifiiez auprès de M. King ou de la C.C.T. et que vous examiniez l'application de ce règlement car, dans plusieurs cas, et je pourrais fournir des exemples au ministre ou à M. Sinclair, il semble que ces histoires de papier créent beaucoup de difficultés alors qu'il n'y a pas de problème de sécurité quant aux compétences de ces mécaniciens.

M. Axworthy: Monsieur le président, peut-être pourrais-je demander à M. Sinclair de répondre?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration des transports aériens, ministère des Transports): Monsieur le président, je suis sûr que M. McKnight reconnaît que pour des raisons de sécurité, tout travail effectué par un mécanicien à bord d'un avion doit être accompagné de rapports précis afin d'assurer que tous les travaux nécessaires ont bien été effectués et que l'avion est en état de vol et peut être utilisé en toute sécurité. La seule façon de déterminer et de vérifier cela est de se reporter aux carnet et dossiers. Les bons mécaniciens reconnaissent que cet exercice est très utile dans leurs propres activités.

[*Text*]

Where it is not done we usually find that there are sometimes reasons for the entries not being made which tend to relate to the fact that perhaps the work has either not been done or not been completed. I think it is in the interests of all concerned, and particularly those people who fly in those planes, that that work be accurately and completely done and so recorded and so signed off by those who do the work. That is why we continue to pursue those endeavours, to ensure that that kind of operation and that kind of work is done when required, accurately and completely, and signed off by the individual who has done the work, so that we can also be assured that the individual who has done the work is in fact competent to do that work.

Mr. McKnight: That, Mr. Chairman, is accepted as a given by the people that do the work, the people that fly those planes. My question is, what hazard is caused to safety if an entry in a log is out of sync by four lines; where it is supposed to be March and you come to April and you put in a couple of April entries and then you bring in another March entry, and draw attention to it in your log by drawing a line through it? What harm is caused by using a white-out to make a correction? What safety is involved in that? What hazard is there?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I cannot relate to the specific instance that Mr. McKnight is referring to. But if the log is not being kept up to date and requires back entries and white-outs, then I think we have a legitimate reason for questioning the manner in which that log is kept. We would require an improved performance on the part of the operator in maintaining that log in the manner in which it is prescribed by regulation, and therefore by law, to be maintained.

• 1640

Mr. McKnight: That is fine.

The Chairman: I am going to interrupt for one second. I recognize the importance of your line of questioning, Mr. McKnight, but I hope that on the Main Estimates, at least, we will not get any more specific in pursuing that kind of line of questioning.

Mr. McKnight: I accept that, Mr. Chairman. I have just one last comment that I would like to make to Mr. Sinclair, through you.

Human beings are known to make errors, and if what you are saying—some of the investigators —Mr. King, in the central region, makes errors by referring to planes by the wrong numbers. An example is a BXB, rather than a BZB; misnumbering pages. This is an investigator who is calling to task people who are trying to make a living but who do make errors, as human beings.

That be as it may, Mr. Chairman, regarding estimates, I have just one last thing. I find it very strange that on January 13, 1984, from Transport Canada to all registered owners of B.F. Goodrich tires:

> Attached is a copy of the FAA (Emergency) Airworthiness Directive:

[*Translation*]

Quand cela n'est pas fait, nous constatons habituellement qu'il y a quelquefois de bonnes raisons pour que les indications n'aient pas été consignées et que c'est parfois parce que le travail n'a pas été fait ou n'a pas été achevé. Je crois que dans l'intérêt de tous, et particulièrement de ceux qui utilisent ces avions, nous devons nous assurer que ce travail est fait de façon précise et complète et que cela est bien consigné par ceux qui l'ont fait. C'est pourquoi nous poursuivons cet effort, nous voulons nous assurer que ce genre d'activité et de travail est mené à bien chaque fois que c'est nécessaire et consigné par la personne qui a fait le travail de sorte que nous puissions également être assurés que cette personne était bien compétente pour le faire.

M. McKnight: Cela est évidemment pris pour acquit par les personnes qui effectuent le travail et par celles qui utilisent ces avions. Ce que je demande c'est le danger que représente une erreur dans le carnet de bord; lorsque cela doit être fait en mars et que l'on inscrit avril puis à nouveau mars et que l'on attire l'attention là-dessus par une ligne? Quel mal y a-t-il à mettre un peu de blanc pour faire une correction? Où est le problème de sécurité? Quel danger y a-t-il?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne puis répondre à M. McKnight sur ce cas particulier. Toutefois, si le carnet n'est pas tenu à jour et qu'il faut y ajouter certaines inscriptions et faire quelques corrections, je crois qu'il est légitime de se poser des questions sur la façon dont ce carnet est tenu. Nous demanderions alors que le mécanicien tienne mieux le carnet, conformément au règlement et donc à la loi.

M. McKnight: D'accord.

Le président: Je vais vous interrompre une seconde. Je reconnais l'importance de ces questions, monsieur McKnight, mais j'espère qu'au moins sur le Budget principal on n'entrera pas dans plus de détails.

M. McKnight: D'accord, monsieur le président. Il ne me reste qu'une observation à faire à M. Sinclair, si vous le permettez.

On sait que les êtres humains commettent des erreurs et que dans la région centrale, certains des enquêteurs commettent l'erreur de ne pas donner le numéro exact des avions. Par exemple, un BXB plutôt qu'un BZB; un mauvais numéro de page. C'est un enquêteur qui critique des gens qui essaient de gagner leur vie et qui commettent des erreurs, comme tout être humain.

Cela dit, monsieur le président, j'aurais encore une question à propos du budget. Je trouve très étrange que le 13 janvier 1984, Transport Canada ait envoyé à tous les propriétaires de pneus Goodrich B.F. inscrits la note suivante:

> Vous trouverez ci-joint copie de la Directive de navigabilité de la FAA (Urgence):

[*Texte*]

Our records indicate that you are a registered owner of an aircraft to which Airworthiness Directive may be applicable.

These are airworthiness directives regarding Lear Jets and Swearingens.

First, how many Lears and Swearingens are registered in Canada, and why would operators of 182 Cessnas, Agwagons, 172s, Mooneys . . . every registered owner of an aircraft in Canada . . . receive notification of the need to take a look at the tire numbers on their Lear Jets and Swearingens?

The Chairman: Before the witness answers, that is the kind of question I was referring to, Mr. McKnight, where you . . .

Mr. McKnight: If I can, these were mailed out at great expense to the taxpayers . . .

The Chairman: Just let me finish, please. I am not sure it is fair to expect the Administrator of the Air Adminstration to know the specific number of aircraft there are in Cananda at any given time. It would seem to me that would be a more appropriate kind of question to put in a letter to him, or to the responsible official working under him. I will permit the witness to answer, but as I said, on the Main Estimates I think we should be sticking to questions relating basically to the Main Estimates and not to specific incidents in any of the particular administrations.

Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I understand the nature of Mr. McKnight's question, which is not so much how many Lear Jets and Swearingens there are in Canada as the fact that there might be a broad mailing as opposed to a specific mailing. The reason we do the broad mailing is that we do not have the necessary capabilities to be able to pin-point out of a particular mailing list all those who might be affected, just based on the kind of aircraft involved. So we put out the broad mailing; which also usually encompasses other notices and what not that go out to the pilot and owner community in Canada. Rather than risk missing one owner, we would rather cover the entire public involved; and as he undoubtedly knows, we usually put several notifications out at the same time.

Mr. McKnight: These were individual . . .

Mr. Sinclair: I would like to make one statement, though. I would support the integrity of our civil aviation inspector, Mr. King. While he may not be infallible, I think Mr. McKnight would acknowledge that we are constantly striving for zero defects in the aviation world, and I do not think a person such as Mr. King should be unduly criticized because he follows through on that kind of directive.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would like, with the time left, to go to the Minister.

• 1645

Mr. Minister, on August 23, 1984 when we were discussing Bill C-155 you stated:

[*Traduction*]

Nos dossiers indiquent que vous êtes propriétaire d'un avion auquel peut s'appliquer cette directive.

Ces directives de navigabilité touchent les réacteurs Lear et les Swearingens.

Tout d'abord, combien de Lears et de Swearingens sont immatriculés au Canada et pourquoi les propriétaires des 182 Cessnas, Agwagons, 172s, Mooneys—tous les propriétaires d'avions au Canada—se voient-ils conseillés de jeter un coup d'oeil aux numéros des pneus de leurs Lears et Swearingens?

Le président: Avant que le témoin ne réponde, c'est justement le genre de questions que je vous demandais d'éviter, monsieur McKnight . . .

M. McKnight: Si vous le permettez, ces avis ont été envoyés à grands frais aux contribuables . . .

Le président: Permettez-moi simplement de terminer. Je ne suis pas sûr qu'il soit normal de s'attendre à ce que l'administrateur de l'Administration aérienne connaisse le nombre précis d'avions en circulation au Canada à un moment donné. Il me semble que c'est plutôt le genre de questions qui devraient lui être posées dans une lettre ou qui devraient être adressées au fonctionnaire responsable. Je permettrais toutefois au témoin de répondre mais j'estime qu'à propos du Budget principal, nous devrions nous limiter à des questions pertinentes et non pas demander des détails précis sur les incidents concernant une des administrations.

Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois comprendre que McKnight ne demande pas tellement combien il y a de Lears et de Swearingens au Canada mais pourquoi on a envoyé cet avis à tout le monde plutôt qu'aux propriétaires de ces avions. La raison est que nous n'avons pas les techniques voulues pour extraire une liste d'envois plus précise. C'est ainsi que nous faisons des envois généraux qui incluent habituellement d'autres avis et tout ce qui s'adresse aux pilotes et aux propriétaires d'avions. Plutôt que risquer de manquer un propriétaire, nous préférons couvrir tout le monde; comme le député le sait certainement, nous envoyons en général plusieurs avis en même temps.

M. McKnight: Dans ce cas, il s'agissait d'un seul . . .

M. Sinclair: J'aurais toutefois une chose à dire. Je souhaite défendre l'intégrité de notre inspecteur de l'avion civile, M. King. Il n'est peut-être pas infaillible mais M. McKnight devra reconnaître que nous essayons de faire le moins d'erreurs possible et qu'il n'est donc pas normal de critiquer M. King indûment parce qu'il suit ce genre de directives.

M. McKnight: Monsieur le président, pour le temps qui me reste, j'aimerais passer au ministre.

Monsieur le ministre, le 23 août 1984, alors que nous discutions du projet de loi C-155, vous avez déclaré:

[*Text*]

I believe we should begin immediately to examine what other alternatives there might be and the social impact of those alternatives so that if a strengthened review procedure is introduced by this committee and recommended by it we could be in a position at the time of the review to arrive at a full and comprehensive understanding of many of the alternatives.

Mr. Mazankowski: Thank you very much.

Mr. McKnight: Mr. Minister, you have yet, as far as I know, to make the announcement as to the make-up of the judicial inquiry that according to Bill C-155 and the order passed in the House was to begin on April 1. Are you prepared to make that announcement now? I have noticed in statements that there have been several alternate dates suggested for this announcement. Could you inform the committee when that announcement will be made?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, first let me apologize to the members of the committee for not having been able to make an announcement. I think it has been more because of trying to get the right mix of people and having them clear with their employers or their institutions to get the time off, but I think I am now in the position to say that if I can manage in tomorrow's Cabinet to get it on the agenda I would be in a position to make the announcement on Thursday.

Mr. McKnight: That is good news, Mr. Chairman.

Mr. Minister, in making those appointments according to Bill C-155, will all the people who will be on this committee made up of not less than three and not more than five persons who have expertise in matters affected by this Act and representing various regional interests have expertise as to the aspects of this Act?

Mr. Axworthy: We have tried to get a mixture of different sources of knowledge so it would not be all of one kind. As the discussion in committee in last August clearly illustrated, it is a matter that has something to do with the grain business, the transportation business, economics and social impacts, and between it all needs somebody to provide a nice, impartial guiding hand so the kinds of differences of opinion expressed could be properly and rationally dealt with. I think we will have a good inquiry. I am quite pleased at the calibre of people who have agreed to serve. No one around this table wishes more, Mr. Chairman, that I could tell Mr. McKnight who they are now, but I cannot do that until the Cabinet has had final approval. It is an official inquiry, not just a task force, and therefore I need Cabinet approval for it.

Mr. McKnight: I have one final question, Mr. Chairman, regarding Part I, Section 3 of the Act where it states that the make-up of the Senior Grain Transportation Committee shall have four members elected who are active grain producers holding Canadian Wheat Board permit books. The Bill was passed in November 1983, some 150 days ago. As an aside, if the Minister's party could elect a temporary Prime Minister in

[*Translation*]

Je crois que nous devrions immédiatement commencer à examiner les autres possibilités et l'incidence sociale de ces différentes possibilités de sorte que le Comité recommande une procédure d'examen plus stricte, nous soyons en mesure alors de comprendre parfaitement toutes les possibilités existantes.

M. Mazankowski: Merci beaucoup.

M. McKnight: Monsieur le ministre, je crois que vous n'avez toujours pas annoncé comment se ferait l'enquête qui devait commencer le 1er avril d'après le projet de loi C-155 et l'ordre adopté à la Chambre. Êtes-vous prêt à l'annoncer maintenant? J'ai remarqué dans certaines déclarations qu'il y avait plusieurs dates suggérées. Pourriez-vous indiquer au Comité quand ce sera annoncé?

M. Axworthy: Monsieur le président, permettez-moi tout d'abord de m'excuser auprès des membres du Comité de n'avoir pas encore pu annoncer cela. Je crois que c'est surtout parce que j'ai essayé d'avoir un groupe bien équilibré et qu'il a fallu que ces personnes obtiennent l'autorisation de leur employeur pour participer à cette enquête. Je crois toutefois pouvoir dire maintenant que si je réussis demain au Cabinet à mettre cela à l'ordre du jour, je pourrais faire cette annonce jeudi.

M. McKnight: C'est une bonne nouvelle, monsieur le président.

Monsieur le ministre, en procédant à ces nominations aux termes du projet de loi C-155, veillerez-vous à ce que toutes les personnes siégeant à ce Comité soient au courant des questions traitées dans cette Loi, sachant que le Comité doit comprendre au minimum trois personnes et au maximum cinq personnes qui connaissent les sujets traités dans cette Loi et doit représenter les divers intérêts régionaux?

M. Axworthy: Nous avons essayé de réunir différentes sources de connaissances de sorte que tout le monde n'appartienne pas à la même catégorie. Comme l'a démontré la discussion que nous avons eue en comité en août dernier, c'est quelque chose qui intéresse les producteurs de grains, les compagnies de transport, c'est quelque chose qui a une incidence économique et sociale et il faut parvenir à un certain degré d'impartialité pour traiter convenablement et rationnellement des différents points de vue exprimés. Je crois que nous aurons une bonne enquête. Je suis très satisfait du calibre des personnes qui ont accepté de siéger à ce Comité. J'aimerais beaucoup pouvoir dire à M. McKnight de qui il s'agit mais je ne puis le faire tant que je n'aurai pas reçu l'approbation du Cabinet. C'est une enquête officielle et pas seulement un groupe d'étude si bien qu'il me faut l'approbation du Cabinet.

M. McKnight: J'aurais une dernière question, monsieur le président, à propos de la Partie I, article 3 de la Loi où il est stipulé que le Comité supérieur du transport du grain est composé de quatre membres élus qui sont producteurs de grains et détiennent des permis de la Commission canadienne du blé. Le bill a été adopté en novembre 1983, il y a quelque 150 jours. Il me semble que si le parti du ministre peut élire un

[*Texte*]

90 days, surely we can elect the four members representing Saskatchewan, Manitoba and Alberta on the Senior Grain Transportation Committee. Are any steps in progress for those elections to take place; and, if they are not, what steps will be taken and why were they not taken earlier?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I can answer in the affirmative to Mr. McKnight's questions. As he does know, in order to get the Senior Grain Transportation Committee operational we felt it was important to ask some of the major producer organizations for nominees on an interim basis. That has taken place and we were pleased and appreciative of getting good members on it. We are now taking the steps to initiate an election procedure for this fall. A consultant has been hired to set up the machinery. There will be a mailing to all the permanent book holders sometime in the next three or four weeks of the outlines of the procedures and for nomination and election, and we have also discussed it with the Senior Grain Transportation Committee. I was not party to the discussion because I was called suddenly back here to the House for other duties, but I understand that they approved the basic principles of that so we will be holding the elections this fall following the Wheat Board model.

• 1650

Mr. McKnight: There has now been an announcement as to the make-up of those four members . . . Why was it not started in November so that they could be duly elected by the producers rather than being appointed? That was the problem, Mr. Minister. We wanted these people to represent the views of the grain producers.

Mr. Axworthy: I think the people who are there now represent those views very well. Some of them are well-established and well-known members of the farm community in western Canada. However, they understood it was on an interim basis.

Mr. McKnight: When were they appointed, Mr. Minister?

The Chairman: That is your final question, Mr. McKnight.

Mr. Axworthy: They were announced at the same time as the composition of the Senior Grain Transportation Committee. I will give you the names now, if you would like to . . .

Mr. McKnight: I am more concerned about the date.

Mr. Axworthy: I will get the full list, and when it gets to me I will tell the committee.

The Chairman: We can put it on the record in a moment. But that is Mr. McKnight's time. I now go to Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, in 1981 the Railroad Transport Committee restricted the speed of all trains carrying dangerous commodities and travelling through densely populated areas to 56

[*Traduction*]

premier ministre temporaire en 90 jours, nous devrions pouvoir élire les quatre membres représentant la Saskatchewan, le Manitoba et l'Alberta au Comité supérieur du transport du grain. A-t-on pris des mesures touchant ces élections? Dans la négative, quelles mesures prendra-t-on et pourquoi ne pas les prendre plus tôt?

M. Axworthy: Monsieur le président, je puis répondre par l'affirmative aux questions de M. McKnight. Comme il le sait, pour faire démarrer le Comité supérieur du transport du grain, il nous a semblé important de demander à certains des grands groupes de producteurs de nommer des personnes de façon intérimaire. C'est ce qui s'est passé et nous avons ainsi de bons représentants. Nous prenons maintenant des mesures pour procéder aux élections cet automne. On a embauché un conseiller pour mettre le mécanisme sur pied. On devrait envoyer des renseignements à tous les détenteurs de permis d'ici trois ou quatre semaines à propos de la procédure d'élection et de mise en candidature et nous avons également discuté de cela avec le Comité supérieur du transport du grain. Je n'ai pas participé aux discussions parce que j'ai été rappelé soudain ici à la Chambre pour d'autres choses mais je crois que l'on a approuvé le principe de cette formule si bien que les élections devraient se dérouler cet automne sur le modèle de la Commission du blé.

M. McKnight: On a maintenant annoncé qui seraient ces quatre membres . . . Pourquoi cela n'a-t-il pas débuté en novembre pour qu'ils puissent être dûment élus par les producteurs plutôt que d'être nommés? C'était le problème, monsieur le ministre. Nous voulions que ces gens-là représentent le point de vue des producteurs de grain.

M. Axworthy: Je crois que les gens qui sont là représentent très bien ces points de vue. Certains sont bien établis et bien connus dans la communauté agricole de l'Ouest canadien. Ils ont toutefois été avertis qu'il s'agit d'une nomination intérimaire.

M. McKnight: Quand ont-ils été nommés, monsieur le ministre?

Le président: C'est votre dernière question, monsieur McKnight.

M. Axworthy: Ces nominations ont été annoncées au même moment que la composition du Comité supérieur du transport du grain. Je vous donne tout de suite les noms, si vous voulez . . .

M. McKnight: C'est plutôt la date qui m'intéresse.

M. Axworthy: Je vais demander la liste complète et dès que je l'aurai, je vous la donnerai.

Le président: Nous pourrons y revenir dans un instant mais le temps de M. McKnight est écoulé. Je passe maintenant à M. Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, en 1981, le Comité des transports par chemins de fer a limité la vitesse de tous les trains transportant des produits dangereux et traversant des régions très peuplées

[*Text*]

kilometres per hour. Lately we have heard that the Metro Toronto Residents Action Committee asked that this be further reduced to 40 kilometres per hour. We understand that the matter was referred to the Inspector General for Transportation Safety to look at this position and make recommendations to you. Have these recommendations now been completed? Can they be presented or announced?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I thank Mr. Bockstael for raising the question. When we established the office of Inspector General, as members would know, part of the purpose was to have an independent agency, if you like. This agency investigates specific problems raised by consumers or by the public, or whatever, and those reports are made public. I would like to table the report that Mr. Thorneycroft has supplied me. These are problems related to speed and dangerous goods in the Toronto railway marshalling yards. I think it is a good report; it is not exhaustive. I think he has been able to provide an overview of all the points of view of the different actors in the system. If the chairman agrees, we could table it with the committee.

I would like to use that as something of a precedent, that when we do receive reports of this kind, which are reports intended for public consumption, we table them with this committee. I think they would provide a very valuable source of information for committee members. So, if the Chair is willing, I would be prepared to table those now.

The Chairman: The chairman is willing. Is it agreeable with the committee that the report be tabled?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Minister, last week we had representatives of the CTC here and your own Mr. Duncan Ellison of Transport Dangerous Goods. We were given an update on what is taking place with the transportation of dangerous goods. There seemed to be an indication that a lot of the material for proper legislation is with the Department of Justice. Can you do anything to prevail on the Minister of Justice or that department to assign more people to that task, to get the regulations brought out a little earlier? It has been two years in the works. I just wonder if you can do anything about that.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, as we all know, our Justice Minister has been very busy lately with a number of initiatives in the House . . . We have had those measures sitting before Justice. I have made several representations and I would welcome any assistance the members of the committee might provide along the way, because I do believe it is very important to get those gazetted as soon as we possibly can. They will form a very important part of our protective system in transportation of dangerous goods and the opportunity to develop the kind of information that the regulations will require. It would be of great assistance. So I will pass on your concern.

[*Translation*]

à 56 kilomètres à l'heure. Nous avons récemment entendu dire que le comité d'action des résidents de la région métropolitaine de Toronto a demandé que cette vitesse soit encore réduite à 40 kilomètres heure. La question semble avoir été renvoyée à l'inspecteur général de la sécurité des transports qui doit vous faire des recommandations à ce sujet. Avez-vous reçu ces recommandations? Peuvent-elles être présentées ou annoncées?

M. Axworthy: Monsieur le président, je remercie M. Bockstael d'avoir soulevé la question. Lorsque nous avons créé le Bureau de l'inspecteur général, et les députés le savent, il s'agissait en partie de se doter d'un organisme indépendant. Cet organisme fait enquête sur des problèmes spécifiques soulevés par les consommateurs ou par la population et ces rapports sont rendu publics. J'aimerais déposer le rapport que m'a fourni M. Thorneycroft. Il s'agit de problèmes touchant la vitesse et les produits dangereux dans les gares de triage de Toronto. Je trouve que c'est un bon rapport même s'il n'est pas exhaustif. Il a réussi à donner un aperçu général de tous les points de vue des différents protagonistes. Si le président me le permet, j'aimerais le déposer.

Je pense que cela peut être considéré comme un précédent si bien que lorsque nous recevrons des rapports de ce genre, qui sont des rapports destinés au public, nous les déposerons devant votre Comité. Cela pourrait être une source précieuse de renseignements. Si le président le veut bien, je suis disposé à le déposer tout de suite.

Le président: Le président le veut bien. Le Comité souhaite-t-il que le rapport soit déposé?

Des voix: D'accord.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le ministre, nous avons reçu la semaine dernière des représentants de la C.C.T. et votre Duncan Ellison du Transport des produits dangereux. On nous a expliqué ce qui se passait dans ce domaine. Il semble que beaucoup des éléments nécessaires à la rédaction d'une loi appropriée soient entre les mains du ministère de la Justice. Pourriez-vous faire quelque chose pour faire comprendre au ministre de la Justice ou à son ministère qu'ils devraient affecter davantage de monde à ce travail pour que le règlement puisse sortir un peu plus tôt? Cela fait deux ans que l'on en parle. Y pouvez-vous quelque chose?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, comme nous le savons, notre ministre de la Justice est très occupé depuis quelque temps par un certain nombre d'initiatives à la Chambre . . . Ces mesures n'ont donc pas beaucoup avancé au ministère de la Justice. J'ai fait plusieurs démarches et je serais très reconnaissants aux membres du Comité de m'aider à cet égard car je crois qu'il est très important que cela soit publié dès que possible dans la Gazette. Ce sera un élément très important de notre système de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses. Je saurais donc gré aux membres du Comité de m'appuyer dans ces démarches car il faudra en effet glaner des renseignements importants pour établir ce règlement. Je me

[*Texte*]

• 1655

Mr. Bockstael: Mr. Minister, since we are both from Winnipeg, when I was with the Winnipeg city council, it took us a year to get the CNR to take away a small private siding to make way for a development. It took a whole year to get them to consent to that. In the area of Winnipeg, just as you approach St. Boniface, we have the CN east yards. A lot of that property has been acquired for redevelopment, building products, and there is a good clean-up taking place. When Dr. LeClair was here on a previous occasion, I asked him if there was any chance of having some of those freight sheds torn down. The answer came back from the western vice-president in Winnipeg, I believe Mr. Fletcher, saying, oh, no, there is material stored and they are getting good money for storage in those buildings. We are both aware that the Queen will be making a visit in July, and part of the ceremony will take place at the forks of the Assiniboine and the Red in that area. I would just ask you if there is anything the Minister of Transport or the Department of Transport can do to encourage the CN to proceed with the removal of the excess they have around there and clean up the area.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, in relation to the CN east yards, we have been involved in pretty extensive negotiations with the province and the City of Winnipeg. The Crown corporation has put an offer forward to dedicate some 10 acres that would provide a very good park site right on the forks of the rivers. The disposition of the rest of the lands, however, is still up for consideration and we are waiting from some responses from the other two levels. I think particularly the city has some interpretations of things that may not jibe exactly with what the province and ourselves would agree to, but I think we can find a resolution to the east yards. It would be a very important asset for the city.

As far as the freight sheds are concerned, I will raise it with Mr. Fletcher and determine whether its use is required during the Queen's visit.

Mr. Chairman, I wonder if I might just take the opportunity to report to the committee. Mr. McKnight had asked questions about the four producer members who are presently there under the interim basis. One is Mr. Jim Devison, who is the former president of the Manitoba Wheat Pool. He is probably well known to many of you here. There is Guy Beatty who is from the Saskatchewan Federation of Agriculture, a farmer and former head of the Saskatchewan Seed Growers' Association. Third is Dick Lewis from the Palliser; and the fourth is Ron Leonhardt from Unifarm in the Drumheller area of Alberta. Those are all, I think, very competent individuals and may, in fact, decide themselves to run for the elected position, but they will be in office until the election takes place this fall.

[*Traduction*]

ferai un plaisir de faire part de vos commentaires à mon collègue.

M. Bockstael: Monsieur le ministre, puisque nous venons tous deux de Winnipeg, lorsque je siégeais au conseil municipal de cette ville, il nous avait fallu un an pour que le CN consente à enlever une petite clôture privée pour laisser la place à un projet immobilier. Il lui avait fallu un an pour obtenir l'autorisation. Dans la région de Winnipeg, en approchant de Saint-Boniface, on trouve la gare de triage est du CN. Une grosse partie de ce terrain a été achetée pour le réaménagement, pour la construction et il y a pas mal de nettoyage qui s'y fait. Lorsque M. LeClair a comparu devant nous, je lui ai demandé s'il était possible que certains de ces hangars de marchandises puissent être démolis. Le vice-président de la région Ouest de Winnipeg, c'est M. Fletcher je crois, m'a répondu en me disant que ce n'était pas possible, qu'il y avait du matériel qui était entreposé à cet endroit et que la location rapportait beaucoup. Nous savons tous fort bien que la Reine va venir au mois de juillet et une partie de la cérémonie va avoir lieu à l'endroit du confluent de la rivière Assiniboine et de la rivière Rouge, précisément à cet endroit. J'aimerais vous demander si le ministre des Transports ou le ministère des Transports ne pourrait pas faire quelque chose pour encourager le CN à nettoyer un peu les abords et à enlever leurs rebuts.

M. Axworthy: Monsieur le président, pour en revenir à la gare de triage est du CN, nous négocions pied à pied avec la province et avec la ville de Winnipeg à ce sujet. La société de la Couronne a offert environ cinq hectares qui permettraient de créer un fort beau parc précisément au confluent des deux rivières. Pour ce qui est du reste du terrain, la question doit encore être étudiée et nous attendons la réaction des deux autres paliers. Je crois notamment que la ville de Winnipeg a fait certaines interprétations qui ne correspondent pas exactement à ce que la province et nous-mêmes serions disposés à accepter, mais je pense que nous pourrons arriver à trancher la question. Ce serait effectivement un capital très important pour la ville.

Pour ce qui est des hangars de marchandises, je vais poser la question à M. Fletcher et lui demander s'ils seront effectivement nécessaires au moment de la visite de la Reine.

Monsieur le président, j'aimerais d'ailleurs saisir l'occasion, si vous me le permettez, de faire rapport au Comité. M. McKnight a posé certaines questions à propos des quatre producteurs membres qui sont actuellement en place à titre provisoire. Il y a M. Jim Devison, l'ancien président du *Manitoba Wheat Pool*, et que vous connaissez tous sans doute pour la plupart. Nous avons également Guy Beatty, qui représente la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan, il est lui-même agriculteur et il fut le président de la *Saskatchewan Seed Growers' Association*. En troisième lieu, nous avons Dick Lewis de la Palliser et enfin Ron Leonhardt qui représente Unifarm dans la région albertaine de Drumheller. Ce sont quatre personnes extrêmement compétentes, je pense, et elles pourraient même décider de se présenter aux élections qui

[*Text*]

Mr. McKnight: One final thing, Mr. Minister, the appointments were made when?

Mr. Axworthy: I guess we got the thing established in—the first meeting was about March. Early February, sorry. Time is passing.

Mr. Benjamin: A little supplementary, Mr. Chairman, if you do not not mind, Mr. McKnight. Is it the intention to hold the election for those four positions in conjunction with the elections for the Canadian Wheat Board Advisory Committee on the sort of same district basis, or at least at the same time—at least at the same time, if not on the same basis?

Mr. Axworthy: No, I think we are going to run it alternate years, Mr. Benjamin. We will use the Wheat Board permit holders as a base constituency. We thought it might confuse the thing if the Wheat Board elections were held the same time as the STRC.

The Chairman: Just a minute now. Let us not get started on a whole new line of questioning here and get out of synchronization.

Mr. Benjamin: [*inaudible—Editor*].

The Chairman: Well, you will have a second round coming up, Mr. Benjamin. When Mr. McKnight has the Chair, he can say okay.

Before I go to Mr. Mazankowski on the second round, is it the wish of the committee to have appended to this day's proceedings the report of the Inspector General for Transportation Safety, tabled by the Minister?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski.

• 1700

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on the Vancouver-Edmonton passenger service, Mr. Franche, the chief executive officer . . .

Mr. Axworthy: I am sorry, Mr. Mazankowski, I did not hear.

Mr. Mazankowski: —Mr. Franche, the President of VIA Rail, said the Vancouver-Edmonton service was going to be reviewed—as a matter of fact, he said it was getting a very cursory assessment—as a part of the total transcontinental service which was going to be undertaken.

I will just read the exchange. He said:

[*Translation*]

auront lieu pour la nomination définitive, mais quoi qu'il en soit, ces quatre personnes resteront en poste jusqu'à ce que les élections aient lieu en automne.

M. McKnight: Une dernière chose, monsieur le ministre: quand ont été faites ces nominations?

M. Axworthy: Je pense que nous avons mis tout en place . . . La première réunion a eu lieu vers le mois de mars. Excusez-moi, au début de février. Mon Dieu, que le temps passe!

M. Benjamin: Une petite question supplémentaire, monsieur le président, si M. McKnight n'y trouve pas objection. Avez-vous l'intention de procéder aux élections pour combler ces quatre postes en même temps que l'élection des membres du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé et de la même façon, par district, ou du moins en même temps sinon de la même façon?

M. Axworthy: Non, je pense que nous allons procéder une année sur deux, monsieur Benjamin. Nous allons utiliser comme électorat principal les détenteurs de permis de la Commission canadienne du blé. Nous avons pensé en effet que nous risquerions de semer la confusion si nous organisions les élections pour la Commission du blé en même temps que les élections pour le Conseil consultatif.

Le président: Un petit instant, s'il vous plaît. Ne commençons pas à poser des questions dans une autre direction car nous risquons de nous y perdre.

M. Benjamin: [*inaudible—Éditeur*]

Le président: Monsieur Benjamin, de toute façon, vous aurez la parole au deuxième tour. Lorsque M. McKnight aura la présidence, il pourra vous donner raison.

Avant de passer la parole à M. Mazankowski au second tour, j'aimerais savoir si le Comité souhaite que nous annexions au compte rendu des travaux d'aujourd'hui le rapport de l'inspecteur général pour la sécurité des transports que vient de déposer le ministre.

Des Voix: D'accord.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, à propos de la ligne voyageurs Vancouver—Edmonton, votre administrateur délégué, M. Franche . . .

M. Axworthy: Excusez-moi, monsieur Mazankowski, je ne vous ai pas entendu.

M. Mazankowski: . . . M. Franche, le président de VIA Rail, a dit que la ligne Vancouver—Edmonton allait être réétudiée et il a dit en fait qu'il s'agissait d'une analyse superficielle, que cette ligne donc allait être réétudiée dans le cadre de l'étude globale du service transcontinental qui allait être entreprise.

Je vais vous lire ce qu'il nous disait. Il a dit ceci:

[*Texte*]

Right now it is a very cursory assessment, and until we go into the whole Transcon study—and that should start shortly—hopefully, that will be tied in.

I asked him who was going to do the study:

What we are going to do is review the type of service that would be required across Canada for Transcontinental service across the country, where it would pass, what frequencies, what routes, what the market is, what the purpose would envisage.

I think the Edmonton-Jasper-Vancouver route is obviously a part of that package. You are now saying you are trying to put together some other kind of package under the auspices of Regional Economic Development.

Mr. Axworthy: Was that a question, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: I just wondered: Are the two part of the same package, or are we going to have two different reviews or assessments, one by VIA and one by yourself?

Mr. Axworthy: No, I think the procedure is quite clear. We agreed to support the work of a task force which was initiated by the mayors and city councils of Edmonton, Vancouver, Kamloops and Jasper. I think there are some 13 or 14 different participants in that. They represent a pretty wide variety of consumer groups and municipalities, and in fact, they have had some discussions with both provincial governments.

Two weeks ago, that task force met in Jasper for public hearings, but at that time VIA Rail itself put forward three very specific cost options which would be considered by the task force in terms of the restoration of the service, and the task force also commissioned a marketing study which would be running parallel to the cost questions. Once that market study is completed and they have examined the feasibility of those various cost options, then they will be in a position to make a recommendation to us as to the feasibility of implementation. So that is very clearly what the procedure is in terms of examining that issue.

Mr. Mazankowski: But I take it, Mr. Minister, you are pretty firm on the question of cost sharing, that there will have to be cost sharing on this service before it is reinstated. Is that correct?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I again said my invitation in Jasper was to have a level of co-operation by various interested parties, so that in addition to the specific rail service we could try to develop a broader strategy which would be designed to improve upon the tourist potential and the marketing potential of the line itself, which would go a long way to justifying, as I will have to do to my own Cabinet, restoration of the service. As you know, under the rules we have to have a Cabinet decision on restoring lines.

[*Traduction*]

A l'heure actuelle, c'est une analyse très superficielle, et tant que nous n'aurons pas commencé l'étude Transcon—ce qui ne saurait tarder—on peut espérer qu'elle va être intégrée.

Je lui ai ensuite demandé qui allait se charger de cette étude:

Nous allons revoir le genre de service qu'il faudrait offrir à l'échelle nationale dans le cadre du service transcontinental, c'est-à-dire les villes de desserte, les fréquences, les itinéraires, le genre de marché, l'objectif à envisager.

Pour moi, la ligne Edmonton—Jasper—Vancouver en fait de toute évidence partie. Vous venez maintenant de dire que vous vous efforcez de mettre en place un autre genre de formule sous l'égide de l'Expansion économique régionale.

M. Axworthy: Était-ce une question, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Je m'inquiète: est-ce que les deux font partie de la même formule ou allons-nous avoir deux études ou deux analyses différentes, la première effectuée par VIA et la seconde par vos services?

M. Axworthy: Au contraire, je dirais que la situation est fort claire. Nous sommes convenus d'aider un groupe de travail qui a été créé à l'initiative des maires et des conseils municipaux d'Edmonton, de Vancouver, de Kamloops et de Jasper. Je crois que ce groupe comporte 13 ou 14 participants qui représentent une assez vaste gamme de groupes de consommateurs et de municipalités et il y a même eu des entretiens avec les deux gouvernements provinciaux.

Il y a deux semaines, le groupe de travail a tenu des audiences publiques à Jasper, mais à l'époque, VIA Rail avait déjà proposé trois formules très précises à l'attention du groupe de travail, formules qui portaient sur le rétablissement du service. Le groupe de travail a également commandité une étude de marché qui se déroulerait parallèlement à l'étude purement financière. Dès que l'étude de marché sera terminée et que les diverses formules financières et leur rentabilité respective auront été étudiées, le groupe de travail sera en mesure de nous formuler une recommandation quant aux possibilités d'implantation d'un système. Voilà donc la façon dont nous nous y sommes pris pour étudier la question, et elle est fort claire.

M. Mazankowski: Je dois toutefois conclure, monsieur le ministre, que vous êtes relativement inflexible quant au problème du partage des frais, en ce sens que les frais de ce service ne seront en aucun cas partagés avant son rétablissement. Me trompais-je?

M. Axworthy: Monsieur le président, j'ai répété à Jasper que nous invitions en fait toutes les parties intéressées à coopérer de sorte qu'outre le service ferroviaire dont il est question ici, nous puissions tenter de mettre au point une stratégie beaucoup plus globale avec pour but d'améliorer le potentiel touristique et le potentiel de commercialisation de cette desserte, toutes choses qui m'aideraient à justifier, parce que c'est cela que je vais devoir faire devant le Cabinet, le rétablissement du service. Comme vous le savez sans doute,

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Axworthy: I think it would be very important to show that any additional costs which would be borne by restoring a service such as that—and there would be extra costs—is warranted by the additional income it would generate, in this case . . . and I go back to the argument—by overseas travel. Travel is coming to that area and making use of the line.

So a railway line would provide a various range of services. One is the straight intercity transport for local residents or other travellers for business reasons or pleasure reasons. But one which is increasingly becoming important—I think Mr. Franche took some pride in this when he appeared before the committee—is that VIA Rail is becoming a very important instrument of our overseas tourist policy. They can arrange a number of tour groups from Japan, from the United States and others, and that is becoming an additional factor in contributing to the development of the rail passenger system in the country.

• 1705

It was simply that, Mr. Mazankowski: an invitation to say, if we are going to justify this—and I, as you know, have to make a case in front of my colleagues. A willingness on the part of those who are interested is a further rationale, a further reason for showing that this is a good investment to make.

Mr. Mazankowski: But just so I am clear on your own position, as I said earlier—and I want you to answer this simply yes or no—are you firm on the position that the provincial and the municipal governments are going to have to share in the cost of restoring the Edmonton-Vancouver rail passenger service, yes or no?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I have already said to Mr. Mazankowski I am awaiting what the findings of the task force will be. They will give me what they think is the best package to put forward. I cannot say yes or no till I have seen their report.

Mr. Mazankowski: That is rather strange, Mr. Chairman, because the Minister is quoted all over the newspapers in direct quotes as having stated that.

Mr. Axworthy: I did not say that, Mr. Chairman. I said that . . .

Mr. Mazankowski: In other words, the press reports are incorrect.

[*Translation*]

selon votre règlement, c'est le Cabinet qui doit décider s'il doit y avoir ou non rétablissement d'un service.

M. Mazankowski: Je le sais.

M. Axworthy: Je dirais qu'il est extrêmement important de prouver que tous frais supplémentaires qui seraient attribuables au rétablissement d'un service comme celui-là—parce qu'il devra y avoir forcément des frais supplémentaires—seraient justifiés par la possibilité d'un supplément de recettes, en l'occurrence—et j'en reviens à cette entente—les correspondances avec l'étranger. Les touristes visitent cette région et utilisent le service ferroviaire.

Cette desserte ferroviaire assurerait donc toute une gamme de services. Il y a en premier lieu le simple transport interurbain à l'intention des résidents de l'endroit ou des gens qui voyagent pour affaires ou pour leur plaisir. Mais il y a également un autre élément qui devient de plus en plus important—d'ailleurs M. Franche l'a, je crois, lui-même mentionné non sans fierté lorsqu'il a déposé devant nous—et c'est le fait que VIA Rail devient un élément de plus en plus important de notre politique touristique à l'étranger. VIA Rail peut se charger de l'organisation de toute une série de voyages de groupes depuis le Japon, depuis les États-Unis, depuis bien d'autres pays encore, et cela, c'est un élément de plus qui contribue à l'étoffement de notre système ferroviaire voyageurs au Canada.

Dès lors, monsieur Mazankowski, ce n'était pas plus compliqué que cela, c'était une simple invitation; en effet, nous allons devoir le justifier devant nos collègues, vous le savez fort bien. Le fait de pouvoir dire que toutes les parties intéressées sont disposées à y mettre du leur est une justification supplémentaire, une raison de plus à l'appui de cet investissement.

M. Mazankowski: Mais j'aimerais être certain de votre position, comme je le disais au début, c'est la raison pour laquelle je vous demanderais de répondre simplement par oui ou par non à la question suivante: votre position est-elle inflexible lorsque vous dites que les gouvernements provinciaux et municipaux vont devoir assumer leur part des frais de rétablissement de la ligne voyageurs Edmonton-Vancouver? Oui ou non?

M. Axworthy: Monsieur le président, j'ai déjà dit à M. Mazankowski que j'attendais les conclusions du groupe de travail. Ce groupe de travail va me dire quelle est à son sens la meilleure formule à proposer et je ne saurais répondre dans un sens ou dans l'autre tant que je n'aurai pas vu ce rapport.

M. Mazankowski: Voilà qui me paraît assez étrange, monsieur le président, d'autant plus que tous les journaux semblent citer à plaisir le ministre en lui attribuant précisément cette position.

M. Axworthy: Ce n'est pas ce que j'ai dit, monsieur le président. J'ai dit que . . .

M. Mazankowski: En d'autres termes, les journalistes se sont trompés.

[*Texte*]

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski above all knows how incorrect press reports can be.

Mr. Mazankowski: That is why I want them clarified.

Mr. Axworthy: I repeat, I read some of the reports of his speeches, and they obviously could not be right.

Mr. Mazankowski: I would hope the Minister would seize on this opportunity to speak out with a lot more clarity, but he is remaining deliberately fuzzy here so he can sneak through the cracks of his policy, I think.

Mr. Chairman, the last time we were before the committee I asked the Minister to substantiate the statement he made to the effect that Canadians would save $300 million a year under his system of a less regulated air transportation system. He said it was a figure that was an approximation, but I was left with the impression that that figure could be perhaps more precisely accounted.

How did you arrive at that figure?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, the figures were supplied during the course of the CTC hearings by one of the consultants who appeared before them, Mr. Campbell. I will get the reference for Mr. Mazankowski on that submission.

Mr. Mazankowski: Okay.

There are some rumours floating around to the effect, Mr. Minister, that you are considering a new trans-border policy for what are referred to as "low-density" airports that are in close proximity to the United States border; airports such as Mirabel, Hamilton, Quebec City, Ottawa. First of all, is that under active consideration? Secondly, are you in a position to give the committee any insight into this initiative and how it might work?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, we have had some discussions with the Americans on trans-border issues. As you know, there has been an ongoing negotiation. Not a lot of progress has been made over the last two or three years in making changes. I think the judgment was on both sides, when I met with Secretary Dole in Washington last January, that maybe we should go back to some first principles, without getting into specifics of route exchanges, but taking a look at what we are trying to achieve. Discussions have been held, of that kind, over the last couple of months. They are not completed as yet. They will not be completed—I believe another meeting is scheduled for Washington in the first week of May. When we are through those discussions, I would hope to be in a position to report to this committee. I could, in fact, Mr. Chairman, perhaps provide a commitment again that when we come back to the committee to report on the domestic policy we might make a similar report on what the discussions on the trans-border issue have resulted in.

[*Traduction*]

M. Axworthy: Monsieur le président, M. Mazankowski serait bien le dernier à ignorer que les journalistes se trompent parfois.

M. Mazankowski: C'est précisément la raison pour laquelle je voulais que le ministre précise sa position.

M. Axworthy: Je le répète, j'ai moi-même lu le compte rendu de certains de ces discours et il est évident que ces comptes rendus ne pouvaient pas être exacts.

M. Mazankowski: J'aurais espéré que le ministre en aurait profité pour se montrer plus précis, mais il reste délibérément évasif afin de se ménager une porte de sortie dans toutes les circonstances. C'est du moins mon avis.

Monsieur le président, la dernière fois que nous avons entendu le ministre, je lui avais demandé de corroborer une de ces déclarations, à savoir que si l'industrie des transports aériens était partiellement déréglementée, comme il le proposait, les Canadiens économiseraient 300 millions de dollars par an. Il avait cité ce chiffre en précisant qu'il était approximatif, mais j'en avais gardé l'impression que peut-être, d'une façon ou d'une autre, il pourrait le justifier.

Comment êtes-vous arrivé à ce chiffre?

M. Axworthy: Monsieur le président, ces chiffres ont été cités pendant les audiences de la Commission canadienne des transports par l'un des experts qui avait déposé, en l'occurrence M. Campbell. Je vais m'empresser de trouver la référence exacte à l'intention de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: D'accord.

Selon certaines rumeurs, monsieur le ministre, vous envisageriez l'élaboration d'une nouvelle politique concernant les transports transfrontaliers, une politique qui viserait les aéroports à 'faible densité» comme on les appelle et qui sont situés non loin de la frontière américaine, pour être plus précis les aéroports de Mirabel, de Hamilton, de Québec et d'Ottawa. J'aimerais savoir en premier lieu si c'est effectivement un projet auquel vous travaillez activement et, en second lieu, si vous êtes en mesure de faire le point et de nous dire comment cela pourrait fonctionner.

M. Axworthy: Monsieur le président, nous avons déjà eu quelques entretiens avec les Américains à propos de la question des transports transfrontaliers. Comme vous le savez, ce sont des négociations à caractère quasi permanent. Nous n'avons guère enregistré de progrès depuis deux ou trois ans à ce propos. Lorsque j'ai rencontré le secrétaire d'État Dole à Washington au mois de janvier, les deux parties en étaient, je crois, arrivées à la conclusion que nous aurions peut-être intérêt à en revenir à quelques principes premiers avant de discuter du détail des concessions réciproques, et de nous demander ce que nous voulions au juste obtenir. Cela fait un mois ou deux que des entretiens ont lieu à ce sujet, mais ils ne sont pas encore terminés et ne le seront pas... Je crois d'ailleurs qu'il y a une autre réunion qui est déjà prévue pour la première semaine de mai à Washington. Lorsque nous aurons conclu cette série d'entretiens, j'espère pouvoir faire rapport au Comité et, monsieur le président, je pourrais peut-être même m'engager une fois encore à ce que, lorsque nous

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Am I to take it, then, this will be part and parcel of your whole new domestic air policy?

Mr. Axworthy: If I can put it this way, it is separate but related.

• 1710

It was quite clear that two very different sets of judgments have to be made because we are dealing once within our own borders . . . and I have been working towards a response to this committee on domestic policy but there was a log-jam on the transporter issue for a substantial period of time. So I think we have been able to loosen it up a little. I am just saying it is the wish of this committee that I would be prepared perhaps to provide a report on both those items. They are obviously complementary, but they are not part of the same judgment call.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, just so we can do a little homework, are you talking about providing free access to the low-density airports that are referred to that are in close proximity to the border, and would that allow automatic approval for carriers on a reciprocal basis to serve these low-density airports?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I am really reluctant to be specific . . .

Mr. Mazankowski: I just want to do my homework . . . that is all—so I can be in a very qualified position to respond to an intiative on which you are obviously going to spend a lot of time.

Mr. Axworthy: Knowing how precious your time is, I would not want to mislead the committee in having them go off and do a lot of homework which may never be tested in an exam. Until I really have a point where we have completed to a sufficient stage of agreement the discussion with the Americans, I think it would be unwise for me to point out the specific direction.

We are looking at a number of possibilities and ways of improving services between the two countries.

Mr. Chairman, perhaps I can talk over with yourself and you can report to the steering committee how we might approach the committee on these two very important policy matters.

The Chairman: Final question, Mr. Mazankowski.

[*Translation*]

déposerons devant vous à propos de notre politique relative au transport intérieur, nous vous fassions également le point à propos des entretiens, et de leur issue, relativement aux liaisons transfrontalières.

M. Mazankowski: Dois-je donc conclure que cette question fera partie intégrante de votre nouvelle politique sur le transport aérien intérieur?

M. Axworthy: Disons que ce sont deux dossiers distincts mais intimement liés.

Il était parfaitement évident qu'il fallait porter de part et d'autre deux séries très différentes de jugements de valeur, étant donné que nous traitions après tout des opérations au-dessus de notre territoire national . . . et je me suis attaché à formuler, à l'intention du Comité, une réponse à propos de la politique en matière de transport intérieur, mais il n'empêche que le problème des transporteurs est en suspens depuis très longtemps. Je dirais donc que nous avons pu un peu démêler l'écheveau. Je tenais simplement à vous dire que, puisque cela semble être le voeu du Comité, je pourrais peut-être en profiter pour vous faire le point en même temps sur les deux sujets. De toute évidence, ce sont deux questions complémentaires mais elles ne procèdent pas du même jugement de valeur.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, pour que nous puissions faire nos propres recherches de notre côté, j'aimerais savoir si vous envisagez le libre accès à ces aéroports à faible densité dont nous parlions, ceux qui sont très proches de la frontière, et si ce libre accès entraînerait automatiquement l'homologation réciproque des transporteurs qui utiliseraient ces mêmes aéroports?

M. Axworthy: Monsieur le président, je répugnerais à être précis à ce point . . .

M. Mazankowski: Je voulais simplement faire mes propres recherches, et rien de plus, afin d'être bien préparé pour réagir à une initiative qui, de toute évidence, va accaparer énormément de notre temps.

M. Axworthy: Je sais que votre temps est précieux et c'est la raison pour laquelle je ne voulais pas que le Comité ait une impression erronée qui le fasse s'engager dans une voie de garage en pure perte. Tant que nous ne serons pas vraiment sur un terrain d'entente raisonnable avec les Américains, je pense qu'il serait mal avisé pour moi de vous donner des indices plus précis.

Nous étudions toute une série de possibilités et de formules qui nous permettraient d'améliorer les services aériens entre nos deux pays.

Monsieur le président, je pourrais peut-être m'en entretenir avec vous, quitte à ce que vous fassiez vous-même rapport au Comité directeur pour voir comment le Comité pourrait aborder avec nous ces deux questions de politique extrêmement importantes.

Le président: Votre dernière question, monsieur Mazankowski.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: In your discussions, Mr. Minister, with your U.S. counterparts, has the subject of airport landing fees and user charges for carriers into Canada as compared to the United States ever come up for discussion? As I think we are all aware, the landing fees and user charges at the Canadian airport system are considerably higher than in the United States on average. I think you have referred yourself to the extravagant airport system we have. The figures I have been given show that the current Canadian fees for a 747 at 80% load factor to land at a Canadian airport are $1,651. The U.S. equivalents, in Canadian dollars, for example: Tampa, Florida for the same thing is $873; Los Angeles, $1,126; San Francisco, $890. Have you had discussions and are you addressing this very important issue within the context of providing cheaper air fares to the travelling public?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I again tell Mr. Mazankowski that we are doing a general review of the airport infrastructure and how it can be used to provide more consumer choice. In the specific case of transborder flights, we are interested in your evidence because the reports we have are that on average their fees are somewhat higher than ours. But we would be glad to make those comparisons.

Of course we also provide a major advantage that they do not provide us; that is, they have rights of preclearance in several of our major airports, which of course is a great advantage for American carriers in this circumstance.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin, please. You have 15 minutes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to the Minister, I want to get around to the STOL services for the Toronto-Montreal-Ottawa triangle. I believe I read in the paper a few days ago about the Minister expressing some concern or reservations about the present applicant for STOL services, who I understand is now requesting a further delay in implementing those STOL services.

Is the government looking at any other operators, or is the government now having second thoughts about the matter as to whether or not it is appropriate . . . in light of economic conditions and in light of the circumstances of the present national, regional and local carriers, the bus companies and VIA Rail . . . even to bother with the darned thing starting up?

• 1715

Mr. Axworthy: I think it is certainly correct to say that we are reviewing the situation.

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, au cours de vos entretiens avec vos homologues américains, la question des droits d'atterrissage et des frais d'utilisation pour les transporteurs américains qui atterrissent au Canada par rapport à ceux qui sont perçus aux États-Unis, a-t-elle été mise sur le tapis? Nous le savons tous, je crois, ces droits d'atterrissage et ces frais d'utilisation sont en moyenne beaucoup plus élevés au Canada qu'aux États-Unis. Vous avez vous-même, je crois, parlé de notre système extravagant. Les chiffres qui m'ont été remis montrent qu'à l'heure actuelle un 747 qui atterrit sur un aéroport canadien à 80 p. 100 de sa charge utile paye 1,651$ alors qu'aux États-Unis, ces frais sont, en dollars canadiens, de 873$ à Tampa, en Floride, de 1,126$ à Los Angeles et de 890$ à San Francisco. En avez-vous discuté avec vos collègues américains et allez-vous aborder la question, puisqu'elle est très importante, dans le cadre du dégraissement des tarifs aériens à l'intention des voyageurs?

M. Axworthy: Monsieur le président, je dois répéter une fois de plus à M. Mazankowski, que nous procédons à une analyse globale de l'infrastructure aéroportuaire et de ses modalités d'utilisation possibles pour une meilleure diversification des choix à l'intention des usagers. Dans le cas particulier des lignes transfrontalières, ce que vous venez de me dire nous intéresse beaucoup parce que, selon nos rapports, les frais perçus par les Américains seraient en moyenne un peu plus élevés que ceux que nous percevons au Canada. Quoi qu'il en soit, nous serions très heureux d'en faire un tableau comparatif.

Il y a également aussi le fait que nous fournissons aux Américains quelque chose de très important pour lequel la réciproque n'est pas vraie, en ce sens que les Américains ont le droit de procéder aux opérations de prédédouanement dans la plupart de nos principaux aéroports, ce qui évidemment profite énormément aux transporteurs américains.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin, vous avez 15 minutes.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais m'entretenir avec le ministre de la question de la desserte du triangle Toronto-Montréal-Ottawa par des avions à décollage et atterrissage courts. J'ai lu il y a quelques jours dans le journal que le ministre aurait exprimé certaines réserves à propos de l'un des soumissionnaires qui, si j'ai bien compris, vient de demander une nouvelle extension avant de pouvoir inaugurer ce service ADAC.

J'aimerais savoir si le gouvernement a étudié le dossier d'autres compagnies ou s'il a revu sa position à ce sujet, se demandant peut-être, compte tenu de la conjoncture économique et de la situation actuelle des transporteurs nationaux, régionaux et locaux, des compagnies d'autocars et de VIA Rail, si après tout un tel service ADAC vaut vraiment la peine d'être instauré.

M. Axworthy: Certainement, on peut dire que nous nous penchons sur la situation.

[*Text*]

Mr. Benjamin: In the review, are the department and the Minister giving any consideration to using, as demonstration projects, not the already fractionalized mass markets of Toronto, Montreal and Ottawa, but the isolated and northern and coastal areas of Canada, where the STOL aircraft is much more appropriate than jet aircraft and would be an attraction to other countries, some of whom have already bought some of those aircraft? I am thinking of Brazil, Argentina, and so forth. Demonstration projects for short take-off and landing aircraft would be more appropriate in northern, isolated and coastal areas than they would be in downtown Toronto and Montreal, in light of the multiplicity of routes and services we already have.

The Chairman: Good question.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think it is a good question and I am in accord with the spirit of it. We have received a number of interesting proposals, during the course of our airline policy review, about how we might provide for a better network of services in regions in which there are mainly small communities not connected with large, metropolitan areas. We are actively examining that as part of our overall airline policy review and consideration in Cabinet. I think it has great application, for instance, in areas like the Gaspé and the Atlantic and parts of northern Ontario, central Canada, western Canada. The key question, of course, is always how do you initiate such a demonstration? What is the nature of the support, the subsidy, the cost of it? That is something that is being looked at by the Department of Regional Industrial Expansion and ourselves. I am personally quite interested in that concept and, again, when we report to the committee I think we will have something to say about that.

Mr. Benjamin: May I ask, Mr. Chairman, if the Minister and the department in their review are also taking into account that, with the investment already made by the taxpayers—there are VIA Rail, airport investments—and the national, regional and local carriers who always serve those places, further investment, both public and private, in STOL services in these major metropolitan or mass market areas does nothing more than further fractionalize the market? Really, it is an addition that is not required, when you consider that there are about 15 times a day when you can travel one way or another between here and Toronto, and maybe 20 or 30 times a day when you can travel one way or another between Toronto and Montreal. Why add another one?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, there is no doubt that there is some form of impact from one mode of transportation to another. However, there is a very different clientele for each of those modes, travelling sometimes for different purposes, dictated both by the price they have to pay and the time they have to spend, and there are trade-offs in those areas. The advantage of the STOL system has always been that it provided downtown to downtown service that was particularly appropriate for what we call the business traveller, who has to make a quick visit to Ottawa to appear before a regulatory

[*Translation*]

M. Benjamin: Au cours de cet exercice, est-ce que le Ministère et le ministre envisagent d'utiliser, à titre de démonstration, non pas ces marchés déjà morcelés que sont Toronto, Montréal et Ottawa, mais les régions isolées du Nord et des côtes auxquels les appareils ADAC sont bien mieux adaptés que les réactés; sans compter que d'autres pays pourraient s'intéresser à ces appareils, certains en ont déjà acheté. Je pense au Brésil, à l'Argentine, etc. Des projets de démonstration pour les appareils à décollage et atterrissage courts seraient bien mieux adaptés aux régions isolés du Nord et des côtes qu'au centre-ville de Toronto et de Montréal où il y a déjà tellement d'itinéraires et de services.

Le président: Bonne question.

M. Axworthy: Monsieur le président, c'est une excellente question, et en principe, je suis d'accord. Nous avons reçu un certain nombre de propositions intéressantes dans le cadre de notre étude sur la politique des compagnies aériennes; par exemple, comment assurer un meilleur réseau de services dans les régions constituées principalement de petites communautés qui ne sont pas reliées à de gros centres métropolitains. Nous étudions cela dans le cadre de notre remise en question de la politique des compagnies aériennes et le Cabinet s'en occupe également. Je pense que ce type d'appareil peut être extrêmement utile, dans des régions comme la péninsule de Gaspé, les provinces de l'Atlantique et certaines parties du nord de l'Ontario, du centre du Canada et de l'Ouest. Evidemment, la question clé c'est les moyens de mettre en place un tel projet de démonstration. Combien cela coûtera-t-il, comment financer? Le ministère de l'Expansion industrielle régionale étudie cette question, tout comme nous. Personnellement, c'est un principe qui m'intéresse beaucoup et je pense que nous aurons des résultats à annoncer au Comité lorsque nous ferons notre rapport.

M. Benjamin: Monsieur le président, si le ministre et le Ministère tiennent compte également du fait que les contribuables ont déjà investi dans VIA, dans les aéroports, dans les transporteurs nationaux, régionaux et locaux qui desservent ces localités, on peut se demander si de nouveaux investissements, publics et privés, dans des services ADAC, ne risquent pas de morceler encore les marchés de ces gros centres métropolitains? En fait, c'est un service supplémentaire qui n'est pas nécessaire quand on considère qu'il y a 15 liaisons par jour dans un sens ou dans l'autre entre Toronto et ici, et qu'il y a 20 ou 30 liaisons, d'un type ou d'un autre, entre Toronto et Montréal tous les jours. Pourquoi en ajouter une autre?

M. Axworthy: Monsieur le président, cela ne fait pas de doute, chaque mode de transport exerce une certaine influence sur les autres modes de transport. Toutefois, la clientèle de chacun de ces modes est très différente, elle se déplace pour des raisons qui souvent sont différentes, et se laisse influencer par le prix, par le temps nécessaire, et dans tous ces secteurs, il y a des compensations. L'avantage du système ADAC a toujours été qu'il assurait un service de centre-ville à centre-ville, un service particulièrement adapté à ceux qui se déplacent pour affaires, qui doivent se rendre rapidement à Ottawa

[*Texte*]

commission, or in connection with some such activity, and certainly we have enough traffic in and out of here to justify that.

The question of the marketplace is one that, I think, is very important in our minds. I do not think we have to assume that it is a static marketplace that is not capable of incremental growth. I think a key question in looking at our policies is how we might stimulate a higher level of travel by bringing about somewhat lower costs. Discussions I have had with a number of business organizations indicate that a change of 10% in the cost of a ticket could bring a lot of people back to the airplane, simply because that might be the margin in connection with whether they use them or not.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, downtown to downtown, Ottawa-Montreal, is quicker by rail or by bus than by flying. At any rate, on another matter I was appreciative of an answer the Minister gave me at an earlier appearance this year before the committee regarding any funding there might be for the subsidizing of trucking rates under the Western Grain Transportation Act.

• 1720

I was pleased to get a commitment from the Minister that no money would be taken out of the Branch Line Rehabilitation Fund for that purpose. But what is the present intention of the government on implementing any kind of subsidized trucking rates? And is it the intention of the government to start implementing those kinds of subsidized trucking rates out of either general revenues or a special fund, or whatever, as and when branch lines are abandoned? Is that the route the Minister intends to go, or is it the intention to go the route of making available a subsidized trucking rate in a general way?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I have been authorized by Cabinet to enter into some negotiations with trucking firms that were directly impacted by the change and we are engaged in doing that. It really represents only, I guess, maybe a couple of firms, two or three firms at most—about three firms at most—and we hope to arrive at a settlement with them in a very short period of time. The cost will be really quite small.

Mr. Benjamin: Can you tell me who these firms are and where they are located and what . . .

Mr. Axworthy: I do not have the names of all of them. Motrux is the one that comes to mind because they made a direct representation to me. But there are two others involved.

Mr. Benjamin: What do you mean by impacted? If it is business they never had before, how does the Western Grain Transportation Act impact them?

Mr. Axworthy: It is business. Mr. Chairman, in the case of Motrux it was a circumstance where they had a very good business, where they would in particular be trucking specialty crops from western Canada and being able to backfill from B.C., I think pulp and paper products, lumber products. The inclusion of the specialty crops under the Crow rate basically

[*Traduction*]

pour comparaître devant une commission de réglementation, ou quelque chose de semblable, et certainement, ce type de clientèle est suffisant pour justifier ce service.

Nous avons toujours présent à l'esprit les caractéristiques du marché. Il ne faudrait pas supposer qu'il s'agit d'un marché statique qui n'est pas capable de prendre de l'expansion. La question clé, pour cette remise en question de nos politiques, c'est de stimuler les déplacements en abaissant les coûts dans une certaine mesure. D'après ce que m'en ont dit plusieurs organisations commerciales, une baisse de 10 p. 100 du prix du billet convaincrait beaucoup de gens de reprendre l'avion, parce que ce sont peut-être ces 10 p. 100 qui les empêchent d'utiliser ce service.

M. Benjamin: Monsieur le président, entre Ottawa et Montréal, de centre-ville à centre-ville, on va plus vite par train ou par autobus que par avion. Quoi qu'il en soit, je vais passer à autre chose. Il y a quelque temps, le ministre comparaissait devant le Comité et il m'a donné une réponse que j'ai beaucoup appréciée à propos de la possibilité de subventionner les tarifs de transport par camion dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

J'ai été heureux d'entendre le ministre déclarer qu'on ne sortirait aucune somme du Fonds de remise en état des embranchements ferroviaires à cette fin. Mais quelles sont les intentions actuelles du gouvernement quant à la possibilité de subventionner d'une façon ou d'une autre les tarifs de transport par camion? Le gouvernement a-t-il l'intention de financer ces subventions à même le revenu général ou à même un fonds spécial, au fur et à mesure que les embranchements seront abandonnés? Est-ce que c'est la solution du ministre ou bien a-t-il l'intention de généraliser cette subvention des transports par camion?

M. Axworthy: Monsieur le président, le Cabinet m'a autorisé à entreprendre des négociations avec les compagnies de camionnage qui ont été touchées directement par le changement et c'est ce que nous sommes en train de faire. En fait, il s'agit de deux entreprises, deux ou trois au plus, et nous espérons nous mettre d'accord avec ces compagnies d'ici peu. Les coûts seront minimes.

M. Benjamin: Pouvez-vous me dire quelles sont ces compagnies et où elles sont situées et également . . .

M. Axworthy: Je n'ai pas tous les noms. Je sais qu'il y a la compagnie Motrux, je m'en souviens car ils m'ont contacté directement. Mais il y en a deux autres qui sont en cause.

M. Benjamin: Que voulez-vous dire quand vous dites qu'elles ont été touchées? Si elles ont plus de clients qu'auparavant, comment la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest peut-elle les toucher?

M. Axworthy: C'est la nature des affaires. Monsieur le président, il se trouve que Motrux faisait d'excellentes affaires, elle transportait en particulier les récoltes spécialisées de l'ouest du Canada et revenait de Colombie-Britannique avec des chargements de pâtes et de papier, et également de bois. Comme les récoltes spécialisées sont maintenant rangées sous

[*Text*]

wiped out that business and they were put in a very tough financial situation.

Mr. Benjamin: Okay. That is all I have, I think.

The Chairman: Mr. Benjamin, you stayed within your time. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I was disappointed to learn that the Moncton-Edmunston service, according to a quote from the Minister, will only be in operation on June 3. He also indicated there would be a two-year trial program for the Moncton-Edmunston line in New Brunswick. I had rather hoped from the initial announcement that that was a full-time service, that it was not to be a questionable service any further. Would the Minister have any comment to make on that?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, the purpose of putting the initial two-year phase on it was to test out exactly whether it was going to be used by the people or not. There is no point in maintaining a service which no one uses. There was sufficient argument made during our consultations in that area that there was a demand for the service, but the best test is in the eating and we will have to find out. That is the reason why it was put on the basis of saying, let us give it a two-year run and if it looks like a growing market then obviously it could be continued. If it simply were not used, then there would be no point in continuing. But I think that is the reason why we restored it as we did.

Mr. McCain: What type of equipment do you plan to put on, and what is your demand . . . what is going to be your measurement of patronage for it to continue?

Mr. Axworthy: It is my understanding, Mr. Chairman, it will be an RDC, which is a . . . We are working with VIA Rail to reallocate some of that equipment that is presently being used in the corridor, and as we bring the LRCs on strength here we can free up some of the RDCs, which is an appropriate system for that line because it is a self-contained unit and quite comfortable and efficient. So that is my understanding of the proposed service.

Mr. McCain: It could probably then be a single car, Mr. Chairman.

Mr. Axworthy: Pardon me?

Mr. McCain: I say it could probably be a single car then.

Mr. Axworthy: They can run in combination. It depends on the amount of traffic that is required.

Mr. McCain: And that is not going into service until the fall?

Mr. Axworthy: Right.

• 1725

Mr. McCain: What date? Have you a date yet?

[*Translation*]

le tarif du Nid-de-Corbeau, ils ont perdu toute cette clientèle, ce qui les a mis dans une situation financière très difficile.

M. Benjamin: D'accord. Je crois que c'est tout ce que j'avais.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez respecté vos délais. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, j'ai été très déçu d'apprendre que la liaison Moncton-Edmunston ne serait en service que le 3 juin, c'est ce que le ministre a dit. Il a dit également qu'il s'agissait d'un programme d'essai d'une durée de deux ans. J'avais espéré qu'il s'agirait d'un programme permanent dès le départ, que la survie de ce service n'était plus en question. Qu'est-ce que le ministre peut nous dire à ce sujet?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, en commençant par une première phase de deux ans, nous avons voulu déterminer si ce service serait utilisé ou pas par la population. Il ne sert à rien de maintenir un service que personne n'utilise. Les consultations que nous avons eues dans la région nous ont convaincus qu'il y avait une demande pour ce service, mais comme rien ne remplace l'expérience, nous allons faire un essai. C'est la raison pour laquelle nous avons commencé par prévoir une période de deux ans et, si nous nous apercevons qu'il s'agit d'un marché en expansion, évidemment, nous continuerons. Si par contre le service n'est pas utilisé, il ne servira à rien de continuer. C'est donc la raison de ces dispositions que nous avons prises.

M. McCain: Quel genre de matériel avez-vous l'intention d'utiliser et quelle est la demande . . . bref, comment allez-vous déterminer que vous avez suffisamment de clients pour continuer?

M. Axworthy: Je crois qu'il s'agira d'équipements de type RDC, c'est-à-dire . . . Avec VIA, nous réorganisons actuellement la répartition du matériel dans le corridor. Au fur et à mesure que nous introduirons de nouveaux LRC, nous pourrons libérer une partie des automotrices qui sont bien adaptées à cette ligne puisqu'elles n'ont pas besoin de locomotives et qu'elles sont confortables et fonctionnent bien. Je crois que c'est ce qu'on a l'intention de faire.

M. McCain: Un seul wagon suffirait probablement, monsieur le président.

M. Axworthy: Excusez-moi?

M. McCain: Je dis que dans ces conditions, il s'agirait probablement d'un seul wagon.

M. Axworthy: Cela dépend du trafic, on peut les accoupler.

M. McCain: Et cela n'entrera pas en service avant l'automne?

M. Axworthy: Exactement.

M. McCain: Une date est-elle déjà fixée?

[*Texte*]

Mr. Axworthy: I do not have the date with me, Mr. McCain. I will let your office know when we can look at a precise answer on that.

Mr. McCain: Then, Mr. Chairman, if there is an intention of cost-sharing any resumption of VIA traffic in the West, what is the possibility for the resumption of the *Atlantic* in eastern Canada?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, we are presently engaged in discussions with local municipalities and regional people on that now.

Mr. McCain: What is the objective of the discussions, Mr. Chairman?

Mr. Axworthy: Their objective certainly is the restoration of the *Atlantic*.

Mr. McCain: And your objective?

Mr. Axworthy: Is to listen to their objective.

Mr. McCain: Are you going to ask them for cost-sharing?

Mr. Axworthy: That is the nature of the discussion we are getting into. We have to look first at the nature of the traffic that will be generated there. I think there is a pretty strong concern in that region. I do not have a report from the people who are involved in that negotiation right now, but as soon as we have it, Mr. McCain, I will make sure you see it.

Mr. McCain: I appreciate that, but I would have to say it was one of the better patronized trains from Saint John to Montreal... Moncton to Montreal, actually—and it was a shame that it was ever cancelled. I sincerely support the concept of its restoration.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, could I interrupt Mr. McCain? I have the information he was asking for earlier. On the Moncton—Edmunston line the start-up date is October 28, with two RDCs assigned to that line.

Mr. McCain: Coupled, or acting individually, or coupled on demand?

Mr. Axworthy: Coupled.

Mr. McCain: Thank you.

Another question, Mr. Chairman, I would like to ask—and I do want to go back to VIA, if I have the time.

In Saint John Harbour I understand a deficiency, or a weakness, has been discovered in one of the piers there. Mr. Chairman, is anybody here who happens to have the expertise to answer the question, and if so, what is the cost of the repair required, and who will have to bear that cost?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, it sounds like a question for Ports Canada, and I do not think we have a representative here, but we will inquire and supply you with the answer.

Mr. McCain: I was afraid of that, and I accept your answer.

But might I just make a comment, Mr. Chairman? It seems to me the Port of Saint John cannot be competitive if it has to stand the cost of a major repair within a year of its having become an independent port. My understanding of the repair cost is that it is substantial; that it will put an undue burden on

[*Traduction*]

M. Axworthy: Je n'ai pas de date sur moi. Je la communiquerai à votre bureau.

M. McCain: Puisqu'il est question de faire circuler à nouveau les trains VIA Rail dans l'Ouest et ce, à frais partagés, quelles sont les possibilités pour en faire autant dans l'Est du pays.

M. Axworthy: Nous sommes justement en train d'en discuter avec les autorités municipales et régionales.

M. McCain: Au sujet de quoi discutez-vous?

M. Axworthy: De remettre en service les chemins de fer de l'Atlantique.

M. McCain: Quel est votre objectif?

M. Axworthy: De savoir quel est leur objectif.

M. McCain: Est-ce que vous exigerez de partager les frais?

M. Axworthy: On en discutera également. Il faut d'abord savoir combien de personnes voyagent dans la région. Quoi qu'il en soit, c'est une question qui préoccupe beaucoup les gens de la région. Je n'ai pas encore reçu de rapport des personnes qui ont participé aux négociations, mais aussitôt qu'il me parviendra, je vous en communiquerai un exemplaire.

M. McCain: La ligne Saint-Jean-Montréal ou plutôt Moncton Montréal était très fréquentée, et c'est bien dommage que ce train ait été supprimé. J'espère qu'il sera rétabli.

M. Axworthy: J'ai les renseignements que vous m'aviez demandés. Le train Moncton-Edmundston commencera à circuler le 28 octobre avec deux autorails diesels.

M. McCain: Couplé ou individuellement?

M. Axworthy: Couplé.

M. McCain: Merci.

Je voudrais poser encore une question concernant VIA Rail.

Il paraît qu'on a repéré un défaut dans un des quais du port de Saint-Jean. Je voudrais savoir à combien s'élèveront les frais de réparation et qui paiera la note?

M. Axworthy: Cette question dépend de Ports Canada qui n'est pas représenté aujourd'hui, mais nous allons nous renseigner et vous fournir la réponse.

M. McCain: D'accord.

Je trouve que le port de Saint-Jean ne peut pas devenir compétitif s'il doit payer les frais de grosses réparations un an seulement après être devenu un port indépendant. Il paraît que les frais de réparation seront très élevés, et je ne pense pas que le port puisse les assumer.

[*Text*]

that port. It is questionable, on the basis of its revenue reports historically, that it could carry that.

The Chairman: You have a legitimate concern, Mr. McCain, but I think we will have to await the reception of the report to make a judgment.

Mr. McCain: I would be quite prepared to wait . . .

In the deregulation of airlines . . . and I think you might be interested in this one too, Mr. Chairman—what is the possibility of small planes with private operators being able to serve some of the smaller points as a feeding system, let us say, to Saint John, Fredericton, Halifax, Moncton airports? They used to try to survive, for various reasons, including the difficulty of obtaining operating permits. In one case they disappeared from the scene. What is the possibility of their reappearing, assuming all safety standards are recognized, under your proposal for deregulation?

The Chairman: The Minister has discussed that to some extent in a previous meeting, but he may have further, updated information, and I would invite him to respond.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, as you mentioned, in that earlier meeting I was very much of the view that policy changes that we would recommend would have as one of their primary purposes the improvement of service in regions of our country in which there are a number of small communities which could benefit from an inter-city commuter-type service. The Atlantic area is a prime candidate for that; not exclusively so, but it is certainly a prime candidate for that. I believe we will be able to achieve that purpose with the kind of measures we are considering. I think there is a great opportunity in that area to undertake those kinds of initiatives and it is my hope that we can encourage that development.

• 1730

As Mr. McCain has said, a number of third-level carriers, smaller carriers, have been anxious to get into that type of operation. Of course, one of the major considerations has been the cost involved, the capital cost of the aircraft, to provide a good service, and also the kind of permanent licensing that has been required up to now. But I can see in this case that the Atlantic could be a major beneficiary of a more liberalized service of airline policy, so that there can be a much higher level of interchange and exchange between those communities, for commerce reasons, tourist reasons and just simply good human reasons.

Mr. McCain: Thank you very much, Mr.Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Mazankowski said he had one more question, and Mr. Benjamin wants a supplementary question to those asked by Mr. McCain. So we will hear from Mr. Mazankowski and then Mr. Benjamin.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am sure the Minister and his officials are familiar with the difficulty in the Chatham, Ontario, airport involving a silo. The mayor has been making representations, I believe, on a number of occasions. I am wondering what initiative your department is taking with

[*Translation*]

Le président: Votre question est très valable, mais il va falloir attendre le rapport avant de se prononcer.

M. McCain: J'attendrai.

Dans le cadre de la déréglementation des voies aériennes, est-ce qu'il est question d'autoriser des entreprises privées utilisant de petits avions à desservir des endroits comme Saint-Jean, Fredericton, Halifax et Moncton? Par le passé ces entreprises avaient beaucoup de mal à survivre, rien que l'obtention d'un permis posant souvent des difficultés. À condition que les normes de sécurité soient respectées, ces entreprises pourraient-elles recommencer à fonctionner dans le cadre de la déréglementation?

Le président: Le ministre en a déjà parlé lors d'une précédente réunion, mais peut-être a-t-il quelque chose à ajouter à ce qu'il a déjà dit.

M. Axworthy: Ainsi que j'ai eu l'occasion de le dire, nous comptons effectivement recommander, entre autres, d'améliorer les services aériens des petites agglomérations qui pourraient être reliées les unes aux autres par un réseau de navettes aériennes. La région Atlantique est tout indiquée pour ce type de service. Les nouvelles mesures envisagées devraient permettre la mise en oeuvre de ce genre de service. J'espère que nous parviendrons à encourager ce genre d'initiative dans ces régions.

De petites compagnies aériennes voudraient effectivement assurer ce genre de service. Il y a, bien entendu, la question des capitaux nécessaires pour l'acquisition des appareils, ainsi que les permis qu'il fallait obtenir jusqu'à présent. Toujours est-il que la région Atlantique sera la première à profiter d'une politique de déréglementation qui assurerait une meilleure liaison entre les diverses agglomérations, que ce soit pour le commerce ou le tourisme.

M. McCain: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. Mazankowski a demandé à poser une dernière question, ainsi que M. Benjamin. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Le ministre et ses adjoints sont certainement au courant du problème du silo de l'aéroport de Chatham en Ontario. Le maire a fait toute une série de démarches à ce sujet. Je voudrais savoir quelles mesures ont été prises pour réparer le silo, qui présente un véritable danger.

[*Texte*]

respect to correcting this deficiency, which really constitutes a very major safety hazard.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I have a letter on the way to the city council of Chatham. I hope they will be in receipt of it by tomorrow. I would not want to pre-empt the receipt of that by reporting to this committee, but I can assure Mr. Mazankowski that I think it is a good proposal, and Canada Post being what it is, it would be in their hands or whatever by tomorrow or Thursday.

Mr. Mazankowski: I have just one further question.

Mr. Axworthy: In fact, I might take even more of a precaution. I may get it hand delivered just to make sure it gets there before the Easter weekend. That is to save on storage costs.

Mr. Mazankowski: During the course of last week's committee proceedings, Mr. Chairman, you will recall we had quite a discussion about the terms of reference of the Inspector General on transportation safety. In order to clarify precisely what his duties are, I am wondering when those terms of reference will be available, or is that part and parcel of the document you presented today?

Mr. Axworthy: No, it is not, Mr. Chairman. It is partly my fault. I think the officials, the deputy and others, after the meeting had gone to work to look at those terms of reference. But I was out of the city on Friday and Monday, so I have not had a chance to look at them yet, and I would like to retain some prerogatives, at least looking at them before we finalize them. I will make sure they are tabled, however, as soon as possible when this committee reconvenes. I may not be here, but we can have them tabled for the use of members of the committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a follow-up to questions Mr. McCain was asking regarding the two-year trial period, consultation with the municipalities, the public and so forth on the establishing or re-establishing of passenger train service.

The Minister mentions market potential. One of the problems we have had before, both with the CN and CP and then with VIA Rail, is that if you run a train when the equipment is old enough and the schedule is slow enough and it is dirty enough and late enough so nobody will get on it, then there is no market potential. You can then have the excuse to abandon it.

If you are going to put a two-year trial on RDCs or anything else, are the schedules going to be speeded up? Are the connections going to be better? Will there be new equipment? Without that, it is a loser to begin with. Does there not have to be in place first high-speed schedules, good connections and good service? That has to be there in place before you can attract any market or take advantage of any market potential. Why reinstate a service if it is still a 35-mile an hour average speed schedule? Who the hell is going to get on it? Unless there is some improvement in that you are leading people down

[*Traduction*]

M. Axworthy: J'ai justement expédié une lettre au conseil municipal de Chatham. Elle devrait leur parvenir demain. Je ne peux pas vous donner plus de détails en attendant que la lettre parvienne à ses destinataires, mais je puis vous assurer qu'elle contient une excellente proposition et j'espère que grâce aux bons offices de Postes Canada, la lettre leur parviendra demain ou jeudi.

M. Mazankowski: Je voudrais poser encore une question.

M. Axworthy: Pour plus de sûreté, je crois que je vais la faire livrer par porteur afin qu'elle leur parvienne avant le week-end de Pâques. Ce qui permettra d'économiser les frais d'entreposage.

M. Mazankowski: Au cours de la réunion de la semaine dernière, on a longuement discuté des attributions de l'inspecteur général de la sécurité des transports. Quand ces attributions seront-elles connues ou bien font-elles partie du document que vous avez déposé aujourd'hui?

M. Axworthy: Non, elles ne figurent pas dans ce document, et je m'en excuse. A l'issue de la réunion, le sous-ministre et d'autres ont étudié ces attributions, mais comme je n'étais pas en ville vendredi ni lundi, je n'ai pas eu le temps de les examiner moi-même, ce que je voudrais faire avant de les rendre publiques. Mais je verrai à ce qu'elles soient déposées le plus rapidement possible lorsque le Comité reprendra ses séances. Même si je ne suis pas là, elles seront mises à votre disposition.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais, moi aussi, poser une question concernant la période d'essai de deux ans, et la série de consultations avec les municipalités et le public avant le lancement d'un train de voyageurs.

Le ministre a parlé de potentiel du marché. Mais si les trains sont vétustes, mal entretenus et roulent trop lentement comme cela a été le cas notamment avec le CN, le CP et VIA RAil, les gens refusent de prendre le train, et ensuite on a beau jeu de dire qu'il n'y a pas de demande et qu'on a donc raison de supprimer le train.

Est-ce qu'au cours de cette période d'essai de deux ans les autorails diesels ou autres types de trains rouleront plus vite, les correspondances seront-elles mieux assurées, les trains seront-ils un peu plus modernes, faute de quoi ce n'est même pas la peine de commencer. Il faut assurer au départ des horaires raisonnables, de bonnes correspondances et un bon service. Ce sont des conditions *sine qua non* si on veut attirer les voyageurs. Il est inutile de rétablir un train s'il va rouler à 35 milles à l'heure en moyenne. Si le train ne roule pas plus vite que cela, les gens refuseront de le prendre, et cet essai ne

[*Text*]

the garden path. You would be able to say two years later, nobody has used it, so we are going to take it off.

• 1735

The Chairman: Mr. Benjamin, I am not sure if that is a question or an editorial comment, but I would assume that VIA, when it restores the service, will not run it the way the railroads did in order to prove that there were no passengers. Anyway, the ball is in your court.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, VIA will run it the same way the railroads did with that old equipment and whatnot.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I was smiling to myself somewhat when Mr. Benjamin asked that question, because when I took the train from Edmonton to Jasper two weeks ago, one of the more enlightening periods of my life was the hour and a half I spent on a siding as the coal trains went by . . .

An Hon. Member: Was it a long one?

Mr. Axworthy: Fortunately, I was surrounded by interesting company and therefore the time sped, but I suppose if I were in a hurry it would have been a little awkward.

In any event, I can tell you that particularly in the Moncton-Edmonton line, the RDC is a very comfortable and effective piece of equipment. It is presently being employed in certain parts of the corridor and we will be transferring it to that area. I believe that VIA Rail is designing the program so it will provide a . . . It will be a one-day turnaround service. So I think that could be a very efficient service. We have been working very closely with the Member of Parliament from Victoria-Madawaska, who has taken a very strong interest to make sure that it would be suitable for the local requirements.

The Chairman: Mr. Minister, if I may put a question to you.

Mr. Axworthy: Yes.

The Chairman: You refer to sitting on a siding for an hour and a half while freight trains went by. What action are you going to take to give passenger trains priority over the transportation of goods?

Mr. Axworthy: That is part of the discussions that we now have, in terms of the new contract arrangements between VIA Rail and CN. We are concentrating on that because that represents about 80% of the capacity, particularly to build in what we would call performance incentives. So on-time performance could be rewarded and bad-time performance would not be rewarded. Therefore, it becomes a way of encouraging service.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, unless the operating rules have been changed, a passenger train is a first-class train—right, Charlie? A freight train is a second-class train and a first-class train takes priority in almost all the cases. Now, I do not know why you let that go on.

[*Translation*]

sera qu'un leurre, si bien qu'au bout de deux ans vous aurez beau jeu de dire qu'on peut supprimer le train puisque les gens refusent de l'utiliser.

Le président: Ce n'est pas à proprement parler une question, monsieur Benjamin, mais je présume que VIA Rail ne va pas rétablir les trains dans de vieilles conditions simplement pour prouver qu'il n'existe pas de demande.

M. Benjamin: VIA Rail fera exactement la même chose que les chemins de fer faisaient par le passé avec l'ancien matériel roulant.

M. Axworthy: Lorsque M. Benjamin a posé cette question, je pensais justement à un trajet que j'ai fait en chemin de fer il y a deux semaines entre Edmonton et Jasper, trajet au cours duquel le train a dû attendre pendant une heure et demie pour laisser passer un train de marchandises transportant du charbon.

Une voix: C'était un long train?

M. Axworthy: Heureusement j'étais en bonne compagnie si bien que le temps ne m'a pas paru trop long, mais si j'avais été pressé, ç'aurait été moins agréable.

Je puis vous assurer que l'auto-rail Moncton-Edmonton est très confortable et rapide. Il est actuellement utilisé dans le corridor et sera transféré dans cette région. VIA Rail est en train de mettre au point les erreurs. Ce sera un trajet aller-retour en un jour. Je pense que ce sera un service très efficace. Nous avons consulté à ce sujet le député de Victoria-Madawaska, qui a veillé à ce que les horaires répondent à la demande locale.

Le président: Pourrais-je vous poser une question, monsieur le ministre?

M. Axworthy: Bien entendu.

Le président: Vous avez dit que vous avez passé une heure et demie sur une voie de service pour laisser passer un train de marchandises. Qu'est-ce que vous comptez faire pour que les trains de voyageurs aient désormais priorité sur les trains de marchandises?

M. Axworthy: Nous sommes justement en train de discuter de ce problème avec VIA Rail et le CN dans le cadre des nouveaux contrats que nous allons conclure avec eux. Nous comptons en effet encourager un service de meilleure qualité en prévoyant des stimulants financiers lorsque les horaires seront respectés.

M. Benjamin: À moins que les règles aient été modifiées, en principe les trains de voyageurs sont les trains de première classe, et les trains de marchandises, des trains de deuxième classe; les trains de voyageurs devraient donc avoir priorité sur les trains de marchandises. Je n'arrive pas à comprendre

[*Texte*]

Mr. Axworthy: It just does not work that way, Mr. Benjamin, and we are working on it right now.

The Chairman: That is good news.

Mr. McCain, one final question, because the bells are ringing.

Mr. McCain: All right. I would like to draw to the attention of the committee that in a response to a question by Senator Riley, which I presume was in the Senate Transportation Committee, in reference to the Atlantic, the Minister has replied—the question is similar to mine about co-financing—we cannot do it solo. So I think the Province of New Brunswick should know that there will cost-sharing for any resumption of traffic. I am sorry about that. Has there been . . .

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I do not want Mr. McCain to get the wrong impression. We are not talking necessarily about sharing the cost of the rail service. All along we said that we are looking for some sharing of cost responsibility in the provision of complementary services. That can take a wide variety of forms.

We are prepared to cover it. If the province wants to offer, fine.

I think it is important to establish that concept and I think you should go through the entire transcript, because I tried to describe that to Senator Riley in some exhaustive detail during the Senate committee.

Mr. McCain: Yes, indeed you did, and you go on to say, Mr. Chairman, further to my point of order . . . Senator Riley says:

> You know very well that the Province of New Brunswick is presently hardly in a position to subsidize an inter-provincial railway.

In response to Mr. Axworthy, I was not talking about subsidies. And further down he goes on to say that he expect a partnership. Now a partnership implies . . . It is implicitly demanding that there be a little money shared in there. So, I . . .

The Chairman: I am going to interrupt at this point because that point was discussed in some detail in the committee today, perhaps before you arrived, Mr. McCain, and I do not . . .

• 1740

The Chairman: Just a moment now, Mr. Mazankowski. I do not cast any reflection on you in that regard either, Mr. McCain, because I know you are not a regular member of this committee and there was no cause for you to be here at the beginning of the meeting. But the Minister has discussed that in some detail with other members of the committee and I think if you look at the record you will find what he meant by a partnership.

Mr. Mazankowski: They call that slipping and sliding . . .

[*Traduction*]

pourquoi vous permettez de donner priorité aux trains de marchandises.

M. Axworthy: Le problème est actuellement à l'étude.

Le président: Voilà qui est une bonne nouvelle.

Vous pouvez poser une dernière question, monsieur McCain, car j'entends la sonnerie.

M. McCain: D'accord. Je voudrais signaler à l'attention du Comité qu'en réponse à une question posée par le sénateur Riley au Comité des transports du Sénat concernant la région Atlantique, le ministre a répondu qu'il faudra effectivement partager les frais. Le Nouveau-Brunswick devra donc savoir que la reprise de la circulation ferroviaire se fera à frais partagés.

M. Axworthy: Il n'est pas nécessairement question de partager les frais du transport ferroviaire à proprement parler, mais plutôt des services complémentaires sous toutes leurs formes.

Nous sommes disposés à couvrir ces frais. Si la province tient à intervenir, tant mieux.

C'est une question importante, et vous ferez bien de relire le compte rendu de cette réunion, car j'ai essayé de bien expliquer au sénateur Riley où en était la question.

M. McCain: Le sénateur Riley avait dit ce qui suit:

> Vous savez fort bien que le Nouveau-Brunswick n'a pas les moyens en ce moment de subventionner un chemin de fer interprovincial.

Je ne parlais pas de subventions. Un peu plus loin il a dit qu'il s'attend que cette entreprise soit faite en association, ce qui veut dire que les frais seraient partagés.

Le président: Je m'excuse de vous interrompre, monsieur McCain, mais nous avons déjà longuement discuté de cette question aujourd'hui, sans doute avant que vous n'arriviez à la réunion.

Le président: Un instant, s'il vous plaît, monsieur Mazankowski. Je ne vous critique d'ailleurs pas, monsieur McCain, car n'étant pas un membre permanent du Comité, vous n'étiez pas tenu d'être présent dès le début de la réunion. Toujours est-il que le ministre a discuté de cette question en détail et qu'il vous suffira de consulter le compte rendu pour trouver tout ce qu'il a dit concernant une association.

M. Mazankowski: Cela s'appelle se débiner.

[*Text*]

Mr. McCain: I want to thank you for your tolerance and also the Minister. I know I am not a regular member but I used the privilege you accorded me to ask my questions.

The Chairman: You certainly did, sir.

Mr. McCain: And I would not wish to break the rules.

The Chairman: With that I wish to thank the Minister and his officials for their appearance here today.

I want to thank members of the committee for their obvious interest, and also to thank the clerk and all members of the support staff for their efforts on our behalf.

I remind members of the steering committee meeting which is scheduled for May 3 at 10.30 in the morning in my office. Until then the committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

M. McCain: Merci beaucoup. Je ne suis en effet pas un membre permanent du Comité et je vous remercie de m'avoir permis de poser des questions.

Le président: D'accord.

M. McCain: Je ne voudrais surtout pas enfreindre les règles.

Le président: Je voudrais maintenant remercier le ministre et ses adjoints de leur comparution.

J'aimerais également remercier les membres du Comité ainsi que le greffier et le personnel de soutien.

Je vous rappelle qu'une réunion du Comité de direction aura lieu dans mon bureau le 3 mai à 10h30. La réunion est levée.

APPENDIX "TRPT-4"

INSPECTOR GENERAL TRANSPORTATION SAFETY

REPORT ON

SPEED RESTRICTIONS ON TRAINS TRANSPORTING SPECIAL DANGEROUS GOODS IN THE METRO TORONTO AREA

The Railroad Transport Committee (RTC) issued an order in 1981 restricting the speed of all trains carrying special dangerous commodities to 56 kilometres per hour (35 mph) while travelling through urban areas having a population of more than 100,000. The RTC is the rail regulatory body of the Canadian Transport Commission (CTC). It has defined a list of 173 "special dangerous commodities" which includes such items as chlorine, propane and explosives.

The Metro Toronto Residents Action Committee (M-TRAC) for rail safety has proposed that the speed limit for dangerous goods trains in high-density areas be further reduced to 40 kilometres per hour (25 mph). The Grange Commission also made this recommendation following its investigation of the 1979 Mississauga train derailment. More specifically, M-TRAC wants this lower speed limit applied to the CP Rail line through Metro Toronto because this line runs completely through the most densely populated sections of Metro.

The Minister of Transport, The Honourable Lloyd Axworthy, received M-TRAC's proposal at a meeting with M-TRAC Chairman Harold Morrison in March, 1984. Following this meeting, the Minister asked the Inspector General of Transportation Safety to examine the M-TRAC position, specifically with respect to trains operating in Metro Toronto, and to provide recommendations for the Minister's consideration.

The initial work on this task consisted of collecting, reviewing and evaluating information, correspondence, documents and regulations pertaining to the transportation of dangerous goods by rail in Canada. It included, for example, a review of the M-TRAC proposal, the Grange Commission safety recommendations and the Inter-industry Task Force report on rail transportation of hazardous materials. A portion of this report analyzed speed as a factor affecting the probability and severity of derailments. Other examples of reports and studies reviewed include CP Rail and CN Rail papers on the handling of dangerous commodities plus the paper titled Risk in Transport which was published by Professor Julius Lukasiewiez of Carleton University in December 1983.

After the review of relevant documentation was completed, discussions were held with senior officials of the RTC as well as CN Rail and CP Rail. These discussions were complemented by on-site inspections of CP Rail's facilities in Toronto including the Metro Toronto trackage, the Agincourt marshalling yard and CANPA, the piggy back loading yard. On-site examinations were also made of CP's computerized control centre for all CP train movements in Toronto, plus various safety systems such as the electronic hot box system which monitors train wheel bearing and axle temperatures, and the dragging gear detection system.

The main thrust of this study was directed to the question of speed and safety. Is there evidence that will assure the public that there will be fewer train accidents at 40 kph rather than 56 kph? Is there evidence that will assure the public that, should an accident occur, the effects of the accident will be less at 40 kph than 56 kph? Is there evidence that will assure railway workers there is greater job safety if these trains operate at 40 kph rather than 56 kph? Is there evidence that will assure the railroads and the shippers that there will be less risk of economic loss and disruption to operation if the speed limit is reduced?

The answer to all these questions is, unfortunately, no. We cannot give these assurances; there is no research which proves this. Indeed, the analysis so far suggests that slightly more accidents occur at 40 kph than at 56 kph. The research to date does not prove that the basic effects of an accident will be less at 40 kph than at 56 kph. We know that the kinetic energy in a moving train is directly proportional to the square of the speed, and that this would suggest that the effects of a derailment would be less at 40 kph than at 56 kph. However, the research to date shows that in either case, there is enough impact energy to generate basically the same effects (e.g. numbers of cars involved, extent of leakage) at either speed.

As indicated, one conclusion to be drawn from this is that much more research and analysis must be done in order to determine the precise relationship between speed and risk. However, this is not the only safety consideration, and so the investigation turned to the question of what other procedures have been adopted to reduce any public risk and to improve safety.

The investigation showed there has been significant progress in railway programs designed to enhance safety and operational effectiveness in recent years, especially since the Mississauga derailment. In the Metro Toronto area, CP Rail trackage has been upgraded to continuous welded rail of heavy gauge with longer ties and improved road ballast. These changes have increased the stability and safety performance of the track system.

There has also been ongoing improvement to the safety features of the train cars themselves. A high percentage of the rolling stock is now equipped with roller bearing axles. This new technology allows the load on the axle to be more evenly distributed. Tank cars carrying liquids such as petroleum or compressed gasses such as hydrogen are being equipped with head

shields. These shields offer extra protection by reducing the likelihood of puncturing the end of a car in the event of a collision or derailment. Shelf couplers are also being installed. This new coupler significantly increases the probability of cars remaining upright in the event of a derailment.

Further new safety measures include gateway inspections of all dangerous goods trains. These are visual and electronic safety inspections which must be carried out at least three miles prior to entering a densely populated urban area and repeated at least every twenty miles the train is in the area. In addition, vigorous and continuous training programs have been instituted aimed at reducing the risk of accidents caused by personnel error. All of the above safety measures for track, rolling stock and personnel are underway at both CP Rail and CN Rail.

CONCLUSION

In summary there has been substantial progress in programs initiated by CP Rail and CN Rail to improve the safe transportation of dangerous goods by rail. However, much work remains to be done, particularly in determining the precise relationship between speed and the risk of accident. Current research does not provide assurance that there will be fewer accidents at 40 kph than at 56 kph. Nor does current research indicate that the significant effects of an accident will be less at 40 kph than at 56 kph. In fact, a reduction in the speed of dangerous goods trains from 56 kph to 40 kph would increase the transit time through directly populated areas and thus the time span during which any safety risk exists.

Therefore, based on examination and assessment of the relevant material and information available at the present time, it is recommended that the currently imposed speed restriction of 56 kph (35 mph) for trains which include cars of special dangerous commodities in urban areas remain in effect.

K.J. Thorneycroft
Inspector General
Transportation Safety

April 12, 1984

APPENDICE "TRPT-4"

Inspecteur Général - Sécurité des transports

Document sur la
limitation de vitesse pour les convois transportant
des matières dangereuses dans le Toronto métropolitain

Le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) a émis une ordonnance en 1981 limitant la vitesse des trains transportant des matières dangereuses spéciales à 56 kilomètres heure (35 mph) lorsque ces derniers traversent une zone urbaine d'une densité de plus de 100 000 habitants. Le C.T.C.F. est un organisme de réglementation relevant de la Commission canadienne des transports (C.C.T.). Il a établi une liste de 173 "matières dangereuses spéciales" telles que le chlore, le gaz propane et les explosifs.

Le Metro Toronto Resident Action Committee (M-TRAC) recommande que la vitesse des trains transportant des matières dangereuses à travers des centres urbains à haute densité soit réduite à 40 kilomètres heure (25 mph). La Commission Grange sur le déraillement de Missassauga en 1979 faisait la même recommandation. Plus précisément, M-TRAC exige cette vitesse pour le tronçon de CP Rail qui traverse la zone la plus populeuse du Toronto métropolitain

Cette proposition a été remise au Ministre des Transports, l'honorable Lloyd Axworthy, lors d'une rencontre en mars 1984 avec M. Harold Morrison, président de M-TRAC. Suite à cette rencontre, le ministre a chargé l'inspecteur général de la Sécurité des transports d'étudier la position de M-TRAC notamment en ce qu'elle touche les trains circulant dans la région du Toronto métropolitain et de lui soumettre des recommandations.

Il s'agissait d'abord de rassembler, d'étudier et d'analyser toutes les données, toute la correspondance, tous les documents et les règlements visant le transport des matières dangereuses au Canada. Cette analyse a englobé par exemple la recommandation de M-TRAC, les recommandations relatives à la sécurité de la Commission Grange et le rapport du groupe d'étude inter-industriel sur le transport par rail des produits dangereux. D'après ce rapport, la vitesse serait un facteur influant sur l'incidence et la gravité des déraillements. D'autres rapports et études ont été analysés tels que les documents de CP Rail et de CN Rail sur la manutention des matières dangereuses et le document intitulé "Risques dans le domaine des transports", publié en décembre 1983 par le professeur Julius Lukasiewiez de l'université Carleton.

Suite à l'analyse de cette documentation, on a tenu des rencontres avec les agents principaux du C.T.C.F. et les cadres de CN Rail et CP Rail, on a effectué des inspections sur place des installations de CP Rail à Toronto, la cour de triage d'Agincourt et CANPA, la cour de chargement ferroviaire, le centre de contrôle automatisé qui régit toutes les activités des trains à Toronto de même que plusieurs systèmes de sécurité tels que les détecteurs de surchauffe de paliers qui enregistrent la température des essieux des roues de trains de même que des systèmes de détection de pièces trainantes.

Cet exercice avait pour objet premier de trancher la question de la vitesse et de la sécurité. Existe-t-il des indices suffisants pour convaincre le public qu'il y aurait moins d'accidents à 40 kmh plutôt qu'à 56 kmh? Existe-t-il des indices suffisants pour convaincre le public qu'en cas d'accident, l'ampleur des dégats serait moindre à 40 kmh qu'à 56 kmh? Existe-t-il des indices pour convaincre les cheminots que leur sécurité serait accrue si les trains ralentissaient de 56 kmh à 40 kmh? Existe-t-il des indices pour convaincre les

compagnies de chemin de fer et les expéditeurs qu'ils pourraient réduire leur pertes financières et interruptions de service si les limites de vitesse étaient réduites?

La réponse à toutes ces questions est malheureusement négative. Nous ne pouvons donner ces assurances car aucune recherche ne le prouve. Au contraire, l'étude de ce dossier semble démontrer qu'un nombre d'accidents légèrement supérieur se produit à 40 kmh plutôt qu'à 56 kmh. A ce jour, la recherche n'a pas démontré que les conséquences d'un accident seraient moindres à 40 kmh plutôt qu'à 56 kmh. On sait pertinemment que l'énergie kinétique d'un train en mouvement est directement proportionnelle à la racine de sa vitesse, ce qui semblerait indiquer que les conséquences d'un déraillement seraient moindres à 40 kmh plutôt qu'à 56 kmh. Or la recherche démontre que dans les deux cas, le choc génère suffisamment d'énergie pour causer les mêmes effets, (e.g. nombre de wagons touchés, étendue des fuites).

Nous devons donc conclure à la nécessité de plus de recherches et d'analyses avant d'en arriver à déterminer le lien précis entre la vitesse et le risque. Toutefois, il ne s'agit pas là du seul facteur de sécurité; aussi les intéressés se sont-ils penchés sur la question de savoir quels autres moyens ont été adoptés pour réduire le risque public et améliorer la sécurité.

Notre étude a démontré que depuis quelques années il y a eu des améliorations marquées tant dans le domaine des programmes de sécurité ferroviaire que dans celui de l'efficacité opérationnelle et ce, surtout depuis le déraillement de Missassauga. Dans le Toronto métropolitain par exemple, CP Rail a amélioré ses voies en utilisant des rails soudés de calibre supérieur, assis sur des traverses plus longues et un ballast amélioré. Ces changements ont accru la stabilit et la sécurité des voies ferrées.

De plus, on améliore constamment la sécurité des wagons eux-mêmes. Un très grand nombre de wagons sont maintenant équipés d'essieux munis de billes à rouleaux. Cette nouvelle technologie permet une meilleur répartition du poids sur l'essieu. Les wagons citernes transportant du pétrole ou des gaz liquifiés tels que l'hydrogène sont maintenant munis de boucliers d'acier protecteur qui réduisent la possibilité de percer les bouts des wagons en cas de collision ou de déraillement. On installe également des coupleurs de rayons qui améliorent grandement la possibilité de maintenir les wagons debout en cas de déraillement.

Les nouvelles mesures de sécurité comprennent des inspections aux entrées des grandes agglomérations de tous les wagons transportant des matières dangereuses. Ces inspections de sécurité tant visuelles qu'électroniques doivent être exécutées au moins trois milles avant d'entrer dans une zone urbaine à haute densité et par la suite à tous les vingt milles tant que le convoi demeure dans la zone. En sus, des programmes rigoureux et continus de formation du personnel ont été implantés en vue de réduire les risques d'accidents causés par l'erreur humaine. Toute ces initiatives pour améliorer les voies ferrées, le matériel roulant et perfectionner le personnel sont présentement en cours tant chez CP Rail que chez CN Rail.

Conclusion

En somme, il y a eu un effort soutenu de la part de CP Rail et CN Rail en vue d'améliorer le transport ferroviaire des matières dangereuses. Il nous reste encore beaucoup de chemin à parcourir, surtout pour arriver à déterminer le lien précis entre la vitesse et le risque d'accidents. Les recherches en cours ne démontrent pas qu'il y aurait moins d'accidents à 40 kmh qu'à 56 kmh, ni que les conséquences d'un accident seraient moindres à 40 kmh qu'à 56 kmh. De fait, une réduction de la vitesse de 56 kmh à 40 kmh des

convois transportant des matières dangereuses augmente le temps du trajet et ainsi le temps que les matières dangereuses demeurent dans la zone urbaine, ce qui multiplie les risques.

Par conséquent, en nous fondant sur l'examen et l'évaluation de la documentation et de l'information pertinente disponible, nous recommandons que la limite de vitesse de 56 kmh (35 mph) qui est présentement en vigueur soit maintenue pour les trains qui transportent des "matières dangereuses spéciales".

K.J. Thorneycroft
Inspecteur général
Sécurité des transports

Canada Post
Book Tarif
rate des livres
K1A 0S9
OTTAWA

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Thursday, May 10, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 65, 70, 75 and 80
Transportation Program under TRANSPORT

Annual Report of the Canadian National Railways for 1983.

APPEARING:

The Honourable Lloyd Axworthy,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1984

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne des Transports aériens.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Thursday, May 10, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 14

Le jeudi 10 mai 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85; Votes 65, 70, 75 and 80—Air Transportation Program under TRANSPORT.

Annual Report of the Canadian National Railways for 1983.

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985; Crédits 65, 70, 75 et 80—Programme du transport aérien sous la rubrique TRANSPORTS.

Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1983.

APPEARING:

The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Lloyd Axworthy ministre des Transports.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1984

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1984

36296—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Eva Côté
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Blaikie
John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Marcel Ostiguy

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Tuesday, May 8, 1984:
Mr. Blaikie replaced Mr. Parker.

ERRATUM

Evidence

Issue No. 12

Page 12:26 Paragraph 9, "Mr. Kaplan" should read "Mr. Walter".

Conformément à l'article 69(4)(*b*) du Règlement

Le mardi 8 mai 1984:
M. Blaikie remplace M. Parker.

ERRATUM

Témoignages

Fascicule nº 12

Page 12:26 Paragraphe 9, «M. Kaplan» doit se lire «M. Walter».

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

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

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

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

ORDER OF REFERENCE

STATUTORY

Extract from An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27, Elizabeth II

38.(1.1) The annual reports of the Board of Directors and auditors, respectively, shall be submitted to Parliament through the Minister of Transport and shall stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

ORDRE DE RENVOI

STATUTAIRE

Extrait de la Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 Statuts revisés du Canada 1970, modifiée au chapitre 34, 1977-1978 Statuts du Canada, 26-27, Élizabeth II

38.(1.1) Les rapports annuels du conseil d'administration et des vérificateurs, respectivement, sont soumis au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et sont automatiquement renvoyés en permanence à tout comité du Parlement ayant pour mandat d'examiner les questions relatives aux transports.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 10, 1984
(16)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Flis, Mazankowski.

Alternates present: Messrs. Blaikie, Ellis, Gustafson, Harquail, McRae.

Other Members present: Messrs. Cook, Crosby (*Halifax West*), Gingras, Maltais.

Appearing: The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

Witness: *From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Port of Halifax*: Mr. John Grice, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Tuesday, February 21, 1984, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 13, 1984, Issue No. 7*)

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 65, 70, 75 and 80—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The Minister made a statement and answered questions.

At 10:45 o'clock a.m. the sitting was suspended

At 10:56 o'clock a.m. the sitting resumed.

In accordance with its permanent Order of Reference contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee proceeded to consider the Annual Report of the Canadian National Railways for 1983.

Mr. Grice made a statement.

By unanimous consent, the Chairman presented the SECOND REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Tuesday, May 1, 1984, and has agreed to make the following recommendations with respect to the following schedule of Committee meetings:-

1. ANNUAL REPORT OF THE CANADIAN NATIONAL RAILWAYS FOR 1983

Thursday, May 10, 1984	Halifax-Darmouth Port Development Commission,
9:30 a.m. and 11:00 a.m.	Port of Halifax.
Tuesday, May 15, 1984	Officials of the Canadian National Railways.
9:30 a.m. and 11:00 a.m.	

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 MAI 1984
(16)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 36, sous la présidence de M. Bockstael (*vice-président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Mme Côté, MM. Deniger, Flis, Mazankowski.

Substituts présents: MM. Blaikie, Ellis, Gustafson, Harquail, McRae.

Autres députés présents: MM. Cook, Crosby (*Halifax-Ouest*), Gingras, Maltais.

Comparaît: L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports.

Témoin: *De la Commission d'aménagement du port de Halifax-Dartmouth, Port de Halifax*: M. John Grice, président.

Le Comité reprend l'examen de son ordre de renvoi du mardi 21 février 1984 relatif au Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1985. (*Voir Procès-verbal du mardi 13 mars 1984, fascicule nº 7*)

Par consentement unanime, le Comité reprend l'examen des crédits 65, 70, 75 et 80 relatifs au Programme du transport aérien, inscrits sous la rubrique TRANSPORTS.

Le Ministre fait une déclaration et répond aux questions.

A 10 h 45, le Comité interrompt les travaux.

A 10 h 56, le Comité reprend les travaux.

Conformément à son ordre de renvoi permanent qui figure à l'article 38(1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 des Statuts révisés du Canada (1970), modifiée au chapitre 34 des Statuts du Canada (1977-1978), 26-27, Élizabeth II, le Comité procède à l'examen du rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada portant sur 1983.

M. Grice fait une déclaration.

Par consentement unanime, le président présente le Deuxième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure que voici:

Votre Sous-comité se réunit le mardi 1er mai 1984 et est convenu des recommandations suivantes relativement aux séances suivantes du Comité:

1. RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA PORTANT SUR 1983

Le jeudi 10 mai 1984	Commission d'aménagement du port de Halifax-
9 h 30 et 11 heures	Dartmouth, Port de Halifax.
Le mardi 15 mai 1984	Fonctionnaires des Chemin de fer nationaux du Canada.
9 h 30 et 11 heures	

2. ANNUAL REPORT OF VIA RAIL CANADA INC. FOR 1983

Thursday, May 17, 1984 — Voyageur Enterprises Limited and Transport 2000.

9:30 a.m. and 11:00 a.m.

Tuesday, May 29, 1984 — Officials of VIA Rail Canada Inc.

9:30 a.m. and 11:00 a.m.

3. ANNUAL REPORT OF CANADA POST 1982-83 INCLUDING PERIOD OCTOBER 16, 1981 to MARCH 31, 1982

Thursday, May 24, 1984 — Officials of Canada Post.

9:30 a.m. and 11:00 a.m.

4. MAIN ESTIMATES OF THE DEPARTMENT OF TRANSPORT FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 1985

Thursday, May 31, 1984 — To adopt the Main Estimates for report to the House.

9:30 a.m.

Mr. Benjamin moved,—That the SECOND REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That the Sub-committee Report be amended by (*a*) cancelling the meeting scheduled with the officials of the Canadian National Railways on Tuesday, May 15, 1984 and rescheduling the same on Thursday, May 31, 1984 at 9:30 a.m.; and (*b*) That the Minister of Transport appear before the Committee on Thursday, May 24, 1984 at 3:30 p.m.

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

The Committee resumed consideration of the Annual Report of the Canadian National Railways for 1983.

The witness answered questions.

It was agreed,—That the following documents be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Number of teu's handled by CN at Halifax as a percentage of total Port of Halifax Container Traffic, 1972-82. (*See Appendix "TRPT-5"*)

2. Halifax-Dartmouth Port Development Commission—Montreal-Halifax CN 20' Container Rail Tariff. (*See Appendix "TRPT-6"*)

3. Containerized Traffic at Eastern Canadian Ports. (*See Appendix "TRPT-7"*)

4. Containerized Traffic at Eastern Canadian Ports. (*See Appendix "TRPT-8"*)

2. RAPPORT ANNUEL DE VIA RAIL CANADA INC. PORTANT SUR 1983:

Le jeudi 17 mai 1984 — Entreprise Voyageurs Limitée et Transport 2000.

9 h 30 et 11 heures

Le mardi 29 mai 1984 — Fonctionnaires de VIA Rail Canada Inc.

9 h 30 et 11 heures

3. RAPPORT ANNUEL DE POSTES CANADA PORTANT SUR 1982-1983, Y COMPRIS LA PÉRIODE ALLANT DU 16 OCTOBRE 1981 AU 31 MARS 1982

Le jeudi 24 mai 1984 — Fonctionnaires de Postes Canada.

9 h 30 et 11 heures

4. BUDGET PRINCIPAL DES DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS PORTANT SUR L'ANNÉE FINANCIÈRE SE TERMINANT LE 31 MARS 1985

Le jeudi 31 mai 1984 — Pour adopter le Budget principal en vue d'en faire rapport à la Chambre.

9 h 30

M. Benjamin propose,—Que le Deuxième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que le rapport du Sous-comité soit modifié *a*) en décommandant la rencontre du mardi 15 mai 1984 avec les fonctionnaires des Chemins de fer nationaux du Canada pour la reporter au jeudi 31 mai 1984, à 9 h 30; et *b*) en invitant le ministre des Transports à comparaître devant le Comité le jeudi 24 mai 1984, à 15 h 30.

La motion principale, sous sa forme modifiée, est mise aux voix et adoptée.

Le Comité reprend l'examen du rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada portant sur 1983.

Le témoin répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants figurent en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* de ce jour:

1. Pourcentage de l'équivalent en unités de vingt pieds manutentionnées à Halifax, par le CN, comparativement au trafic total de conteneurs manutentionnés dans le port de Halifax, de 1972 à 1982. (*Voir Annexe «TRPT-5»*)

2. Commission d'aménagement du port de Halifax-Dartmouth-Montréal—Tarif ferroviaire applicable aux conteneurs de vingt pieds. (*Voir Annexe «TRPT-6»*)

3. Trafic conteneurisé dans les ports de l'Est du Canada. (*Voir Annexe «TRPT-7»*)

4. Trafic conteneurisé dans les ports de l'Est du Canada. (*Voir Annexe «TRPT-8»*)

At 12:28 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, May 17, 1984.

A 12 h 28, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 17 mai 1984, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday, May 10, 1984

• 0937

The Vice-Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of our order of reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. We will resume consideration of Votes 65, 70, 75 and 80, Air Transportation Program under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Vote 65—Air Transportation—Operating Expenditures..... $344,878,000

Vote 70—Air Transportation—Capital Expenditures $372,652,000

Vote 75—Air Transportation—The grants listed in the Estimates and contributions $48,063,000

Vote 80—Air Transportation—To authorize for current fiscal year the use of appropriations for capital expenditures $121,732,000

The Vice-Chairman: The proper procedure is to consider each vote at a time. However, if the committee wishes to consider these votes together, we need unanimous consent. Are you agreed?

Some Hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: I would indicate that the Minister has asked to come before this committee until 10.30 a.m. this morning, since he has to go on to Cabinet afterwards. I am proposing that, since he is tabling some documents and we have to peruse them and become more familiar with them, we limit ourselves to questions on his declaration and announcements today. He is agreeable to come back at a very early date, after we have familiarized ourselves with the details of it, to elaborate on the program and the assignment to the Transport committee for further development of the proposal.

So if that is agreeable, I would ask the Hon. Lloyd Axworthy, Minister of Transport, to introduce . . .

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

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just to clarify the record, as far as I am concerned, this kind of manipulation of the committee for the publicity purposes of the Minister does not sit well with me. He comes at his convenience and when it suits him. We thought we would have him at least for an hour and half this morning, and that would be insufficient. However, we will get him again.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 10 mai 1984

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985. Nous reprenons l'étude des crédits 65, 70, 75 et 80, Programme des transports aériens, sous la rubrique ministère des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens

Crédit 65—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement.....$344,878,000

Crédit 70—Transports aériens—Dépenses en capital $372,652,000

Crédit 75—Transports aériens—Subventions inscrites au Budget et contributions.....$48,063,000

Crédit 80—Transports aériens—Autoriser l'utilisation des crédits aux fins des dépenses en capital pour l'exercice financier en cours $121,732,000

Le vice-président: La procédure veut que nous examinions chaque crédit séparément. Toutefois, si le Comité souhaite les examiner ensemble, il nous faut le consentement unanime. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: J'aimerais souligner que le ministre a demandé à comparaître jusqu'à 10h30 ce matin, puisqu'il doit se rendre à une réunion du Cabinet ensuite. Je propose donc, puisqu'il a déposé des documents et qu'il nous faut les étudier et en prendre connaissance, que nous nous limitions à l'interroger sur sa déclaration et ses communiqués de presse aujourd'hui. Le ministre veut bien revenir le plus tôt possible, après que nous aurons pris connaissance des détails du programme afin de nous donner plus d'explications et afin de confier au Comité des transports le soin d'élaborer une proposition.

Donc, si vous en convenez, je vais demander à l'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports, de présenter . . .

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le vice-président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Dans l'intérêt du procès-verbal, je tiens à souligner qu'en ce qui me concerne, j'accepte mal la façon dont le ministre manipule le Comité à des fins de publicité. Il vient lorsque cela lui convient, à sa convenance. Nous pensions qu'il serait ici au moins une heure et demie ce matin, ce qui aurait encore été insuffisant. Toutefois, on se reprendra.

[*Text*]

The Vice-Chairman: I will put the question to you after you have introduced your officials about the future date, Mr. Minister. Please proceed.

Hon. Lloyd Axworthy (Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman.

As I had indicated on a couple of other occasions, it was my intention to live up to a commitment to this committee to come back to the committee to report on an air policy. Contrary to Mr. Benjamin's opening statement, I consider this to be a fulfilment of a pledge we took, not anything else but that. I am sorry he does not accept that pledge in the spirit in which it is offered, but that is becoming typical.

• 0940

Mr. Chairman, I also appreciate the opportunity to come back on the estimates discussion.

When I first took on the job as the Minister of Transport I found myself sentenced to a number of long hours in the House of Commons to listen to debates on reform of the Crow. So it was with some eagerness that I first took up a copy of the report this committee produced on *Domestic Air Carrier Policy*. Although at the time it was difficult to imagine anything happening beyond the life of the Crow, I thought this was a policy and statement by the committee that made eminent good sense.

It began a process that brings me here today with a new Canadian air policy.

Votre rapport m'a amené à penser à la concurrence dans le domaine du transport aérien. Voilà donc pourquoi j'aborde aujourd'hui l'idée de compétition qui, à mon avis, représente la force fondamentale de la nouvelle politique aérienne.

This reform of existing air policy is a reaction to realities of the Canadian airline industry. It is a sad fact that our present regulated industry is in decline. The regulated system we set up five decades ago to protect a fledgling industry is now clearly hindering progress. Airline losses topped $100 million in 1982 and Air Canada has just announced its first quarter losses of 1984 totalling $19.6 million. Overall traffic declined by 2.7% from 1978 to 1983.

I think by way of comparison it is important to note that in the same period in the U.S. under a new deregulated environment jets flew 20.9% more revenue passenger miles.

I think it is also important to note that our regulatory system has been unable to guarantee services to many small communities. Canadian airlines have dropped service to 28 of

[*Translation*]

Le vice-président: Je vous demanderai, après que vous nous aurez présenté vos collaborateurs, monsieur le ministre, de nous indiquer la date à laquelle vous reviendrez. Je vous en prie.

L'honorable Lloyd Axworthy (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

Comme je l'ai mentionné à plusieurs reprises, c'est mon intention de respecter l'engagement que j'ai pris envers le Comité de revenir ici lui faire rapport sur la politique sur le transport aérien. Contrairement aux affirmations de M. Benjamin, j'estime remplir aujourd'hui l'engagement que nous avons pris, et rien d'autre. Je regrette qu'il n'accepte pas cette promesse, dans l'esprit où elle fut formulée, mais cela devient typique.

Monsieur le président, je suis également heureux de la possibilité de reprendre la discussion sur les prévisions budgétaires.

Quand j'ai commencé à assumer mes responsabilités en tant que ministre des Transports, j'ai été astreint à passer de longues heures à la Chambre des communes pour assister au débat relatif à la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau. Ce fut donc pour moi un plaisir nouveau lorsque je me suis plongé dans la lecture du rapport de votre Comité sur la «Politique relative au transport aérien intérieur». Bien qu'à l'époque, j'éprouvais de la difficulté à imaginer la vie après la question du Nid-de-Corbeau, je me suis dit que la politique recommandée par le Comité était tout à fait sensée.

C'est ainsi que s'amorça le processus qui m'amène aujourd'hui à vous présenter la nouvelle politique canadienne sur le transport aérien.

Your report lead me to believe in competition in air transport which is why today I am introducing the concept of competition as the driving force of the new air policy.

Cette réforme de la politique actuelle constitue une reconnaissance des réalités auxquelles se trouve confrontée l'industrie canadienne du transport aérien. Nous devons malheureusement constater que notre industrie réglementée est en perte de vitesse. Le régime réglementaire que nous avons établi il y a 50 ans afin de protéger une industrie naissante nuit maintenant à son progrès. Les pertes des compagnies aériennes ont atteint leur point culminant en 1982, soit 100$ millions. D'ailleurs, Air Canada annonçait récemment des pertes se chiffrant à 19.6$ millions pour le premier trimestre de 1984. Le trafic aérien a diminué de 2.7 p. 100 de 1978 à 1983.

Il est important de noter, à titre de comparaison, qu'au cours de la même période, l'industrie américaine expérimentait une période de déréglementation, et les avions à réaction parcouraient 20.9 p. 100 de milles-passagers payants de plus.

Il est à noter aussi que notre régime réglementaire n'a pu nous permettre de garantir les services à plusieurs petites localités. Depuis 1960, les compagnies aériennes canadiennes ont mis fin aux services qu'elles offraient dans 28 villes et

[*Texte*]

73 towns and cities since 1960. It seems that regulation provides few absolute assurances.

Furthermore, our regulatory system has ensured that real-life competition was kept to the bare minimum. New entrants have not been welcomed to the Canadian market. Again by way of comparison, some 15 major new air carriers have successfully joined the business in the U.S. since it deregulated the airline industry in 1978.

As many Canadian travellers know, it is a fact that our airlines do not always offer the kind of prices people want. I received over 400 letters from people who want what they see as a U.S. style of deregulation and the prices that result. Canadians are also voting with their feet. A poll by the Consumers' Association of Canada found that 11% of Canadian air travellers began their trips in the U.S. last year. My department's own records show that at least 200,000 Canadians cross the border each year. At least the bus companies are benefitting from the new traffic to Buffalo and Burlington.

It is a cold fact that the Canadian industry is in direct competition with the U.S. carriers and we are not doing that well. About 70% of our trade is with the U.S., and in many ways air transport is just a traded good. In fact, transborder routes represent nearly 15% of our airline revenues. We cannot seal off our borders in a fit of protectionism. Instead, I believe, we must learn how to compete.

I think it is also true to say that our regulatory system has also stymied innovation. In our search for economic stability we have tended to stifle diversity, innovation and ideas. Our regulators have set routes, fares and conditions with the best of intentions, but we have ended up with an industry that passes its costs onto the consumer and dissipates its energies in attempting to satisfy the regulator.

These are conditions that prompted this committee to begin its review two years ago. The sluggish performance of industry has now reached the stage where new approaches are warranted.

The policy I am presenting today also grew out of a deep sense of need to rethink many of our economic policies. My previous portfolio as Minister of Employment and Immigration taught me that change is required in many of our industrial institutions if we are to be a productive society. I witnessed all too often the human costs and consequences of obsolescent industries and unproductive economic structures. Restructuring therefore is necessary to lay a firm foundation for a healthy economic future. We must be able to meet the new economic forces of competition and productivity if we hope to compete as a nation in world markets. We must adopt

[*Traduction*]

municipalités sur 73. De toute évidence, la réglementation n'offre pas de garanties absolues.

En outre, notre régime réglementaire a réduit le jeu de la concurrence à sa plus simple expression. Les nouveaux concurrents n'étaient pas bienvenus sur le marché canadien. Par contre, 15 nouveaux transporteurs importants se sont lancés en affaires aux États-Unis depuis la déréglementation du transport aérien en 1978.

Comme de nombreux voyageurs canadiens pourraient en témoigner, nos compagnies aériennes n'offrent pas toujours l'éventail de tarifs souhaités. Près de 400 personnes m'ont écrit pour me signaler qu'elles aimeraient bien que les prix correspondent à ceux pratiqués par les compagnies américaines depuis la déréglementation. Les Canadiens expriment également leurs désirs encore plus concrètement. C'est ainsi qu'un sondage mené par l'Association du consommateur du Canada a révélé que 11 p. 100 des voyageurs canadiens se sont rendus l'année dernière aux États-Unis pour amorcer leurs voyages. Les dossiers de mon ministère indiquent que pas moins de 200 000 voyageurs canadiens ont traversé la frontière au cours de cette même année. Le moins qu'on puisse dire, c'est que les compagnies d'autocar profitent de l'affluence en direction de Buffalo et de Burlington!

Il est clair que les transporteurs canadiens entrent directement en concurrence avec les transporteurs des États-Unis et que notre industrie ne s'en tire pas tellement bien. Environ 70 p. 100 de nos échanges commerciaux sont faits avec les États-Unis. Sous plusieurs aspects, le transport aérien n'est qu'un bien de consommation. De fait, les routes transfrontalières correspondent à près de 15 p. 100 des recettes des transporteurs canadiens. Nous ne pouvons fermer nos frontières par souci de protectionnisme. Je crois que nous devons plutôt apprendre à livrer une bonne concurrence.

Notre régime réglementaire a en outre inhibé l'esprit d'innovation. En cherchant à établir un équilibre économique, nous avons écarté les nouvelles idées et refusé de nous ouvrir à de nouvelles perspectives. Nos autorités réglementaires, animées des meilleures intentions, ont établi des routes, des tarifs et des conditions. Mais les compagnies aériennes ont dépensé beaucoup d'énergie à se conformer à cette réglementation et, au bout du compte, c'est le consommateur qui a payé la note.

Voilà la situation qui a poussé votre Comité à amorcer son examen il y a deux ans. Le piètre rendement de l'industrie du transport aérien est tel qu'il est maintenant temps de prendre une nouvelle orientation.

La nouvelle politique découle aussi de la nécessité, profondément ressentie, de repenser nos politiques économiques. J'ai constaté, lorsque j'étais ministre de l'Emploi et de l'Immigration, qu'il nous fallait changer de nombreuses institutions industrielles pour devenir une société productive. Trop souvent, j'ai été témoin de ce que les industries désuètes et les structures économiques improductives coûtent en main-d'oeuvre. Une restructuration s'impose afin d'asseoir solidement notre avenir économique. Concurrence et productivité, voilà le cri de bataille de la nation canadienne sur les marchés internatio-

[*Text*]

a growth philosophy, and it should also apply to the airline industry.

In our effort to achieve this new growth philosophy your work in this committee has proved to be a solid foundation on which to build. Because of changing circumstances I saw the need to acquire more information and to develop a new public dialogue. I therefore established an interdepartmental task force of senior officials to review government policy, and I myself embarked on a series of personal discussions in Canada and in the United States.

• 0945

As you also know, I called on the Canadian Transport Commission to hold public hearings across the country on the question of air fares. The commission's mandate under the National Transportation Act was to advise me. The CTC can be a valuable source of advice for a Minister whose job it is to make policy, and the hearings have indeed proved worthwhile advice, as has the preliminary report from the CTC which I have had an opportunity to review.

Through all these efforts, a broad public debate has taken place. The vast majority of the contributions were very helpful; only a few could be dismissed as spurious. There were times I had to take issue with those who predicted mass chaos in industry if we attempted reform. Airline crashes, labour disputes, airline bankruptcies, loss of small community services, all of these were blamed on change, which I would say were properly and effectively disputed and debunked during the course of the hearings. I am pleased to say that reason prevailed and there has been a consensus emerging even from the airlines themselves that change is inevitable; in fact, that change is desirable.

The policy I bring before you today is a product of this debate. It reflects a consensus for a carefully staged process of liberalization. As you will see, we have not proposed to import U.S.-style deregulation. Rather, this is a truly made-in-Canada approach, sensitive to Canada's particular geographic and social character. It proposes liberalization in a thoughtful and orderly fashion.

The essence of this policy is less regulation and more competition. It is a significant departure from the *status quo* and reflects the first comprehensive reform of Canadian air policy. It demonstrates the government's confidence in the maturity of Canada's airline industry to respond to the challenges of increased competition. This policy discards the concept that the airline industry is a public utility. Instead, it introduces the idea that commercial competition is the basis of a healthy air transport system.

Cette nouvelle politique aérienne nous apporte moins de réglementation et plus de concurrence. En plus, elle donnera aux compagnies aériennes plus d'autonomie pour bien servir la population canadienne. On peut en conclure que le gouvernement a une grande confiance dans l'industrie pour relever ce nouveau défi.

[*Translation*]

naux. Il nous faut adopter une philosophie de croissance qui s'appliquera entre autres à l'industrie du transport aérien.

Cette philosophie est bâtie en partie sur votre travail. Il y avait lieu de recueillir davantage d'information et de tenir un nouveau dialogue public. Aussi ai-je créé un groupe de travail interministériel formé de hauts fonctionnaires, pour réexaminer la politique gouvernementale; j'ai moi-même amorcé une série de discussions personnelles au Canada et aux États-Unis.

Comme vous le savez, j'ai demandé à la Commission canadienne des transports de tenir des audiences publiques dans tout le pays sur la question des tarifs aériens. La Commission a pour mandat, aux termes de la Loi nationale des transports, de me conseiller. À ce titre, elle peut être une source précieuse. Et, de fait, les audiences m'ont été des plus utiles, de même que le rapport préliminaire de ces audiences, que j'ai eu l'occasion d'examiner.

A travers tous ces efforts s'est dessiné un vaste débat public. La plupart des contributions ont été très utiles, quelques-unes seulement pourraient être qualifiées de fallacieuses. À l'occasion, j'ai dû croiser le fer avec les oiseaux de malheur qui prédisaient écrasements, conflits de travail, faillites, perte de services aux petites localités, si une réforme survenait. Je crois pouvoir dire qu'au cours des audiences, toutes ces prédictions ont été démolies et démenties. Je suis heureux de vous dire que la raison l'a finalement emporté. Le changement est inévitable, voire souhaitable. C'est le consensus qui s'est dégagé, même chez les transporteurs aériens.

La politique que je vous présente est le résultat de ce débat. Elle traduit le consensus atteint au sujet d'un processus de libéralisation soigneusement planifié. Vous verrez que nous ne proposons pas une déréglementation à l'américaine. Il s'agit plutôt d'une approche purement canadienne, qui tient compte du caractère social et géographique de notre pays. Fruit d'une mûre réflexion, elle propose une libéralisation ordonnée et sans heurt.

En substance, il s'agit de réduire la réglementation et d'accroître la concurrence. C'est un virage important qui constitue la première réforme en profondeur de la politique aérienne du Canada. Elle témoigne de la confiance que le gouvernement place en la capacité des transporteurs aériens du Canada de soutenir une concurrence accrue. Ecartant le concept voulant que l'industrie du transport aérien est un service public, la nouvelle politique préconise plutôt l'idée que la concurrence est à la base d'un sain réseau de transport aérien.

This new air policy will give us less regulation and more competition. Furthermore, the industry will gain more autonomy in order to better serve the Canadian public. It may be said that the government has great confidence that the industry will rise to this new challenge.

[*Texte*]

The first phase of this new air policy will immediately liberalize the industry from cumbersome regulations without a change in legislation. It will be followed with consideration, by this committee and perhaps by Parliament, of the longer term issues of deregulation.

The objectives of the policy are to grant Canadian consumers the kind of fares and services they deserve. Improved service will stimulate domestic travel, encouraging national unity. Our research shows that a drop in air fares prompts an increase at least twice as large in pleasure travel. The policy will revitalize the airline industry, provide a new stimulus to growth. Efficiency, productivity, and innovation will be key elements of a new competitive environment. A more efficient, productive and innovative industry will also be able to compete on equal terms with airlines of other nations. Surely, these objectives are consistent with the government's commitment to foster economic growth and national unity.

By implementing a careful two-phased policy, we are showing concern for the need to maintain adequate air services to small and remote communities, harmonious labour relations, long-term financial health of the industry, and consistently high safety standards. This staged liberalization will avoid disruption in service to the public and provide the industry with time to adjust. This is a far cry from the turmoil that had been forecast.

Let me outline, Mr. Chairman, some of the highlights of the new policy. Firstly, the notion of competition is at the heart of the policy. This means the government expects the CTC to give much greater weight to the benefits of increased competition when judging airline licence applications. As the CTC will play a vital role in this transition stage, we are counting on its co-operation and good judgment.

Full deregulation or open entry cannot take place without a change in existing legislation. It demands the CTC assess the "public convenience and necessity" of each application. However, current legislation clearly grants the CTC the latitude to authorize the kind of competition I foresee. Broader entry into the market is our goal. With the CTC's co-operation, we can insure much greater ease of entry into what is often seen to be a closed club.

The policy also proposes to monitor cases where airlines decide to leave the routes they serve. The CTC is being requested to advise me, as Minister of Transport, within 30 days of any notification for withdrawal of service and to provide a report on the reasons for such a withdrawal.

Cargo services would be dealt with in the same manner as scheduled services. Technically and financially fit charters will be freed altogether from having to meet entry requirements.

The second major thrust of this policy is in the area of pricing regulation. Consumers have quite naturally made a case for lower air fares. The airlines, in turn, have stated that

[*Traduction*]

Pour commencer, nous assouplirons immédiatement la réglementation rigoureuse de l'industrie, sans modifications législatives. Suivra une étude effectuée par le présent Comité et peut-être par le Parlement, des questions à long terme touchant la déréglementation.

La politique a pour objet d'accorder aux consommateurs canadiens les tarifs et services qu'ils méritent. Un service amélioré stimulera les déplacements intérieurs et, partant, l'unité nationale. D'après nos recherches, une baisse des tarifs aériens s'accompagne d'une hausse au moins deux fois plus forte des voyages d'agrément. L'industrie du transport aérien connaîtra un regain de croissance. L'efficacité, la productivité et l'innovation seront les pierres angulaires d'un nouveau milieu concurrentiel. L'industrie, ainsi renouvelée, pourra concurrencer sur un pied d'égalité les compagnies aériennes étrangères. De toute évidence, il s'agit là d'objectifs conformes à l'engagement, pris par le gouvernement, de promouvoir la croissance économique et l'unité nationale.

Il ne faut pas oublier la desserte des localités isolées et moins importantes, les relations syndicales, la stabilité financière à long terme de l'industrie et les normes de sécurité. C'est pourquoi nous procéderons lentement, par étapes. Le service au public ne sera pas perturbé et l'industrie aura le temps de s'adapter. On est bien loin des bouleversements dont on a tant parlé.

Permettez-moi de vous faire part de certains des faits saillants de la nouvelle politique. D'abord, la politique est axée sur la notion de concurrence. C'est-à-dire que le gouvernement s'attend à ce que la CCT accorde beaucoup plus de poids aux avantages d'une concurrence accrue, lorsqu'elle évalue les requêtes de permis des compagnies aériennes. Comme le rôle de la CCT sera vital au cours de l'étape de transition, nous comptons sur son discernement et sa coopération habituels.

La déréglementation complète, ou un marché libre, ne peut pas être mise en vigueur sans une modification à la législation actuelle qui exige que la CCT évalue chaque demande dans l'optique de l'intérêt et de la commodité du public. Cependant, la législation actuelle accorde clairement à la CCT la latitude d'autoriser le type de concurrence que je prévois. Le but que nous poursuivons est une plus grande liberté d'accès au marché. Avec la collaboration de la CCT, nous pouvons assurer cette plus grande facilité d'accès au sein de ce qui a trop souvent semblé être un club fermé.

La politique propose également de contrôler les cas d'abandon de routes par les compagnies aériennes. J'ai demandé à la CCT, en tant que ministre des Transports, de m'informer dans les 30 jours de tout avis de retrait de service, et de présenter un rapport sur les raisons de ce retrait.

Les services de fret seront traités de la même manière que les services à horaire fixe. Les services d'affrètement viables, toutefois, seront entièrement dispensés des exigences relatives à l'entrée sur le marché!

Le deuxième grand objectif de la présente politique touche la réglementation des tarifs. Les consommateurs ont, bien entendu, fait valoir la nécessité de tarifs aériens plus bas. De

[*Text*]

without some control on pricing the industry would be decimated by fare wars. This new policy requires pricing controls to be eliminated within the next two years so that the airlines can charge as little as they like for air travel. Price increases will continue to be limited because entry will not be totally open.

• 0950

At the outset we are awaiting the CTC's final report before establishing more flexible price regulations. I should point out, Mr. Chairman, that we have the preliminary report. They would expect to have their final report in some six weeks or so, recommending a number of immediate changes in the régime that would be applied to pricing. We will of course be looking forward with some anticipation to those actual recommendations and proposals and review them to see that they are adequate for the evolution towards the full price elimination.

I can feel confident that we can put the new pricing structure in place very shortly. Our aim is to give consumers the best price possible without undermining the industry.

Much as the standing committee did, I have tackled the question of updating the government's domestic air carrier policy. This new air policy goes further than the committee's recommendations, stripping away all definitions of air carrier roles.

There will be free and open competition between so-called national, regional and local carriers. These new provisions will enable any new or existing carrier to apply to the CTC to serve any domestic route. Wardair, for example, will be able to apply to the CTC for status as a scheduled carrier.

To underscore this new policy, I am approving an appeal application from Pacific Western Airlines to service Vancouver nonstop to Edmonton, Calgary. It was dismissed by the CTC as contravening government's policy in the role of a regional carrier.

Another appeal from Air Ontario on service to North Bay, Sudbury from Toronto will also be granted in light of this new policy.

In the past the CTC has often imposed restrictions on air carrier licences, prohibiting or limiting service and specifying the kind of aircraft used. It is my contention that the marketplace can fine-tune those kinds of business decisions better than the CTC. The government will, therefore, eliminate the licence restrictions that now exist. This move will mean, for example, that Eastern Provincial Airways will be free to fly nonstop from Moncton to Montreal, and Air Ontario will be free to operate any size of aircraft from Montreal to London.

[*Translation*]

leur côté, les compagnies aériennes ont déclaré que sans une certaine forme de contrôle tarifaire, l'industrie serait décimée par la guerre des tarifs. Cette nouvelle politique exige que les contrôles sur l'établissement des tarifs soient éliminés d'ici les deux prochaines années de façon à ce que les compagnies aériennes puissent pratiquer des tarifs aussi bas qu'elles le souhaitent pour le transport aérien. La majoration des tarifs continuera d'être restreinte.

Tout d'abord, nous attendrons le rapport final de la CCT avant d'établir une réglementation plus souple des prix. Je me dois de souligner, monsieur le président, que nous avons reçu le rapport préliminaire. La Commission prévoit que dans six semaines environ, sera prêt son rapport final recommandant plusieurs changements immédiats au régime tarifaire.

J'ai confiance que nous pourrons sous peu mettre en place une nouvelle structure tarifaire. Notre objectif est de faire bénéficier les consommateurs des prix les plus avantageux possibles sans nuire à l'industrie.

A l'instar du Comité permanent, je me suis penché sur la question de la mise à jour de la politique du gouvernement sur le transport aérien intérieur. La présente politique aérienne va au-delà des recommandations du Comité, en ce qu'elle fait disparaître toute définition des rôles des transporteurs aériens.

Il pourra s'exercer une concurrence libre et ouverte entre les transporteurs que l'on divisait jusqu'ici en transporteurs nationaux, régionaux et locaux. Ces nouvelles dispositions permettront à tout transporteur nouveau ou déjà en place de présenter à la CCT une requête pour desservir n'importe quelle route intérieure. Wardair, par exemple, pourra demander à la CCT le rang de transporteur aérien à horaire fixe.

Pour marquer la promulgation de cette nouvelle politique, j'approuve sur appel une requête de Pacific Western Airlines en vue de desservir la route Vancouver-Edmonton/Calgary (sans escale), requête qui avait été rejetée par la CCT comme contrevenant à la politique du gouvernement sur le rôle du transporteur régional.

Un autre appel, provenant cette fois d'Air Ontario en vue de desservir North Bay/Sudbury, à partir de Toronto, sera également accordé à la lumière de la nouvelle politique.

Par le passé, la CCT a souvent imposé des restrictions aux permis des transporteurs aériens, posant certaines interdictions ou limitant le service et précisant le type d'aéronef à utiliser. Je suis convaincu que les forces du marché sont plus aptes que la CCT à dicter ces décisions commerciales. En conséquence, le gouvernement éliminera les restrictions actuelles visant les permis. Cette mesure signifiera par exemple, que Eastern Provincial pourra offrir un service sans escale entre Moncton et Montréal et, de même, Air Ontario pourra exploiter des aéronefs de n'importe quelles dimensions entre Montréal et London.

[*Texte*]

I would register, Mr. Chairman, for the committee's note, that in the policy statement that has been tabled with the committee there, was a series of examples of what the implications of the lifting of restrictions will provide.

I will also be encouraging carriers to apply to the CTC to consolidate their licences to promote still further competition.

I think we would also agree that there is an imbalance in air services in Canada. The heavy public investment we make in airports each year means that we must make the most productive use possible of our infrastructure.

There is an undeniable case for an initiative to promote increased services at our under-utilized airports. For example, the unused capacity at Hamilton's Mount Hope and Montreal, Mirabel make them prime candidates for this initiative. By calling the CTC to give favourable consideration to applications to serve Hamilton and Mirabel we can also reduce congestion at Pearson International and Dorval airports.

We have also made it clear to the airlines that the new demands for increased efficiency and productivity do not apply just to them. I therefore initiated a review of airport user charges to determine whether they are fair. I have also put on hold any increase in landing fees and enroute charges, at least until that review is complete.

Many remote and small communities feel their air services are not adequate. I believe the new competitive environment will encourage local operators to establish the sort of services Canadian communities require. However, we would like to augment our liberalization initiatives with several new local air service demonstration projects. At present it is our plan to invite communities to work with interested air carriers to generate proposals for new or improved services that need initial support but have good prospects for long-term financial viability. Of particular interest would be proposals that would demonstrate the use of the new de Havilland DASH-8 aircraft.

Although transborder and international air services are not expressly a part of this policy, we have already taken action to liberalize our air transport relations with the United States. I am pleased to report to the committee that Canada and U.S.A. officials sat down for the first time in 18 months last week and agreed to put several irritants behind them. The stand-off on Western Airline's lobby to use Salt Lake City as an intermediate stop on the way to Calgary and Edmonton from Los Angeles has been resolved. We have managed to win an understanding from the U.S.A. to put a Civil Aeronautics Board order aside for at least twelve months that could have affected the Canadian affiliate charter services to U.S.A. sunspots. Finally, we agreed in principle to a San Juan, Puerto Rico—Toronto, Montreal route that will be served by both a Canadian and a U.S. carrier.

[*Traduction*]

Je tiens à souligner, pour la gouverne du Comité, monsieur le président, qu'on trouve dans l'énoncé de la politique, déposé au Comité, une série d'exemples des répercussions de l'abolition des restrictions.

J'encourage en outre les transporteurs aériens à demander à la CCT de refondre leurs permis afin d'accroître encore la concurrence.

Je pense que nous sommes tous d'accord que les services aériens sont mal répartis au Canada. Pour rationaliser les grands investissements publics que nous faisons dans les aéroports chaque année, nous devons faire une utilisation aussi productive que possible de cette infrastructure.

Il serait donc tout à fait indiqué de promouvoir un service accru aux aéroports sous-utilisés. Ainsi, la sous-utilisation des aéroports à Hamilton (Mount Hope) et à Montréal (Mirabel) les rend tout désignés. En demandant à la CCT d'accueillir favorablement les demandes de permis visant à desservir Hamilton et Mirabel, on réduirait l'encombrement à l'aéroport international Pearson et à celui de Dorval.

Nous devons également démontrer aux compagnies aériennes qu'elles ne sont pas seules à être soumises aux nouvelles exigences d'efficacité et de productivité accrues. À cet égard, j'ai entrepris un examen des redevances imputables aux usagers des aéroports pour m'assurer qu'elles sont équitables. J'ai aussi suspendu toute augmentation des taxes d'atterrissage et d'autres redevances en route, du moins jusqu'à la fin de cette étude.

De nombreuses petites communautés éloignées des grands centres estiment être mal desservies en matière de transport aérien. Je suis convaincu que le nouveau milieu concurrentiel incitera les exploitants locaux à mettre sur pied les services qui répondent aux besoins des communautés canadiennes. Toutefois, nous aimerions étendre nos initiatives de libéralisation à plusieurs nouveaux projets-témoins de services aériens locaux. À l'heure actuelle, nous avons l'intention d'inviter les communautés à collaborer avec les transporteurs aériens intéressés, dans l'élaboration de propositions de services nouveaux ou améliorés qui, tout en ayant besoin d'un soutien initial, offriraient de bonnes perspectives de rentabilité à long terme. Il serait particulièrement intéressant de recevoir des propositions qui permettraient de démontrer l'utilité du nouvel avion DASH-8 de de Havilland.

Bien que les services aériens transfrontaliers et internationaux ne fassent pas expressément l'objet de cette politique, nous avons déjà fait des démarches pour assouplir nos relations avec les États-Unis dans le domaine des transports aériens. Je suis heureux de pouvoir dire aujourd'hui que des fonctionnaires canadiens et américains se sont réunis la semaine dernière, pour la première fois depuis 18 mois, et ont décidé d'éliminer plusieurs points de friction. Le problème de la compagnie Western Airline, qui cherchait à obtenir la permission d'utiliser Salt-Lake City comme escale intermédiaire pour son vol Los Angeles-Calgary-Edmonton, a été résolu. Nous avons réussi à négocier une entente avec les États-Unis pour que l'application d'une ordonnance du *"Civil Aeronautics Board"*, qui aurait pu pénaliser les services d'affrètement canadiens vers les destinations soleil des États-Unis, soit suspendue pour

[*Text*]

These agreements go a long way to re-establishing a spirit of co-operation between the two countries. Discussions will continue later this month with a view to developing a program that would serve underutilized airports and a program that would give commuter airlines automatic approval for local and regional services across the border. In the new spirit of co-operation I am also writing to airlines that have the authority to serve transborder routes but choose not to use that authority. I am, in essence, telling them to "use it or lose it".

• 0955

These are the basic ingredients of the first phase of our new policy, the liberalization phase. It was clear, however, during the course of our consultations that there is a desire on the part of some to go even further. The issue of deregulation was widely debated, but before any action can be taken, several critical issues be explored more fully. For example, at issue are the questions of legislative change, the prospects of small communities under deregulation and the role of Air Canada.

It seems only appropriate that this committee, which started the process back in 1982, be asked to build upon our experience with the first phase of liberalization and to make recommendations on how to proceed. I would like therefore to refer the following questions to the committee, and I have submitted a letter to the chairman.

First, at what pace should the process toward the elimination of regulation be pursued? Second, how should the Aeronautics Act be amended to make it consistent with a more permissive regulatory approach? In particular, how should the entry test of public convenience and necessity be revised, and what provisions, if any, should govern the remaining controls on pricing? What special regulation is needed of airline mergers and acquisitions and of foreign ownership? Should further instalments of liberalization occur at predetermined intervals to stimulate adjustment and facilitate planning, or should any further changes be preceded by reviews, perhaps at present dates? Should Air Canada be broken up and/or privatized to improve the company's efficiency and to give small privately owned airlines a more equal opportunity to compete? As further regulatory liberalization proceeds, is there a need for direct operating subsidies to protect communities against loss of service as a result of regulatory change and for special labour protection and provisions to protect airline employees against a related loss of employment?

[*Translation*]

12 mois. Finalement, nous nous sommes entendus sur le principe d'une route San Juan, Puerto Rico-Toronto, Montréal qui sera desservie par des transporteurs tant canadiens qu'américains.

Ces ententes contribuent énormément à la reprise de l'esprit de coopération entre les deux pays. Les discussions reprendront plus tard ce mois-ci afin de mettre au point deux programmes: le premier s'occuperait des aéroports sous-utilisés et le second donnerait aux transporteurs offrant des services de navette transfrontaliers, l'approbation automatique visant les dessertes locales et régionales. Comme autre exemple de notre volonté de coopération, j'ai écrit aux compagnies aériennes qui jouissent du droit de desservir des routes transfrontalières mais qui ne l'exercent pas, enfin de leur rappeler de l'utiliser faute de quoi ce droit sera accordé à quelqu'un d'autre.

Voilà donc les éléments de base de la première phase de notre nouvelle politique, la phase de libéralisation. Néanmoins, il est apparu clairement au cours de nos consultations que certains auraient aimé que nous allions plus loin. La question de la déréglementation a été longuement débattue. Mais avant d'entreprendre d'autres démarches, certains points critiques doivent être analysés beaucoup plus à fond. Il en est ainsi, par exemple, de la question des changements législatifs, de l'avenir des petites communautés après la déréglementation et du rôle d'Air Canada.

Il semblerait donc de rigueur que l'on demande au présent Comité—qui a mis en branle tout le processus—d'élaborer, à partir de notre expérience dans la première phase de libéralisation, des recommandations sur les suites à donner. C'est pourquoi je me permets de vous poser les questions suivantes, que j'ai résumées dans une lettre au président.

Premièrement, à quel rythme le processus de déréglementation devrait-il se dérouler? Deuxièmement, de quelle façon faudrait-il modifier la Loi sur l'aéronautique de façon à la rendre compatible avec une réglementation plus souple, notamment comment devrait-on modifier le critère de l'intérêt et de la commodité du public aux fins de l'entrée sur les marchés? Quelles dispositions devraient régir les contrôles tarifaires qui resteront? Quel type de règlement spécial est nécessaire pour régir les fusions et les acquisitions de compagnies aériennes d'une part, et les intérêts étrangers, d'autre part? D'autres mesures d'assouplissement de la réglementation devraient-elles être prévues à intervalles fixes pour que les parties intéressées puissent s'y accommoder et pour faciliter la planification, ou devrait-on faire précéder tout changement de révisions, peut-être à des dates prédéterminées? La société Air Canada devrait-elle être démantelée ou confiée à des intérêts privés, afin d'améliorer le rendement de la société et de favoriser les petites compagnies aériennes privées sur le plan de la concurrence? À mesure qu'avancera le processus d'assouplissement, faudrait-il prévoir des subventions directes d'exploitation pour protéger les localités des pertes de service qui découleraient des modifications à la réglementation et prévoir, également, des dispositions spéciales pour protéger les

[*Texte*]

I would also like to invite the standing committee to hear representations from those who may feel our working definition of northern Canada does not reflect their needs. Again, Mr. Chairman, I would refer to the map that is placed in the policy statement which has been tabled. It will give the committee a basic guideline, and as you indicated, when I next appear I would be quite prepared and interested in having representations or views on that particular definition.

Northern Canada is excluded for the time being from the liberalization program on the basis that it cannot yet sustain the sort of competition we envisage. I hope the committee will agree to take on this task with the same enthusiasm and sensitivity it has shown in the past. Although there are still unanswered questions, I am convinced we are on the right track.

Along with you, I have had the opportunity to develop a program which will initiate and successfully manage significant structural change for Canada. I am speaking, of course, about the reform of the Crow. There is a message in our work on the Crow reform for many other sectors of our economy. I believe we can make our airline industry productive and competitive if we apply the same kind of resolve and determination we did in improving our rail system. Together, we can restore the health of the Canadian air industry by encouraging productivity, competitiveness and innovation, and we can put consumers back to the centre of the system by granting them increased choice of service and affordable fares. This is the same sort of message I hope to take to my provincial counterparts at the end of the month, when we talk about the deregulation of the trucking industry.

Mr. Chairman, that completes my opening statement. As you indicated, I would be more than happy to try to answer the questions of information the committee members might have. I understand that because of the nature of the documents they would obviously want to have the opportunity to peruse them more carefully and to think them through, and that is why I would certainly be prepared to return to the committee at the earliest possible opportunity to go into a more extensive discussion and dialogue with the committee members on the proposals we have tabled. I refer to them, and I think all Members now have a copy of the tabled report, called *New Canadian Air Policy*.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Minister. The Chair must point out that in your concluding remarks you talk about reference to the standing committee. This standing committee requires an official reference from the House of Commons, so it has to be made in the House of Commons.

Your staff has submitted a letter addressed to the chairman, Maurice Dionne, with copies to all Members. But it has been the practice of this committee not to circulate such letters unless they are in both languages.

[*Traduction*]

employés des compagnies aériennes d'une perte d'emplois découlant de ce processus?

J'aimerais aussi inviter le Comité permanent à recevoir les témoignages de ceux qui estiment que notre définition provisoire du Nord canadien ne reflète pas leurs besoins. Là encore je renvoie les députés à la carte qui figure dans le dossier que j'ai remis. Ils pourront y réfléchir et je serai intéressé à ma prochaine comparution d'entendre vos avis.

Cette région est pour le moment exclue du programme de libéralisation parce qu'elle ne peut pas encore supporter le genre de concurrence que nous anticipons. J'espère que le Comité acceptera de faire ce travail avec le même enthousiasme et le même soin que dans le passé. Bien qu'il reste encore des questions sans réponse, je suis convaincu que nous sommes dans la bonne voie.

On m'a donné la chance de bâtir, avec vous, un programme qui créerait et mènerait à bonne fin des changements importants dans la strucutre du Canada. Je veux parler, bien entendu, de la réforme du Nid-de-Corbeau: les efforts que nous y avons consacrés contiennent un message adressé à bien d'autres secteurs de notre économie. Je crois que nous pouvons rendre notre industrie du transport aérien productive et compétitive, à condition d'agir avec autant de fermeté et de détermination que lorsqu'il s'est agi d'améliorer notre réseau ferroviaire. Ensemble, nous pouvons remettre sur pied l'industrie canadienne du transport aérien en encourageant la productivité, la concurrence et l'innovation. De plus, nous replacerons les consommateurs au coeur du système en leur garantissant un choix accru de services à des tarifs abordables. Et j'entends présenter à mes homologues provinciaux le même message lorsque nous parlerons de la déréglementation du camionnage à la fin du mois.

Monsieur le président, cela met fin à mon préambule. Je suis à votre disposition pour répondre aux questions que l'on voudra me poser. Je comprends très bien que les députés aient besoin d'étudier les documents que je leur ai remis et c'est pourquoi je suis tout à fait disposé à revenir à la première date possible pour entamer un dialogue détaillé avec les membres du Comité sur ces propositions que je viens de déposer. Je crois que tous les membres ont reçu un exemplaire de ce rapport, intitulé *La nouvelle politique aérienne du Canada*.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur le ministre. Vous avez mentionné dans votre conclusion un débat en comité. Notre Comité permanent aura besoin pour cela d'un ordre de renvoi officiel de la Chambre des communes qui ne peut être décidé que par elle.

Vos collaborateurs m'ont remis une lettre adressée au président, Maurice Dionne, avec copie à tous les membres. Cependant, la pratique dans notre Comité est de ne pas

[*Text*]

Mr. Axworthy: I see.

The Vice-Chairman: It is in English only. The English version will be available for Members who wish to pick them up, but we will need a French document as well to be able to table it in the proceedings or the record of these meetings, as well as your comparison of standing committee recommendations and the new air policy.

Before I call on the first questioner, we will be adopting the schedule of meetings for the rest of this month. I am taking the liberty of the Chair to inform you that the next opening is the afternoon of May 24. So when you indicate to the committee that you are willing to come at the earliest opportunity, the earliest opportunity is the afternoon of May 24. Can we put that in as an addendum to the steering committee report?

• 1000

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, without having my calendar in front of me, I think that date would certainly seem appropriate.

The Vice-Chairman: Okay.

I will now call on Mr. Mazankowski. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman.

I want to thank the Minister for coming before the committee and making the policy statement. I think it is a practice which should be utilized more frequently. While I sympathize somewhat with Mr. Benjamin's comments, I think the fact that the Minister has come before the committee to make his statement is commendable.

Regarding the basic thrust of the policy statement which has been made by the Minister and to the extent that it will serve to create an air transportation system which is more competitive, more innovative and more efficient, I think I would have to say it is a step in the right direction. However, I do not believe the policy which has been outlined this morning will meet the consumers' expectations of cheaper air fares which the Minister has so boldly advocated during the course of the previous three or four months. He had advocated that the consumers would have cheaper air fares by spring. He talked about savings in the order of $300 million a year. Obviously, on the basis of the policy that has been presented here this morning, that is not going to occur.

Particularly, I do not see in the policy statement any breaks for the "must go" traveller. If you are going to have competition without freedom to price air fares freely, we can only assume the competition will centre around more or less frills, and I am not so sure the addition of frills is really an advantage in terms of bringing unit costs down. I think what Canadian consumers are interested in is essentially cheaper air fares. I do not think they are really concerned about the

[*Translation*]

distribuer de telles lettres, à moins qu'elles ne soient rédigées dans les deux langues.

M. Axworthy: Je vois.

Le vice-président: Celle-ci est en anglais seulement. La version anglaise sera à la disposition des membres qui souhaitent en prendre connaissance, mais nous aurons besoin de sa traduction française avant de pouvoir la déposer ou de l'annexer à notre procès-verbal. Il en est de même de la comparaison que vous avez établie entre les recommandations du Comité permanent et la nouvelle politique des transports aériens.

Avant de donner la parole au premier intervenant, nous allons adopter notre calendrier de travail jusqu'à la fin de ce mois. Je vous informe que le premier créneau ouvert est celui de l'après-midi du 24 mai. Lorsque vous dites que vous êtes disposé à venir à la première occasion possible, cette occasion est l'après-midi du 24 mai. Pouvons-nous apporter ce rectificatif au rapport du comité directeur?

M. Axworthy: Je n'ai pas mon calendrier sous les yeux, monsieur le président, mais cette date me paraît convenir.

Le vice-président: D'accord.

Je donne maintenant la parole à M. Mazankowski. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à remercier le ministre d'être venu annoncer cette politique à notre Comité. C'est une pratique que je souhaiterais plus fréquente. Je peux comprendre le point de vue de M. Benjamin, mais le fait que le ministre soit venu faire cette annonce ici me paraît louable.

En ce qui concerne l'orientation générale de cette politique que le ministre vient d'annoncer, il me semble que c'est un pas dans la bonne direction dans la mesure où elle contribuera à façonner un réseau de transport aérien qui soit plus compétitif, plus innovateur et plus rationnel. Cependant, je ne crois pas que cette politique qui nous a été esquissée ce matin répondra aux voeux des consommateurs qui souhaitent des tarifs aériens moins chers comme le ministre s'y est engagé avec tant d'audace au cours des trois ou quatre derniers mois. Il affirmait que ces nouveaux tarifs réduits seraient à la disposition des consommateurs d'ici le printemps. Il avait même mentionné une économie de l'ordre de 300 millions de dollars par an. La politique qu'il a énoncée ce matin ne réalisera manifestement pas cet objectif.

Je ne vois notamment pas en quoi cette politique va soulager le voyageur obligé. S'il doit y avoir concurrence sans liberté des prix, elle ne pourra jouer que sur les services en vol et je ne suis pas du tout convaincu que la multiplication de ces services résultera en une baisse des tarifs. Ce que souhaite le consommateur canadien est essentiellement de pouvoir voyager à plus bas coûts, peu lui importe les gâteries qu'on lui prodigue ou non durant le vol. Faute d'une liberté des prix, la politique que

[*Texte*]

additional frills or more frills or less frills. On the basis of the policy which is laid out here, unless you are going to have freedom to price you are only going to have a variation in the frills with respect to the different carriers.

In some respects, the announcement today is similar to the announcements the Minister has made with respect to the reinstatement of VIA. He had made statements to reinstate VIA Rail services, and then after, conditions were placed upon that statement.

I am disappointed that the Minister has not addressed the very important issue—he has made reference to it, but he has not addressed it—of the high costs of maintaining the Canadian airport system, which he has referred to as being extravagant, the high costs of landing fees, fuel taxes, head taxes, etc., and the very tightly controlled and highly regulated airport system we have in Canada. Quite frankly, if you are going to look at reducing costs to the consumer, I think that is an area which has to be tackled immediately.

With respect to the question of competition again, at the present time, Mr. Chairman, if you look at service between Montreal and Toronto, for example, there are five carriers who are currently providing service. So in that sense, there is competition; yet, the price of the fare to the traveller is the same in literally all cases. The last time I did a check on this, the fare worked out at $226. I would like to ask the Minister how, under this policy, we can expect to see some reduction in the price of fares, say, on the service between Montreal and Toronto, whether there are more or whether there are fewer carriers. If you are not going to have price competition incorporated until two years down the road, I do not see how the Minister can argue that he is going to have any significant saving to the consumer. Perhaps the Minister could comment on that.

• 1005

Mr. Axworthy: Yes, Mr. Chairman, I would be very glad to comment. I think Mr. Mazankowski has mistook the proposals we are putting forward this morning. I would suggest that he go back and read the policy statement carefully. In fact, we are talking about a substantial change in the rules on pricing. First, over a two-year period, we would move towards a full elimination of any pricing fences within that régime. That seems to me a very dramatic and very major step.

We established the two-year period primarily because of the strong case made by many of the airlines that they would need that period of time to adjust, but at the same time we have also made it quite clear, both in the policy statement and in my opening remarks, that we would be introducing immediately a number of changes on those pricing formulas and régimes. However, we have not yet received a final report of the CTC. We have a preliminary report that makes a number of immediate recommendations on how they will alter the flexibility by which the airlines can adjust their pricing. They will be releasing that in a matter of days, but they will want to have a period of a couple of weeks before they would issue

[*Traduction*]

vous avez énoncée n'aboutira qu'à une surenchère des services entre les différents transporteurs.

Cette annonce que le ministre nous a faite me rappelle à certains égards celle du rétablissement de VIA. Il nous avait donné l'assurance d'une reprise des service de VIA Rail, mais n'a cessé par la suite de nuancer et de diluer cet engagement.

Je suis déçu que le ministre ne se soit pas attaqué au problème très important que constitue le coût élevé du système aéroportuaire canadien, qu'il qualifie d'extravagant, sur le plan des droits d'atterrissage, des taxes sur le combustible, des taxes frappant les passagers, etc., qui sont pratiqués dans notre système aéroportuaire rigidement contrôlé et réglementé. Il mentionne le problème mais n'annonce aucun remède. Très franchement, si vous voulez réduire les coûts encourus par le consommateur, il faut s'attaquer à ce problème immédiatement.

Pour revenir à la concurrence, sur la ligne Montréal-Toronto, vous trouvez à l'heure actuelle cinq transporteurs aériens. Il semblerait donc que la concurrence soit réelle mais le prix du billet, lui, est littéralement identique dans tous les cas. La dernière fois que j'ai vérifié, le tarif était de 226$. J'aimerais que le ministre nous dise comment cette nouvelle politique contribuerait à réduire les tarifs sur la ligne Montréal-Toronto, que le nombre des transporteurs présents augmente ou diminue. Si la liberté des prix ne doit pas intervenir avant deux ans, je ne vois pas en quoi le consommateur y gagnera. Le ministre veut-il répondre à cela?

M. Axworthy: Oui, certainement, monsieur le président. Je crois que M. Mazankowski n'a pas très bien compris les propositions que nous avons formulées ce matin et je lui recommande de lire attentivement l'énoncé de cette politique. Les règles régissant les tarifs seront considérablement modifiées. Tout d'abord, nous allons éliminer entièrement, par étape, toutes les barrières à la liberté des prix. Cela me paraît être une mesure tout à fait révolutionnaire.

Nous avons établi une période de transition de deux ans pour répondre aux craintes des compagnies aériennes qui nous ont dit qu'il leur fallait du temps pour s'adapter, mais j'ai néanmoins dit très clairement, aussi bien dans l'énoncé de ma politique que dans mon préambule ce matin que nous allions apporter immédiatement un certain nombre de changements aux formules et aux régimes tarifaires. Nous n'avons cependant pas encore reçu le rapport final de la CCT, mais seulement un rapport préliminaire qui contient un certain nombre de recommandations immédiates prévoyant une plus grande flexibilité sur les prix pratiqués par les compagnies. Ce rapport sera publié dans les jours qui viennent, mais la Commission souhaite disposer de quelques semaines encore avant de publier

[*Text*]

their final report, and that would be applied. So there will be a new pricing régime in place before the summer.

At that point in time, of course, Mr. Chairman, it is up to the participants in the industry to begin using their own imagination and innovation to begin determining how to compete. The whole thrust of the policy is to get away from the government's telling the airlines what to do. What we are trying to encourage, and I would assume, Mr. Mazankowski, coming from the party and philosophy that he espouses, would understand full well that is the essence of competition—to get government away from the point of view of dictating to private operators how to set their prices and where to fly and who to fly to. This is an attempt to create a system in which the market drives the price, not the government. That is really what we are aiming at. I think we have substantially achieved that, both by the new pricing régime; by the very clear signals of the CTC on competition; by the substantial relaxation of the route structure and the designation that will allow new airlines to enter into it. I give one example. With the application Wardair, for example, is now free to apply for full national service as a scheduled carrier and provide the price competition that it would in those kinds of areas.

Either Mr. Mazankowski is disavowing his belief that I have heard expressed on many occasions before, that competition is healthy and will bring prices down, and is in fact adopting a more socialist position, or in fact that he is suggesting that the airline industry is not capable of being able to respond to the kind of flexibility and openness that this new system provides.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that interpretation is totally inaccurate and the Minister knows very well that I do not disagree with the pricing concept arrived at in the marketplace. The fact is that the Minister says that the policy he is espousing will require pricing controls over the period of two years. That is stated in the policy. He cannot have it both ways. He cannot, on the one hand say, we are not going to lift the pricing controls and then say, yes we are. It is a very convoluted way of saying you are not going to have any pricing controls when you have it included, and I am referring to page 7.

The other point, Mr. Chairman, and the point that has been made time and time again, is the must-go traveller who really has been bearing the brunt of the high cost of air travel. Today, on the basis of the seat sale, just looking at the fare between Edmonton and Toronto on a return basis, it varies anywhere from $199 return to roughly $1,040, if you take the deep discount fare and compare it with the first class fare.

Can the Minister outline to me how this policy will serve to narrow that gap?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I am very pleased to provide an elementary case of market economy for Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Well, the Minister does not have to get smart. I have asked the question on a very serious matter.

[*Translation*]

son rapport final. Un nouveau régime des prix sera donc en place avant l'été.

Il appartiendra à ce moment-là, évidemment, aux compagnies d'innover et de faire preuve d'imagination quant aux moyens de cette concurrence. Toute cette politique vise justement à réduire l'intervention du gouvernement qui ne dira plus aux compagnies aériennes ce qu'elles doivent faire. Le gouvernement va cesser de dicter aux entreprises privées quels tarifs elles doivent pratiquer, quelles lignes elles doivent desservir et ne pas desservir et il me semble que cela correspond tout à fait à l'idéologie du parti de M. Mazankowski et constitue l'essence même de la concurrence. Il s'agit de mettre en place un système où le marché dicte les prix, et non plus le gouvernement. C'est cela que nous visons. Je crois que nous y sommes à peu près parvenus, à la fois au moyen du nouveau régime des prix, par les indications très claires que donnera la CCT sur la concurrence, par l'assouplissement considérable des limitations imposées à la desserte qui permettront à des compagnies nouvelles de se mettre sur les rangs. Je vous en ai donné un exemple: Wardair est maintenant libre d'offrir un service national complet sur toutes les lignes, avec un horaire régulier, et de concurrencer ainsi les autres transporteurs sur les prix qu'ils pratiquent.

Soit M. Mazankowski revient sur les principes que je l'ai entendu défendre à de nombreuses reprises, à savoir que la concurrence est saine et fait baisser les prix, pour adopter une position plus socialiste, soit il prétend que les compagnies aériennes ne sont pas capables de réagir à la flexibilité et à la liberté nouvelles que ce nouveau système leur apporte.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cette interprétation est tout à fait inexacte et le ministre sait très bien que je ne suis pas du tout opposé à la liberté des prix dictés par le marché. Le fait est que la politique que le ministre propose maintient le contrôle des prix pendant encore deux ans. C'est dit en toutes lettres. Il ne peut pas faire les deux en même temps. Il ne peut pas affirmer, d'une part, que le contrôle des prix est maintenu et, d'autre part, prétendre qu'il est supprimé. C'est une façon très contournée de dire qu'il n'y aura plus de contrôle des prix alors qu'en même temps on le maintient. Je vous renvoie ici à la page 7.

Par ailleurs, monsieur le président, et cela a été dit à maintes et maintes reprises, le problème est surtout celui du voyageur obligé car c'est lui qui souffre des tarifs les plus élevés. Avec les rabais pratiqués dans certaines conditions, le tarif aller-retour entre Edmonton et Toronto varie de 199$ pour le billet le moins cher à 1040$ pour le billet première classe.

Le ministre peut-il nous dire en quoi cette politique va réduire cet écart?

M. Axworthy: Monsieur le président, c'est avec grand plaisir que je vais faire un cours élémentaire d'économie de marché à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Le ministre peut s'abstenir d'ironiser. Ma question portait sur un sujet de première importance.

[*Texte*]

• 1010

Mr. Axworthy: I am not prepared to answer . . .

Mr. Mazankowski: If he wants to act like the Prime Minister here . . . We have given him the courtesy to come before the committee and explain his policy. I am not engaged in a smart-alec exchange.

Mr. Axworthy: Mr. Mazankowski . . .

Mr. Mazankowski: Let us try to get some clarification on the policy . . .

Mr. Axworthy: Mr. Mazankowski, would you like an answer?

Mr. Mazankowski: —that was written in such convoluted fashion.

Mr. Axworthy: Would you like an answer or do you want to be rude?

Mr. Mazankowski: You are the one that is being rude!

Mr. Axworthy: Please, if you want an answer, I am prepared to give it.

Mr. Mazankowski: Do it in a civilized manner!

The Chairman: Order! Order!

Mr. Axworthy: If I saw some example of that, we might be prepared to follow it.

To go back to the rudimentary lesson, the fact of the matter is that where an existing route is being served by one airline or the other, under the new rules the opportunity for other airlines, whether it is someone who is now designated regional but which will have that designation lifted, can provide an application to serve that route as well, and provide the opportunity for a lower price for the must-go traveller. You have totally and completely misunderstood the concept. This is not applying to frills or discount fares; it is an across-the-board change in elimination of pricing and as soon as we have completed with the CTC their final report, it will apply this kind of flexibility to set fares for all travellers, not just pleasure travellers. I would suggest that, again, we go back to some of those elementary rules on how competition works.

You can either provide competition through service or you provide competition through price. This allows airlines of all kinds, to provide the kind of competition that, they feel, is best enabling them to attract more customers or develop a new market.

Mr. Mazankowski: Then could . . .

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, your time is up. We will come back to you; you are the only one on that side on the second round.

Mr. Deniger, please.

Monsieur Deniger, c'est votre tour.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je dois vous avouer que je suis plus que satisfait; je suis très heureux. La politique que vous avez énoncée ce matin est une politique qui, d'après moi, va

[*Traduction*]

M. Axworthy: Je ne suis pas disposé à répondre . . .

M. Mazankowski: Sil veut jouer au premier ministre . . . Nous avons eu la courtoisie de l'inviter à expliquer sa politique devant le Comité. Il ne s'agit pas de roublardise.

M. Axworthy: Monsieur Mazankowski . . .

M. Mazankowski: Tirons cette politique au clair . . .

M. Axworthy: Monsieur Mazankowski, aimeriez-vous avoir une réponse?

M. Mazankowski: . . . politique qui a été rédigée de façon si alambiquée.

M. Axworthy: Voulez-vous une réponse ou voulez-vous continuer à être impoli?

M. Mazankowski: C'est vous qui êtes impoli!

M. Axworthy: Si vous voulez bien, je suis prêt à vous donner une réponse.

M. Mazankowski: Eh bien, faites-le de façon civilisée!

Le président: À l'ordre!

M. Axworthy: S'il y avait un exemple à suivre, nous le ferions.

Pour revenir au cours élémentaire d'économie, en vertu du nouveau règlement, les lignes aériennes pourront assurer le service sur des routes actuellement desservies par des transporteurs régionaux. Ainsi, le voyageur obligé pourra profiter d'un tarif moindre. Il y a un quiproquo total ici. Il ne s'agit pas d'ajouter des services spéciaux ou de réduire des tarifs, mais plutôt de modifications générales à la réglementation des prix. Dès que nous aurons terminé le rapport final avec la CCT, nous serons en mesure d'instaurer une structure tarifaire plus souple qui bénéficiera non seulement aux vacanciers mais à tous les voyageurs. Je répète qu'il serait très utile de repasser les principes élémentaires de la concurrence.

La concurrence sera créée soit par les services offerts, soit par les tarifs. Aussi les lignes aériennes de partout pourront faire concurrence là où elles estiment pouvoir attirer la plus grande clientèle ou de nouveaux marchés.

M. Mazankowski: Et ensuite . . .

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, votre temps est écoulé. Vous aurez une deuxième chance car vous êtes le seul de votre parti à vouloir prendre la parole au deuxième tour.

Monsieur Deniger, s'il vous plaît.

Mr. Deniger, you have the floor.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I must say that I am more than satisfied. I am extremely happy. The policy you announce this morning will,

[*Text*]

satisfaire à la fois les consommateurs canadiens et les entrepreneurs canadiens.

D'abord, je dois parler du document que le Comité avait préparé il y a deux ans: *Politique de transport aérien intérieur*. Votre prédécesseur, malheureusement, a ignoré ce document, mais vous, vous avez eu le courage de l'analyser et d'y travailler, pour arriver aujourd'hui avec une politique dont le fondement même découle du travail de ce Comité, dont il est fait état dans ce document. Je tiens à vous remercier, parce que, comme parlementaires, on a enfin l'impression que ce Comité et les documents que l'on présente servent à quelque chose.

Deuxièmement, monsieur le ministre, je tiens à vous dire que j'attends avec hâte et enthousiasme l'ordre de renvoi que vous allez présenter à la Chambre. Les cinq points dont vous allez confier l'étude à ce Comité sont fondamentaux. Tout le processus de déréglementation, la nature même d'Air Canada, toute la question du prix, sont des questions fondamentales qui, d'après moi, méritent d'être étudiées. Je vous assure que les députés, tout au moins les ministériels, attendent avec enthousiasme cet ordre de renvoi et feront honneur au Parlement canadien.

Pour ce qui est de la question des prix, au sujet de laquelle M. Mazankowski s'inquiète, je pense, monsieur le ministre, que vous avez fait preuve d'énormément de flexibilité. Ce que l'industrie aéronautique semblait craindre, c'est que votre politique, comme celle des Américains, s'applique brutalement, du jour au lendemain. Je sais fort bien, et tous les députés de cette Chambre également, que les compagnies aériennes voulaient cette période de transition qui va leur permettre d'ajuster leurs politiques et leurs méthodes de travail. Cette période d'ajustement, vous l'avez conservée.

Quant à la Commission canadienne des transports, monsieur le ministre, vous ne l'avez pas abolie. Vous lui laissez un rôle important, parce qu'il ne s'agit pas d'une déréglementation, mais d'une libéralisation de la réglementation aérienne. Il va continuer à y avoir de la réglementation.

Monsieur le ministre, pour ce qui est de la croissance des pouvoirs des compagnies aériennes, une chose me semble fondamentale, et c'est ce qu'il y a de plus important dans votre politique. Dans le passé, les compagnies aériennes qui avaient des routes protégées n'étaient pas motivées à réduire les tarifs. Au contraire! Elles n'étaient pas motivées non plus à réduire leurs coûts, parce que ces derniers étaient passés aux consommateurs qui, à ce moment-là, avaient à payer des tarifs souvent trop élevés. Ce n'est que depuis le moment où nous avons commencé à parler de libéralisation des tarifs aériens, de libéralisation de la réglementation aérienne, que les compagnies font des efforts pour réduire leurs tarifs.

• 1015

Il me semble, monsieur le président, qu'il est impossible maintenant que les tarifs ne soient pas réduits, car ce ne seront plus les fonctionnaires et les administrateurs dans une tour à Hull qui fixeront les tarifs. Ce seront désormais les forces du marché et le talent de la compagnie qui offrira le service. Si la compagnie qui offre le service est une compagnie bien gérée,

[*Translation*]

in my view, satisfy both Canadian consumers and Canadian business.

The document published by the committee two years ago entitled *Domestic Air Transportation Policy* was, unfortunately, ignored by your predecessor. However, you have had the courage to analyse it and to work on it and to come here today with a policy based on the very work of this committee as described in the document. I would like to thank you because as parliamentarians, we are finally getting the feeling that this committee and its work are serving a purpose.

Also, Mr. Minister, I would like to assure you that I am anxiously awaiting the order of reference from the House. The five points you have referred to this committee are fundamental. The whole process of deregulation, the very nature of Air Canada, the whole question of pricing are all basic questions that must be studied. I can assure you that the members, at least on this side, are anxiously awaiting the order of reference and will be an honour to the Canadian Parliament.

Regarding the question of fares that is of such concern to Mr. Mazankowski, I feel that you have been extremely flexible, Mr. Minister. The aeronautical industry was afraid that your policy would be applied with the same brutality as in the United States, that it would be brought in overnight. I fully realize as do all the members of this House that the airlines wanted this transition period in order to adjust their policies and their working methods in consequence. You have respected the need for that period of adjustment.

Mr. Minister, you have not abolished the Canadian Transport Commission. You have left it with an important role because you have not deregulated, but rather liberalized airline regulations. There will continue to be regulation.

Mr. Minister, the fundamental question of increased powers of airlines is what I consider to be the most important aspect of your policy. In the past, airline companies with protected routes had no motivation to reduce their fares. Quite the contrary. They were no more motivated to reduce their fares because their costs were passed on to the consumer who often paid fares that were too high. It is only since we have started talking about liberalizing air fares and airline regulations that the airline companies have started trying to reduce fares.

Mr. Chairman, I think it would be impossible for fares not to go down as they will no longer be determined by officials and administrators in a tower in Hull. Henceforth, it will be up to market forces and the ability of a company to offer a service. If an airline is well managed, if the service is good, if the employees are motivated and the passengers are interested

[*Texte*]

qui offre un bon service, qui a des employés motivés et des passagers intéressés à voyager dans ses avions, à ce moment-là, les tarifs en seront réduits d'autant. Si la compagnie offre un mauvais service, si elle n'a pas des employés motivés, si les Canadiens ne sont pas intéressés à l'avion ou à la route désignée, à ce moment-là, ça ne marchera sûrement pas.

Monsieur le ministre, vous parlez dans votre document de productivité, d'efficacité, d'innovation. Il y a longtemps que j'utilise ces termes-là à ce Comité, et je suis enfin satisfait de votre politique. Par le passé, comme député, j'avais souvent l'impression de crier dans le désert. Souvent, personne n'écoutait ce que l'on disait. Vous, vous avez eu le courage, la conviction et l'habilité d'avancer une politique qui est la meilleure politique pour les consommateurs canadiens, qui est la meilleure politique pour les entrepreneurs canadiens, qui est la meilleure politique pour les compagnies canadiennes d'aviation qui ont le courage et l'habilité de se prendre en main et de donner aux Canadiens le bon service qu'ils méritent.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Il n'y a pas beaucoup de questions là-dedans!

M. Deniger: Ce sont mes commentaires.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I can only agree with Mr. Deniger.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

I want to assure the Minister that I am glad he chose to make this presentation to the committee this morning, but I felt a bit manipulated. I listened to radio reports several times this morning citing what Mr. Axworthy was going to tell us this morning. He still could not resist trying to make all the plays he could. But I agree with Mr. Mazankowski that it is right and proper that this is the place, in Parliament, where these kinds of announcements should be made and not, as has happened so much before, before a press conference.

Mr. Chairman, by way of preliminary comment I want to say to the Minister and to my colleagues on the committee that . . . while I have pointed it out before, this is an occasion when it needs repeating and emphasizing. We have maintained in the submission I made to the CTC in Regina on March 29 that we can have lower fares with minimum deregulation. What liberalizing or deregulation there can be is in the matter of fare setting, but there are other areas where, as Mr. Deniger himself has said, regulations will not only have to be kept but in some areas have to be enlarged and maintained and strictly enforced.

What I find strange is that in a typical Canadian way, I suppose, as soon as we get something built up that is really good and most Canadians are really proud of we try to tear it down. From 1937 on Trans Canada Airlines, paid by the taxpayers, built up all the routes in Canada right into the formation of Air Canada, and all the years they lost money the taxpayers footed the bill, first through the CNR financing bills and then later on when they lost money through direct subsidy.

[*Traduction*]

in flying with that airline, fares will consequently be reduced. If service is poor, if the employees of the airline are not motivated, if the public is not interested in flying with it or in taking the routes it offers, then it will obviously not succeed.

Mr. Minister, in your document you mention productivity, efficiency and innovation. I have been using those words in this committee for a long time now and, finally, I am getting some satisfaction thanks to your policy. In the past, I often felt my words were lost. Very often, nobody listened to what a member had to say. However, you have had the courage, the conviction and the ability to bring forth a policy that is the best for Canadian consumers, the best for Canadian business and the best for Canadian aviation companies that have the courage and the competence to take their fares in hand and to give Canadians the good service they deserve.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: There are not very many questions in all that!

Mr. Deniger: They were my comments.

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne peux qu'être d'accord avec M. Deniger.

Le vice-président: Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je suis content que vous ayez choisi d'annoncer votre politique au Comité ce matin, mais je me sens quelque peu manipulé. A plusieurs reprises ce matin, on annonçait déjà à la radio ce que M. Axworthy allait nous dire ici. Il n'a pas pu résister à la tentation de tirer toutes les ficelles qu'il pouvait. Toutefois, je suis d'accord avec M. Mazankowski que c'est au Parlement qu'il faut faire ces annonces et non pas en conférence de presse comme cela a souvent été le cas.

Monsieur le président, je voudrais faire précéder mes remarques d'un commentaire que j'ai formulé à plusieurs reprises auprès du ministre et de mes collègues, et qui mérite d'être souligné de nouveau. Dans la présentation que j'ai faite devant la CCT le 29 mars à Régina, une déréglementation minime suffira pour abaisser les tarifs. On peut libéraliser ou déréglementer la fixation des tarifs. Toutefois, comme M. Deniger l'a dit lui-même, il ne faut pas seulement maintenir le règlement dans certains cas, mais l'élargir et assurer son application la plus stricte.

Ce qui me paraît bizarre, c'est l'attitude typiquement canadienne de détruire quelque chose dès que nous pouvons en être fiers. Dès 1937, la compagnie Trans Canada, financée par les contribuables, s'est mise à établir toutes les routes aériennes jusqu'au moment où elle est devenue Air Canada. Pendant toutes les années où cela n'était pas rentable, ce sont les contribuables qui en ont fait les frais. D'abord, il y a eu les mesures de financement pour le CNR et ensuite les subven-

[*Text*]

In all the years they were building up those routes the private sector was not interested because they could not make a buck so the taxpayers did it. But as soon as Air Canada starts to succeed here come CP Air and all the rest wanting a piece of the gravy off the top, which I think has been unfair to the taxpayers. We were just nicely getting to the place where, until the recession hit, Air Canada is making money and the taxpayers are finally going to get a return on their investment and along come all the rest to cut that up, which I find somewhat unfair because it is an airline that an overwhelming majority of people in this country are proud of.

• 1020

Every nation should have a national airline of its own and an international airline of its own, and this continuous whittling away and sniping at Air Canada . . . It won an international award or gold medal in 1982 for efficiency, fuel consumption, energy consumption, service, training, staffing, management, you name it. It is one of the top 10 airlines in the world, and here we are trying to chop it up. It seems to me there is too much of this demand from some in this country who have champagne ideas about the number of airlines and the number of routes for a beer market. Our market is not big enough, as it is in the United States, to handle a multiplicity of airlines. They will take turns going broke and running around for a subsidy.

Mr. Chairman, I want to ask the Minister, because I cannot find much in his preliminary remarks, unless I missed it, if it is his intention on the matter of entry and exit . . . I come from a smaller city in Canada. I have noticed that we have had a fair amount of deregulation already in the matter of fares—discount fares and deep discount fares and seat sales—but we have not noticed much benefit of that from places like Regina and Saskatoon or Moncton.

When Air Canada served our city by itself and Regina started to pay and so did Saskatoon, then permission was given for PWA to enter. Air Canada gave up two flights a day in and out of Regina and Saskatoon to make room for PWA. Then along comes CP Air, and they want in. They were let in. The recession hit and CP Air, which came in with great fanfare and full-page ads and everything else, just pulls out because they could not make any money. CP Air, for example—and others have done this from time to time—are not prepared to take the bad with the good. They just want the juicy routes, and I guess that means the taxpayer is left to pay for the routes that are not so juicy.

On the matter of entry and exit into airports and into routes, is it the intention of the government to maintain a degree of

[*Translation*]

tions directes. Pendant toutes ces années, le secteur privé ne s'intéressait pas à établir ces routes, ne s'y intéressait pas parce qu'il ne pouvait pas réaliser de bénéfices, alors ce sont les contribuables qui ont payé. Aussitôt qu'Air Canada a commencé à s'en sortir, on a créé C.P. Air et toutes les autres lignes qui voulaient leur part du gâteau. C'était très injuste envers les contribuables. On était presque arrivé au point où, abstraction faite de la récession, Air Canada devenait rentable et les contribuables commençaient à voir la rentabilité de leurs investissements. Je trouve qu'il est quelque peu injuste de tout démolir à ce moment-ci car cette ligne aérienne est enfin devenue la fierté des Canadiens.

Toute nation devrait posséder une société aérienne nationale qui lui soit propre et une société aérienne internationale qui lui soit propre, et cette façon de continuellement gruger et dénigrer Air Canada . . . cette dernière a gagné un prix international ou une médaille d'or en 1982 pour son efficacité, sa consommation de carburant, sa consommation énergétique, son service, la formation de son personnel, la dotation, la direction, pour tout quoi. C'est l'une des 10 premières sociétés aériennes au monde, et voici que nous tentons de la démembrer. Il me semble qu'on entend beaucoup trop au pays la voix de ceux qui ont des idées de champagne quant au nombre de sociétés aériennes et quant au nombre de routes pour un marché de buveurs de bière. Notre marché n'est pas suffisamment grand, comme c'est le cas aux États-Unis, pour accommoder un grand nombre de sociétés aériennes. C'est à tour de rôle qu'elles feront faillite et qu'elles feront la ronde pour obtenir des subventions.

Monsieur le président, je veux demander au ministre, car je ne trouve rien à ce sujet dans ses remarques préliminaires, à moins que cela ne m'ait échappé, si c'est ou non son intention en ce qui concerne l'accès au marché et le retrait . . . je viens d'une des petites villes du Canada. J'ai remarqué que nous avons déjà eu une certaine déréglementation en ce qui concerne les tarifs-les tarifs à rabais et les tarifs très réduits et les ventes de sièges—mais je n'ai pas remarqué que cela avait beaucoup profité à des endroits comme Regina et Saskatoon ou Moncton.

Lorsque seule Air Canada desservait notre ville, et que Regina a commencé à être rentable ainsi que Saskatoon, on a accordé la permission à PWA d'accéder au marché. Air Canada a abandonné deux vols par jour à destination et en provenance de Regina et Saskatoon afin de faire de la place pour PWA. Alors CP Air s'est amenée, voulant sa part. On la lui a donnée. La crise est venue et CP Air qui s'était amenée à grand renforts de publicité et tout le reste, s'est tout simplement retirée, car elle n'y gagnait pas d'argent. CP Air, par exemple—et d'autres l'ont fait de temps à autre—n'est pas disposée à prendre le bon avec le mauvais. Elle veut tout simplement les routes payantes, et je suppose que cela signifie que c'est au contribuable qu'il revient de payer pour les routes qui ne sont pas rentables.

Pour ce qui est de s'installer et de quitter les aéroports et les routes, est-ce l'intention du gouvernement de maintenir un

[*Texte*]

regulation which will require a balance of those routes, so that an airline just could not come in and decide that they want Halifax, Montreal, Toronto, Vancouver and maybe Calgary or Edmonton and to heck with the rest of the country, further fractionalizing the market which is there? But they want to move in and get a piece of the larger market. Is it the intention to just allow them to come and go, in and out, whenever they please?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, let me first say this to Mr. Benjamin. I would ask him again to take time to look at the actual policy statement, which is a fairly extensive 20-page document, and I think he would find most of his question answered. In short-hand answers, I can first take examples from his own Province of Saskatchewan, where there is a number of locally based airlines—and I think of Norcanair in particular—who have a very strong interest in providing a much more extensive frequency of service to many of the smaller points in that province itself, and under this new policy, will now be free to do so. Therefore, the opportunity is now available for people in his own province to get both a higher level and frequency of service and also to provide for more competition, which can lead to price change and overcome some of the problems he described.

But what we are prescribing here is not full deregulation. We are talking about eliminating the designation of roles between local, regional and national carriers. We are talking about lifting restrictions on the licences so that many of the existing licences, which have very specific criteria as to what kind of equipment to use, how many flights and where they must stop, will also be lifted. But the application for entry would still be required by the CTC.

• 1025

Now, we are issuing a policy statement very clearly to the CTC in that in the past I think the commission has understood that part of its role and responsibility is to respond to the policy initiatives of the government, to provide for a much higher level of competition in those applications, to adjust and refine the definition they have been using on public convenience and necessity and particularly to give a greater opportunity for new entry. That also carries with it the same freedom of exit subject to the notification that we have put forward in the policy statement. That only applies where there is new entry. In other conditions the same terms apply, that they still must apply to the CTC for the approvals. That has not changed.

That is one of the references, in fact, that I am putting forward to the committee to determine how much further we might go in those areas. This takes it several steps beyond where the committee itself reported in 1982, but I think that before we went into a full and complete open entry, open exit system I would want this committee to examine the matter further if they felt so inclined to do.

[*Traduction*]

certain niveau de réglementation qui maintienne l'équilibre de ces routes, de façon à ce qu'une société aérienne ne puisse pas tout simplement s'amener et décider qu'elle veut Halifax, Montréal, Toronto, Vancouver et peut-être Calgary ou Edmonton et faire fi du reste du pays, fractionnant encore plus le marché qui existe? Car elles veulent s'installer et prendre une part du marché le plus important. Est-ce votre intention de leur permettre tout simplement de venir et de partir, à leur gré?

M. Axworthy: Monsieur le président, permettez-moi tout d'abord de dire ceci à M. Benjamin. Je lui demanderai encore une fois d'examiner le document où est énoncée la politique, document assez exhaustif de 20 pages, car je crois qu'il trouvera réponse à la plupart de ses questions. Mais en bref, je peux prendre à titre d'exemple sa propre province de la Saskatchewan, où il y a plusieurs sociétés aériennes locales—et je songe tout particulièrement à Norcanair—qui s'intéressent énormément à fournir un service beaucoup plus fréquent à de nombreux petits points de la province même, et aux termes de cette nouvelle politique, ce sera possible. Par conséquent, il sera maintenant possible pour les citoyens de sa propre province d'obtenir un service plus grand et plus fréquent où il y aura une plus grande concurrence, ce qui entraînera une modification des tarifs et surmontera certains des problèmes qu'il décrit.

Ce que nous recommandons ici, ce n'est pas la déréglementation complète. Nous parlons d'éliminer la distinction de rôles entre les transporteurs locaux, régionaux et nationaux. Nous parlons de lever les restrictions sur les permis de façon à ce que les critères très précis de certains permis sur le genre d'équipement à utiliser, sur le nombre de vols et sur les escales, seront également levés. Il faudra néanmoins présenter une demande d'accès au marché à la CCT.

Nous nous trouvons à donner un énoncé de politique très clair à la CCT, laquelle par le passé avait conçu son rôle et ses responsabilités comme étant en partie de réagir aux initiatives de politique du gouvernement, afin que la Commission encourage une concurrence beaucoup plus grande dans les demandes, et pour qu'elle ajuste et raffine sa définition de commodité et de nécessité et plus particulièrement, pour qu'elle ouvre la porte plus grande à l'exploitation de nouveaux marchés. Cela comprend les mêmes dispositions de liberté d'abandon d'un marché assujetti à la nécessité de donner avis que nous préconisons dans l'énoncé de la politique. Ces dispositions ne s'appliquent que lorsqu'il y a exploitation d'un nouveau marché. Dans d'autres circonstances, les mêmes conditions s'appliquent que par le passé, et il faudra toujours demander l'autorisation de la CCT. Cela n'a pas changé.

C'est d'ailleurs l'une des questions que je vais soumettre au Comité afin qu'il étudie la question de savoir si nous pouvons aller plus loin dans ces domaines. Ce serait bien sûr aller beaucoup plus loin que la position dont faisait état le Comité en 1982, mais j'ai pensé qu'avant d'adopter un régime total d'accès et d'abandon, il serait souhaitable que le présent

[*Text*]

Mr. Benjamin: It is the intention, then, in the meantime that CTC can prevent an entry or prevent an exit or allow an entry and exit under conditions that would make sure that the smaller and more outlying centres are not going to get it in the ear like so many smaller centres did in the United States?

Mr. Axworthy: First I think it is important to debunk some of that mythology about smaller communities getting it in the ear in the United States. That simply, I would say, is not an accurate portrayal of what has taken place there. We have discussed it I think extensively in this committee beforehand, but the CTC still has that licensing responsibility that was there but under a very different set of criteria than was there before.

The Vice-Chairman: This concludes your time.

I wish to explain to the members of the committee . . .

Mr. Benjamin: I thought we had 15 minutes.

The Vice-Chairman: No, I have given the first spokesman of each party 10 minutes in the light of the fact that the Minister said he would be leaving at 10.30 a.m.

I have four names, Mr. Minister, of people who indicated right from the beginning of the meeting that they wished to make comments or ask questions. The suggestion made to me by one of the members was could we ask each one to stick to two minutes or two and a half minutes so we can get them through, if you can stay with us that long.

Mr. Axworthy: In those circumstances . . .

The Vice-Chairman: Okay. Then I call on Mr. Harquail with that admonishment.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I agree that with a 50-50 split on the 10 we would have 5, and the Minister is indicating he has a little extra time. We will try not to abuse that.

The Vice-Chairman: Go ahead.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I want as well not only to welcome the Minister here to the committee but to congratulate him in the short time he has been Minister on the type of dynamic action he is bringing to the ministry, not only in deregulation but in safety and other questions that have been of concern to this committee.

I also want to support statements that have been made earlier about how appropriate it is and certainly how much importance we place on the fact that the Minister has deemed fit to come before the committee with his statement this morning. That is very important and certainly a point we have had an opportunity to raise in the House and in committee and one to be recommended also to his colleagues . . . that if we are going to maintain the type of liaison he talks about on page 12 where he says:

[*Translation*]

Comité examine la question d'une façon un peu plus approfondie s'il estime vouloir le faire.

M. Benjamin: Est-ce alors votre intention, entre-temps, que la Commission empêche l'accès ou l'abandon ou permette l'accès et l'abandon aux termes de conditions qui garantiraient aux petits centres et aux centres éloignés qu'ils ne vont pas en prendre pour leur rhume comme cela s'est produit aux États-Unis?

M. Axworthy: Tout d'abord, je crois qu'il est important de démentir une certaine mythologie au sujet des petites localités qui en ont pris pour leur rhume aux États-Unis. À mon avis, très simplement, ce n'est pas là une description juste de ce qui a eu lieu. Je crois que nous en avons discuté en détail ici au Comité auparavant, mais la CCT détient toujours la responsabilité qui existait d'accorder des permis, mais en vertu d'un ensemble très différent de critères.

Le vice-président: Votre temps est écoulé.

Je tiens à expliquer aux membres du Comité . . .

M. Benjamin: Je croyais que nous avions 15 minutes.

Le vice-président: Non, j'ai accordé au premier porte-parole de chaque parti dix minutes, à la lumière du fait que le ministre a dit devoir partir à 10h30.

J'ai quatre noms, monsieur le ministre, de gens qui ont indiqué dès le début de la réunion qu'ils souhaitaient faire des commentaires ou poser des questions. L'un des députés me suggère que nous demandions à chacun de s'en tenir à deux minutes, ou deux minutes et demie, de façon à ce qu'ils puissent tous prendre la parole, si vous voulez bien rester avec nous le temps nécessaire.

M. Axworthy: Dans ces circonstances . . .

Le vice-président: Très bien. Dans ce cas, sous cette réserve, je cède la parole à M. Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je reconnais qu'en partageant 50/50, ces dix minutes, nous en aurons cinq, et puisque le ministre a laissé entendre qu'il avait un peu plus de temps, nous tenterons de ne pas en abuser.

Le vice-président: Allez-y.

M. Harquail: Monsieur le président, je tiens non seulement à souhaiter la bienvenue au ministre ici au Comité, mais à le féliciter du genre de mesures dynamiques dont il a donné l'exemple à son ministère depuis le peu de temps qu'il y est, non seulement en ce qui concerne la déréglementation, mais également la sécurité et d'autres questions qui intéressent notre Comité.

Je tiens également à appuyer ce qui a été dit précédemment sur l'à-propos de la comparution du ministre ce matin. C'est très important, il s'agit certainement d'un point que nous avons soulevé à la Chambre et en comité, et une marche à suivre à recommander également à ses collègues . . . que si nous voulons assurer le genre de liaison dont il parle à la page 15 où il dit:

[*Texte*]

I hope the committee will agree to take on this task with the same enthusiasm and sensitivity it has shown in the past.

I think with this kind of approach we will see this.

I also am very much supportive of and impressed with the statement by the Minister where he talks about our being able to restore the health of the air industry, encouraging productivity, competitiveness and innovation.

This morning, Mr. Chairman, I want to flag and underline the regional aspects of regional service. On pages 5, 8 and 9 of the Minister's statement he talks about the importance of protecting these regions. Certainly from the Atlantic region, while we are happy to see that the Minister is moving in this area of liberalization of the question of regulation . . . that at the same time we get some commitment from the Minister that there will be an abiding protection for the smaller local communities and that there will be no downgrading of the service.

• 1030

I would like to obtain from the Minister this morning some information and some assurances from him with respect to the references on pages 5, 7 and 8 to local, smaller communities that the larger airlines, when they get into taking advantage of the new policy, will not, in their eagerness to knock out their competitor, use equipment that is not up to scratch in terms of safety, that they will not downgrade in terms of their efficiency and they will not downgrade in terms of the service we enjoy now, for the obvious reasons. We would not be in agreement and supportive if we thought there was any possibility at all of any risk of downgrading of the efficiency and service.

I would like on behalf of Canadians living in the Atlantic area and certainly in my own district to get some assurances that we will be protected. Notwithstanding these new thrusts, will there be some provisions within the ministry to watchdog this so we will be protected and not find after the event has taken place that we are left in a weaker position than we are in now?

The Vice-Chairman: Mr. Minister, please.

Mr. Axworthy: Again, Mr. Chairman, I thank Mr. Harquail for his remarks.

Let me point out to him a number of ingredients that are in the policy statement and that we can elaborate on again after the committee has had a chance to read it.

First, we did exclude from the new policy the parts of northern Canada so in areas where there was quite clearly a lack of market base we would continue with the same rules subject to the kind of examination that both the CTC and this committee might provide us with. I think we felt that we are open to suggestion and recommendation both on the definition of where that policy should apply and also what it might include.

I would point out that there was a pretty strong concern raised, both during the CTC hearings and to me personally

[*Traduction*]

J'espère que le Comité acceptera de faire ce travail avec le même enthousiasme et le même soin que dans le passé.

Je crois que grâce à une approche de ce genre, cela nous sera possible.

Je suis également tout à fait d'accord avec la déclaration du ministre, où il dit que nous pourrons remettre sur pied l'industrie aérienne en encourageant la productivité, la concurrence et l'innovation.

Ce matin, monsieur le président, je veux souligner et accentuer les aspects régionaux du service régional. Aux pages 5, 8 et 9 de la déclaration du ministre, il parle de l'importance de protéger ces régions. Il est certain que dans la région de l'Atlantique, bien que nous soyons heureux de voir le ministre avancer la cause de la libéralisation des règlements . . . il est important qu'en même temps, nous obtenions certains engagements du ministre en vue d'assurer une protection aux plus petites localités et de nous assurer qu'il n'y aura aucune dépréciation du service.

J'aimerais que le ministre nous donne ce matin des précisions concernant les pages 5, 7 et 8 où il traite des petites localités et nous donne l'assurance que les grosses compagnies, mettant à profit la nouvelle politique et cherchant à mettre en déroute leurs concurrents, ne vont pas mettre en service des avions moins sécuritaires et ne vont pas réduire, pour des raisons évidentes, l'efficacité et la qualité du service dont nous jouissons maintenant. Nous ne serions pas en faveur de cette politique s'il y avait le moindre risque que la qualité et l'efficacité du service n'en souffrent.

Au nom des Canadiens de la région Atlantique, et certainement de la population de mon propre district, je voudrais obtenir l'assurance que nous serons protégés. Le ministre, en dépit de cette orientation nouvelle, conservera-t-il un certain contrôle de façon à ce que nous soyons protégés et ne nous retrouvions pas dans une situation pire que celle que nous connaissons.

Le vice-président: Monsieur le ministre, s'il vous plaît.

M. Axworthy: Monsieur le président, je remercie encore une fois M. Harquail de ses remarques.

Je voudrais attirer son attention sur un certain nombre d'éléments qui figurent dans l'énoncé de cette politique et dont nous pourrons traiter plus en détail lorsque le Comité aura pu l'étudier.

Tout d'abord, nous avons exclu de cette nouvelle politique le nord du Canada si bien que les mêmes règles continueront à s'appliquer là où le marché est insuffisant, sous réserve des changements que la CCT et votre Comité nous proposeront. Nous sommes ouverts à vos suggestions concernant l'aire géographique où la politique s'appliquera et son contenu.

Je vous signale cependant que de nombreuses petites localités du Nord ont insisté, aussi bien auprès de moi person-

[*Text*]

and during the course of our task force, by many smaller northern communities about the need to provide more competition in that area because they felt they were paying an extraordinarily high price for a fairly limited service at present. So there is no question there is an issue there that has to be examined.

As far as safety is concerned, I think it is quite important and I thank Mr. Harquail for the opportunity to speak to it. Some groups have attempted to confuse the two, to say that liberalizing in the economic side would have impacts on the safety side. That is absolutely not the case. In fact, the two are quite separate and we are proceeding with a much stronger, more comprehensive judgment and decision on safety. I would point out the number of initiatives that have been taken. Mr. Sinclair, who is the air administrator, has been implementing a number of changes over the past year on the full-time audits of the major airlines, the development of the new Canadian Aviation Safety Board, the substantial extension of the inspector systems and proposed amendments there . . . all designed to ensure there is a much more rigorous safety requirement. So for those who have suggested that somehow will have an impact . . .

I will even point out for those who have pointed to the example in the United States that under their full deregulation policy the fact is that the last two years have been the two safest years in the history of their industry.

So the two are not related.

If you let your safety standards down, of course things will happen, but we do not intend to do that and that is not part of the policy.

I would also like to draw your attention particularly to the proposals that we are making for the development of local regional demonstration air carrier services. Particularly discussions in the Atlantic area indicated that many communities felt the present system is inadequate to their needs and there is a substantial limitation on the opportunity to travel, particularly in your province, Mr. Harquail, between a number of the major centres. You almost have to go to a major city to get to one of the communities in the same area. As someone said, to get from Halifax to Moncton you have to fly to Montreal. What we are attempting to do through this program will be the development of interline connections, intercommunity networks in those regions like the Atlantic, providing quality aircraft such as the DASH-8 could provide, and allowing the communities to work with local airlines to set up those programs.

• 1035

The best example is the one we are perhaps furthest advanced on, the development of a new program in the Gaspé, using the de Havilland aircraft, where we will move in towards providing that network of local community services. We will be prepared to work with those communities as a federal government in developing those demonstration projects along with local air carriers and local communities to provide that. In the meantime, the same licensing requirements of CTC on exit control continues.

[*Translation*]

nellement que durant les audiences de la CCT, sur la nécessité d'une plus grande concurrence dans la région car elles estiment payer un prix extraordinairement élevé à l'heure actuelle pour un service relativement limité. Il y a donc là un problème sur lequel il faudra se pencher.

Pour ce qui est de la sécurité, c'est une considération importante et je remercie M. Harquail de me donner l'occasion d'en parler. Certains tentent de faire un amalgame entre les deux questions, disant que la libéralisation économique se répercuterait négativement sur la sécurité. Cela est absolument faux. Les deux sujets sont tout à fait distincts et nous allons d'ailleurs renforcer les contrôles de sécurité. Nous avons d'ailleurs déjà pris un certain nombre d'initiatives à cet égard. M. Sinclair, qui est l'administrateur des transports aériens, a introduit un certain nombre de changements l'année passée en ce qui concerne les vérifications de sécurité permanente des grandes compagnies, la création d'un nouveau Conseil de la sécurité aéronautique, l'élargissement du système des inspecteurs, tout cela est destiné à renforcer la sécurité. Tous ceux qui prétendent donc que la sécurité en souffrira . . .

Je signale par ailleurs qu'aux États-Unis, où l'on a procédé à une déréglementation complète, les deux dernières années ont été celles où l'on a enregistré le moins d'accidents dans toute l'histoire des transports aériens.

Il n'y a donc aucun lien entre les deux.

Si l'on relâchait les normes de sécurité, alors oui, il y aurait un risque, mais nous n'avons pas l'intention de le faire et cela n'entre nullement dans notre politique.

J'attire également votre attention sur nos propositions concernant la mise en place de services témoins locaux. Il ressort de nos consultations dans la région Atlantique que de nombreuses localités se plaignent de l'insuffisance du réseau actuel qui limite considérablement les facilités de déplacement entre divers centres régionaux, et particulièrement dans votre province, monsieur Harquail. Il faut pratiquement passer par une grande ville pour aller d'une localité à une autre dans la même région. Comme quelqu'un l'a dit, pour aller de Halifax à Moncton, il faut d'abord passer par Montréal. Par ce programme, nous allons essayer de développer les lignes locales dans les régions comme les provinces maritimes, au moyen d'avions petits porteurs de qualité comme le DASH-8, et de permettre aux collectivités locales de collaborer avec les compagnies locales pour ouvrir de telles lignes.

Le meilleur exemple est celui de la mise au point, déjà avancée, du nouveau programme en Gaspésie où nous offrirons des services locaux avec des aéronefs de Havilland. Le gouvernement fédéral sera prêt à travailler avec ces collectivités pour l'organisation de projets-témoins avec les transporteurs locaux. Entre-temps, les mêmes exigences de la CCT s'appliquent au contrôle des abandons.

[*Texte*]

Mr. Harquail: Mr. Chairman . . .

The Vice-Chairman: I am sorry, Mr. Harquail, we agreed to share time, and you have gone beyond it.

Mr. Maltais.

M. Maltais: Merci, monsieur le président.

D'abord, je voudrais féliciter le ministre d'avoir enfin présenté une ébauche de politique sur le transport aérien. J'en appuie le principe, mais je pense que l'on devrait être extrêmement attentif quant à son application, car souvent il y a tout un monde entre l'énoncé des politiques gouvernementales et leur application. Alors, j'essaie d'être prudent, puisque je représente une région qui dépend essentiellement du transport aérien. En effet, la circonscription de Manicouagan n'est pas couverte par les routes sur les deux tiers de son territoire. Plusieurs compagnies aériennes font affaire dans le secteur. Il y en a qui fonctionnent relativement bien; pour d'autres, c'est un peu plus difficile.

Monsieur le président, la première remarque que j'aimerais faire, c'est qu'il ne faudrait pas, au départ, je pense, toucher à la société Air Canada. A mon avis, cette dernière a beaucoup d'expérience dans le secteur; elle peut nous apporter beaucoup d'éléments positifs dans le domaine de l'aéronautique. Donc, à ce chapitre-là, avant de commencer à déréglementer, on devrait être prudent. Je pense que la société d'État mérite actuellement d'être maintenue telle quelle. Au niveau d'une certaine déréglementation, c'est seulement à l'usage que l'on pourra voir ce que l'on pourra faire exactement, de façon concrète, par la suite.

Deuxièmement, monsieur le président, tout à l'heure, j'écoutais le ministre parler des provinces Maritimes; on parle aussi de l'Ouest. Chez nous, les régions, c'est peut-être plus local. On dit que de l'expérimentation sera faite avec la société de Havilland. Avez-vous l'intention d'avoir des secteurs témoins, par exemple la Basse-Côte-Nord ou la Gaspésie, qui pourraient être intégrés au niveau de l'expérimentation avec des Dash-8 ou des Otter, ou des Twin Otter? Je vous ferai remarquer qu'il existe des endroits où il n'y a pas d'aéroport. Ce sont donc des éléments importants.

En ce qui concerne la Commission canadienne des transports, j'ai l'impression, monsieur le ministre, que vous devriez lui donner un rôle d'arbitre extrêmement sévère, pour vous assurer que ce que vous allez déréglementer soit quand même vérifié au fur et à mesure et qu'une certaine réglementation demeure là où il n'y a pas de marché, comme vous l'avez dit tout à l'heure dans votre rapport préliminaire. On trouve beaucoup d'endroits où il n'y a pas de marché. Le danger d'une déréglementation comme celle-là, c'est que l'on fasse seulement le jeu des compagnies. Si l'on veut déréglementer, il faut que l'on fasse le jeu des citoyens. Toute la déréglementation, aussi partielle soit-elle, doit être faite en fonction des tarifs, ainsi que de la sécurité et de la possibilité de voyager pour les citoyens, et non pas seulement pour les députés ou les fonctionnaires qui possèdent des comptes de dépenses. Vous savez, monsieur le président, que tout le Canada a été fondé sur la

[*Traduction*]

M. Harquail: Monsieur le président . . .

Le vice-président: Je suis désolé, monsieur Harquail, mais nous nous étions mis d'accord pour partager le temps et vous avez déjà dépassé votre temps de parole.

Monsieur Maltais.

Mr. Maltais: Thank you, Mr. Chairman.

I should first like to congratulate the Minister for finally having drafted a policy in air transportation. Mr. Chairman, I support the principle but I think we must be very cautious in applying that principle because there is often a whole world of difference between policies and their application. I represent a region that basically depends on air transport. Actually, two-thirds of the riding of Manicouagan are not served. Several airlines deal in the area and some work relatively well. Others manage to get by.

Mr. Chairman, my first comment is that we should not touch Air Canada. I think Air Canada has a lot of experience in this sector and can bring a lot of positive elements to the aeronautical industry. So before we deregulate, we must be cautious. I think that this Crown corporation should be maintained in its present form. It is only with time and practice that you will be able to tell exactly how much we can do with deregulation.

Also, Mr. Chairman, earlier I was listening to the Minister talk about the Maritimes and the West. In our area, we operate on a more local basis. You mentioned the projects with the de Havilland aircraft. Do you intend to have demonstration areas like the lower north shore or the Gaspé? Could the project be combined with the demonstration of Dash-8s, Otters or Twin Otters? I might point out that there are places where there is no airport, Mr. Chairman. This is an important point.

Mr. Minister, I think that you should give the Canadian Transportation Commission the role of an extremely arbiter to make sure that the deregulation is monitored and that there is regulation where there is no market, as you pointed out earlier in your opening statement. There are many places where there is no market. The danger of this deregulation, Mr. Chairman, is that we play into the hands of the companies. By deregulating, we should be trying to serve the public. As partial as this deregulation may be, it must be done with fares, safety and the travelling public in mind and not members of Parliament or officials with expense accounts. You know, Mr. Chairman, that Canada was founded because of transportation. So it is very important that we act responsibly at this point.

[*Text*]

question des transports. Donc, il est important, à ce stade-ci, que l'on soit extrêmement responsables.

Pour terminer mes remarques, monsieur le président, parce que le temps presse, j'aimerais aborder la question de la carte qui a été présentée au niveau de la zone réglementée par rapport à la zone libéralisée. J'aimerais que l'on revienne au niveau du 50e ou du 55e parallèle. Je pense qu'il y aura des ajustements à faire, de façon concrète. Comme on peut le constater, au niveau de la Côte-Nord et de la Côte-Sud, il y a des différences marquantes. Ce sont les mêmes compagnies qui sont là. Je pense que l'on devrait étudier un peu plus la chose avant de faire de cette carte-là la carte définitive.

Merci.

Le vice-président: Merci.

Voulez-vous faire des observations, monsieur le ministre?

Mr. Axworthy: Again, Mr. Chairman, I think that is one of the reasons why I propose in effect the two-phased approach—that we would introduce the liberalizing phases first, which will allow us to begin test out many of the concepts—and whether this committee would be the watchdog for the further application of that, particularly in looking at the future role of whether we provide legislative changes in the role of Air Canada and others. I think this committee has demonstrated in 1982 its deep interest and knowledge in this area. I think that is a relationship that should continue. I feel that the Members of Parliament are in the best position to make those kind of judgments because they have a sensitivity to their own areas. That is why I am putting the reference forward.

The Vice-Chairman: Thank you, sir. I would like to call on Mr. Flis, please.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, Mr. Minister, as someone who came in and sort of inherited the domestic air policy, first of all I want to congratulate the committee for the work it did through its 24 sessions, listening to 48 witnesses, and then to congratulate the Minister for taking the leadership and taking the recommendations of the committee and trying to formulate a new domestic air policy for Canada.

• 1040

Having said that, I am receiving a few complaints from flight attendants who live in my constituency. Basically they have two concerns; they say that what consumers gain in cheap air fares, they will lose in lower safety standards. Of course, their are other concern is the threat to their job security.

Mr. Minister, you were in the United States; you did study what happened to their industries and to jobs after they started de-regulating. Can you put the minds of the flight attendants, who live in my constituency at ease? Do they have grounds for their fears here or not?

The Vice-Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think that has been one of the unfortunate claims made by some of the critics. I have gone at great lengths in the last several months to point out to

[*Translation*]

In conclusion, Mr. Chairman, as time is moving on, I would like to mention the map that represents the regulated and the liberalized zone. I think we should come back to the 50th or 55th parallel. I think there are some adjustments to be made here. For instance there are quite marked differences between the north and south shores. The same companies serve the area so I think that this map should be given closer consideration before it is finalized.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you.

Do you have any comments, Mr. Minister?

M. Axworthy: Encore une fois, monsieur le président, l'une des raisons pour lesquelles j'ai proposé l'application de la politique en deux étapes était justement pour mettre à l'épreuve tous ces concepts. De plus, il fallait déterminer si le Comité serait le chien de garde de la politique surtout si l'on veut prévoir des changements à la Loi relative à Air Canada et à d'autres compagnies aériennes. En 1982, ce Comité a démontré son vif intérêt dans le domaine ainsi que ses compétences. Le rapport entre nous devrait se poursuivre. Les députés sont les mieux placés pour juger de ces questions car ils sont sensibles aux besoins de leur région. C'est pour cette raison que je veux faire renvoyer la question au Comité.

Le vice-président: Merci, monsieur. Monsieur Flis, vous avez la parole.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, monsieur le ministre, pour quelqu'un qui a hérité d'une politique du transport aérien intérieur, vous avez fait preuve de leadership. Je tiens aussi à féliciter le Comité de son travail au cours des 24 séances où l'on a entendu 48 témoins. Il y a également lieu de féliciter le ministre d'avoir accepté les recommandations du Comité et d'avoir créé une nouvelle politique du transport aérien intérieur au Canada.

Cela dit, j'ai reçu des plaintes de la part d'hôtesses de l'air et de personnel de bord qui habitent dans ma circonscription. Essentiellement, deux choses les préoccupent. Ils estiment que ce que les consommateurs gagneront avec des tarifs réduits, ils le perdront avec des normes de sécurité moins rigoureuses. De plus, ils craignent pour la sécurité de leurs emplois.

Vous êtes allé aux États-Unis, monsieur le ministre. Vous avez étudié les conséquences de la déréglementation sur les emplois et sur l'industrie. Êtes-vous en mesure de rassurer les employés des lignes aériennes qui habitent dans ma circonscription? Leurs craintes sont-elles bien fondées?

Le vice-président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, cette présomption fait malheureusement partie de celles que m'ont adressées certains critiques. Depuis plusieurs mois, je me suis donné beaucoup de

[*Texte*]

those who make claim that, first, the claim is based on total and complete sort of misjudgment of what has taken place in the United States. I just gave the example to Mr. Harquail; over the last two years, the U.S. air industry has had its two safest years. That has been under full de-regulation. By pure logical connection, you have to make a judgment, that if there is a safety problem, why would it not appear, particularly when they have gone through a very serious air controllers' strike about three years ago, when there were real problems in that system? What safety depends upon is really how effective the application of your safety standards are. And this does not in any way impact upon the rules and regulations and inspections that we will undertake as the Department of Transport.

I think that argument that has been made is a false one and a misleading one. I am a little disturbed to learn that some airlines and so on have been providing information of that kind—or union people—of that kind. I think that is really engaging in hyperbole and scare tactics and not really very fair to the flight attendants who receive that, because it is not accurate.

As far as job security is concerned, I think the best form of job security is growth, that the best kind of opportunity for people to be employed, is when the industry is expanding, when more people are flying. That has not been the record of the Canadian airline industry over the past three years. There have been already a number of lay-offs and cutbacks in any event. There is no doubt, in my mind, that there will have to be major discussions between labour and management on cost and productivity. I do not deny that. But I think that is part of the discussion that will have to go right across the board in all areas of our industry, not just the airline industry. I think we are in a very new phase of our economic life and we cannot afford the same kind of luxuries that we have had before in terms of those areas, and productivity is not something to be afraid of.

However, Mr. Chairman, we did indicate that again is a reference we would like to put towards this committee to look at that labour side of it. I think you all know my record as Employment Minister; I brought in a number of programs to provide major support for workers facing various kinds of adjustments. I am still very much committed to that role, and I have written our own Crown corporations asking each of the boards of those Crown corporations to put forward a major labour adjustment policy as part of their business plan. So we are very much concerned about that the aspect of it. But the best answer to it is to get some health and vitality back in the industry, and that is how you are going to get job security.

The Vice-Chairman: Your last question.

Mr. Flis: The flight attendants will be pleased to hear that answer.

The Vice-Chairman: Your last question.

La dernière intervenante sera Mme Côté, si elle le veut. Autrement, la séance est terminée. C'est vous qui avez indiqué que vous vouliez . . .

Mme Côté: Non . . .

[*Traduction*]

mal pour expliquer que cette présomption est basée sur une appréciation absolument fautive des évènements aux États-Unis. Je viens d'en citer l'exemple pour M. Harquail. L'industrie aérienne aux États-Unis vient de connaître ses deux meilleures années au point de vue sécurité. Et cela après une déréglementation totale. Donc, logiquement, il faut conclure que des problèmes de sécurité se poseraient surtout durant les périodes difficiles comme la grève des contrôleurs aériens qui a eu lieu il y a trois ans. La sécurité dépend essentiellement de l'application efficace des normes de sécurité. Et la déréglementation ne changera rien des règlements et des inspections qu'effectuera le ministère des Transports.

L'argument est fautif et trompeur. Je suis inquiet d'apprendre que des lignes aériennes ou des syndicats aient pu transmettre des renseignements de ce genre. Il s'agit là d'exagérations et de tactiques pour faire peur qui sont fausses, ce qui est injuste envers les employés.

En ce qui concerne la sécurité d'emploi, c'est la croissance qui va assurer qu'il y a des perspectives d'emploi. Lorsque l'industrie est en plein essor, il y a des emplois. Toutefois, depuis trois ans, ce n'est pas le cas de l'industrie aéronautique au Canada. Il y a eu des compressions budgétaires et des réductions d'effectifs. À mon sens, il faudra des négociations importantes entre le patronat et les travailleurs au sujet des coûts et de la productivité. Je ne dis pas le contraire. Toutefois, des négociations de ce genre auront lieu dans tous les secteurs, et non pas seulement au sein de l'industrie du transport aérien. Nous entrons dans une toute nouvelle phase de notre vie économique où nous ne pourrons nous permettre les mêmes luxes qu'auparavant. Il ne faut pas craindre la productivité.

Monsieur le président, nous avons bien précisé que l'ordre de renvoi du Comité l'autorisera à étudier les questions d'emploi dans l'industrie. Vous m'avez connu comme ministre de l'Emploi. C'est à ce titre que j'ai mis en vigueur un certain nombre de programmes pour venir en aide aux ouvriers qui devaient s'adapter à des conditions nouvelles. Je suis toujours aussi dévoué envers le monde du travail. D'ailleurs, j'ai écrit aux conseils d'administration de toutes les sociétés de la Couronne leur demandant de proposer une politique d'adaptation au marché du travail en même temps que leurs projets commerciaux. Donc, cette adaptation nous intéresse toujours autant. Il faut revivifier l'industrie, y remettre un peu de vie, si l'on veut qu'il y ait sécurité d'emploi.

Le vice-président: Votre dernière question.

M. Flis: Les employés seront contents de cette nouvelle.

Le vice-président: C'était votre dernière question.

The last questioner will be Mrs. Côté, if she wants the floor. Otherwise, the questioning is finished. Had you not said you wanted to speak?

Mrs. Côté: No.

[*Text*]

Le vice-président: Eh bien, j'ai votre nom.

Mme Côté: Alors, monsieur le président, si vous me donnez la parole, je voudrais, au nom de ma région, le Bas-Saint-Laurent—Gaspésie, remercier le ministre pour la présentation de son document. J'exhorterai certainement les citoyens de ma région à vous faire part de leurs besoins et à vous dire de quelle façon ils voudraient que l'on applique cette politique sur leur territoire. Merci.

The Vice-Chairman: I want to thank the Minister and the witnesses . . .

Mr. McRae: A point of order.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. McRae.

Mr. McRae: As someone who has, I would say, severe reservations, I am not sure what the schedule would be. Can you tell me when the Minister will be back so that we can discuss this further?

The Vice-Chairman: We proposed at the start of this meeting that the Minister would come back on the afternoon of May 24. That is subject to confirmation yet, Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you.

The Vice-Chairman: I want to thank you, Mr. Minister, and the witnesses for your appearance here. We are scheduled to meet with the people from the Port of Halifax right after this meeting.

We will just take a five-minute recess.

• 1050

• 1055

The Vice-Chairman: I would like to call this meeting to order. The committee can hear evidence without a quorum being present, but we have representation from all parties and we do have a quorum of six—if Mr. Cook stays with us.

In accordance with our permanent reference contained in Section 38(1.1), an Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-1978 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, we shall consider the Annual Report of the Canadian National Railways for 1983.

Under that reference, this morning we have witnesses from the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Port of Halifax. I am pleased to introduce Mr. John Grice, Chairman, and Mr. Gary H. Blaikie, Executive Director of the Port of Halifax. I now invite Mr. Grice, the chairman, to make an opening statement.

Mr. John Grice (Chairman, Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Port of Halifax): Mr. Chairman, I would like, first, to thank all the members of the committee for affording us the opportunity to speak to you today.

As a commission, we are charged with sales, promotion, the marketing of business through the Port of Halifax. Our

[*Translation*]

The Vice-Chairman: Well, I have your name here.

Mrs. Côté: Well, Mr. Chairman, as you have given me the floor, I would like to say that on behalf of my region, the lower St. Lawrence—Gaspé, I thank the minister for his policy statement. I would certainly urge the citizens of my region to make their needs known to you and to tell you how they would like to see the policy applied in their area. Thank you.

Le vice-président: Je tiens à remercier le ministre et les témoins . . .

M. McRae: J'invoque le Règlement.

Le vice-président: Oui, monsieur McRae.

M. McRae: Du point de vue d'une personne qui a des réserves assez sérieuses, j'aimerais savoir à quel moment le ministre reviendra pour que nous puissions en discuter davantage.

Le vice-président: Au début de la réunion, nous avons proposé que le ministre revienne le 24 mai dans l'après-midi. Nous attendons toutefois la confirmation, monsieur McRae.

M. McRae: Merci.

Le vice-président: Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier et à remercier les témoins d'être venus aujourd'hui. Nous entendrons des représentants du port d'Halifax tout de suite après la fin de la réunion.

La séance est levée pour cinq minutes.

Le vice-président: Nous reprenons la séance. Nous pouvons entendre les témoignages en l'absence de quorum mais nous avons des représentants de tous les partis et nous atteignons même notre quorum de six si M. Cook reste avec nous.

En conformité de notre ordre de renvoi permanent énoncé au paragraphe 38(1.1), de la Loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts révisés du Canada 1970, modifié par le chapitre 34, Statuts du Canada 1977-1978, 26-27 Elisabeth II, nous allons étudier le rapport annuel des chemins de fers Nationaux du Canada pour 1983.

Dans le cadre de cet ordre de renvoi, nous entendons ce matin des représentants de la Commission de développement du Port de Halifax-Dartmouth, Port de Halifax. J'ai le plaisir de vous présenter M. John Grice, président, et M. Gary H. Blaikie, directeur exécutif du Port de Halifax. J'invite maintenant M. Grice, le président, à faire une déclaration préliminaire.

M. John Grice (président, Commission de développement du Port de Halifax-Dartmouth, Port de Halifax): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier les membres du Comité de cette occasion qu'il nous donne de prendre la parole.

Notre commission est chargée de la vente, de la promotion, de la commercialisation des activités du Port de Halifax. La

[*Texte*]

commission is seriously concerned that we are not receiving fare and equitable, even-handed treatment by the Government of Canada. We have made various representations at Canadian Transport Commission hearings in the recent past, but after discussing this with various Members of Parliament we decided that the appropriate thing to do would be to come and try to express our views to this committee.

This covers a number of areas. First and foremost, since we are dealing with the Canadian National Railway, I would like to tell you that we are extremely pleased at the present time that Canadian National Railway is out of the Eurocanadian CAST organizations. This has been a source of great antagonism at the Port of Halifax and we are most pleased to see that that relationship has come to an end.

Our commission has asked us to explain to you that we do not wish to see this type of thing happen ever again. It has caused a substantial loss of business. We have graphs here that can demonstrate the type of business we lost in Halifax as a consequence, or we believe as a consequence, of government involvement in Canadian National. We do not wish to belabour this and we do not wish to be critical of CN. We have told them and we will tell you that we would like bygones to be bygones in that regard, but we also want to express to you that if this ever happens again, undoubtedly, we will be in the same type of state of mind we were in the last time and we are not going to accept this very readily.

We would like you to understand our position on that, which is that we think if there is a merchant marine in Canada, if that is the ostensible justification for it, it should be a merchant marine that is developed through the private sector and not through the government, either through Canadian National or otherwise. We would like you to appreciate that point. Just to reinforce this, I think you can probably appreciate what has happened in the past. You had a shipping line that was partly owned and almost acquired by Canadian National operating out of the Port of Montreal. I presume you could understand that the Port of Montreal people would probably be no less happy with the situation, should the shoe be on the other foot, than we were with CAST. To the extent that you have influence on government policy in this regard, we would certainly very much appreciate it if you would bear our concerns in mind.

On another front, probably the second most important point we have to tell you today—and, as I say, we do not wish to take up your time unduly—is that the government policies that affect shipping, in our view, are substantially one-sided, to our detriment.

• 1100

Halifax, as you probably are fully aware, is a major sea port. It competes for container business and other business deep into the interior, into Chicago and Detroit, into Montreal, Toronto, Winnipeg, etc. That is a regular feature of business. Containers, automobiles, break-bulk cargo, that is our marketplace. We compete in that area with New York, Baltimore, Saint John, Montreal.

[*Traduction*]

commission est gravement préoccupée par le fait que le Gouvernement du Canada ne lui accorde pas un traitement juste et équitable. Nous sommes intervenus récemment à diverses audiences de la Commission canadienne des transports et après en avoir parlé avec divers députés nous avons décidé que la meilleure chose à faire serait de venir exposer notre point de vue à ce Comité.

Tout d'abord, puisque nous sommes en affaires avec les chemins de fer Nationaux du Canada, je dois dire combien nous sommes heureux que le CN ait maintenant quitté l'organisation eurocanadienne CAST. C'était un objet de grave mécontentement au Port de Halifax et nous sommes très heureux que cela soit maintenant terminé.

La commission nous a demandé de vous expliquer que nous ne souhaitons jamais voir une telle chose se reproduire. Cela a entraîné une perte considérable d'activités pour nous. Nous avons ici des graphiques qui montrent la perte d'activités que le Port de Halifax a subie par suite de l'intervention du gouvernement dans les affaires du Canadien National. Nous ne voulons pas insister trop lourdement ni critiquer le CN, nous lui avons dit comme nous vous disons que nous sommes prêts à tirer un trait sur le passé mais que si la même situation devait se reproduire, nous réagirions de la même façon pour nous défendre.

Nous vous demandons de comprendre notre position qui est que si une marine marchande doit exister au Canada, elle doit être le fait du secteur privé et non de l'intervention du gouvernement, que ce soit par l'intermédiaire du Canadien National ou autrement. Nous vous demandons de bien comprendre cela. Vous savez probablement ce qui s'est passé. Il existait une compagnie de navigation maritime appartenant en partie, presque en majorité, au Canadien National, et qui était basée dans le Port de Montréal. Si la situation était inverse, si le Port de Montréal était à notre place, il aurait été tout aussi mécontent que nous l'étions. Dans la mesure où vous pouvez influencer la politique du gouvernement à cet égard, nous vous serions reconnaissants de ne pas l'oublier.

Sur un autre plan, le deuxième élément que nous voulons faire valoir aujourd'hui—sans vouloir abuser de votre temps—est que les politiques gouvernementales en matière de navigation sont largement entachées de favoritisme à notre détriment.

Comme vous le savez probablement, Halifax est un port maritime important. Il est en concurrence sur le marché des conteneurs et autres affaires loin à l'intérieur des terres, à Chicago et à Detroit, à Montréal, à Toronto, à Winnipeg, etc. C'est une des réalités du marché. Nous nous intéressons aux conteneurs, aux automobiles, aux marchandises en vrac. En cela, nous livrons concurrence aux ports de New York, Baltimore, Saint-Jean, Montréal.

[*Text*]

Now, we have a serious handicap because of federal policy. Firstly, to give you background, Halifax, the entrée into the market really is essentially rail. To get into Toronto, Montreal and westward, the access is by rail. Now, the National Transportation Act and the Railway Act requires that the railway charge compensatory rates, which they do. We will leave you a chart here illustrating our table, illustrating the rates for instance between Halifax and Montreal. It is from 1969 through 1984. The rates on the Halifax to Montreal segment, for instance, have gone up over 300%. We can understand there has been inflation, and cost increases and so on. We can accept that, except we are not functioning in isolation, we are functioning in a competitive environment.

On the North Atlantic, in recent times the Port of Montreal has emerged as our major north Atlantic competitor. Undoubtedly you are aware that over the many years people in Halifax have complained since 1964, when Montreal was opened compliments of free icebreaking—and free is the operative word—that we were being discriminated against at Halifax in the sense that traffic moving over Halifax paid its full fare and traffic moving over the Port of Montreal that went in directly in the wintertime was the beneficiary of free icebreaking. This is a subject that has been a long-standing issue at Halifax, and it is a very acute one at the present time, because in combination with other factors it is tending to continue to divert business and jobs from Halifax to Montreal. We regard that as a most unfair competitive advantage.

Other countries like Finland, we have had senior executives from the Finnish government in Halifax at hearings to explain that they fully recover their costs for icebreaking at Finnish ports, and we would prevail upon you people to exercise your influence, if you can, to correct this inequity, because we are faced with a situation where we bear our full costs. In a sense we do it willingly, and I am sure the carriers do, but the trouble is we are competing against a system that is subsidized, and it is diverting business artificially from Halifax. That is one of the key points we would like to make to you today.

Our commission has asked us to explain the situation to you and ask you to do something about it, if you can, because, as I say, it is a situation that since approximately 1964, when Montreal was opened up compliments of year-round icebreaking, the costs have escalated and the charge to the user, the charge to the shipping line, is zero. It was zero then and it is zero now.

Our rates were significant then and they are more than 300% more at the present time. So we would ask if you people would bear this in mind and help us to an equitable solution, because what is happening now definitely is not fair, in our opinion.

I have some tables here I would like to leave with the committee. You can see graphically here what we are referring to in terms of traffic diversion and rate increases at Halifax.

• 1105

I would like to go on to another matter which you are probably also familiar with. It is another recent step by the

[*Translation*]

Or, la politique fédérale nous handicape sérieusement. Tout d'abord, pour vous situer, je vous dirai que Halifax dépend largement du réseau ferroviaire pour pénétrer le marché. L'accès à Toronto, à Montréal et à l'ouest se fait par voie ferroviaire. Or, la Loi nationale sur les transports et la Loi sur les chemins de fer demandent àaux compagnies de chemins de fer de percevoir des tarifs compensatoires, ce qu'elles font. Nous vous remettrons un tableau illustrant les tarifs perçus pour le transport d'Halifax à Montréal. Le tableau illustre la situation de 1969 à 1984. Pour ce qui est du tronçon Halifax—Montréal, les tarifs ont augmenté de plus de 300 p. 100. Cette hausse peut s'expliquer par l'inflation, l'augmentation des coûts, etc. Cela s'explique, mais malheureusement, nous devons faire face à la concurrence.

Récemment, du côté de l'Atlantique nord, le port de Montréal s'est avéré notre plus grand concurrent. Vous savez sans doute qu'au cours des années, depuis 1964, les habitants d'Halifax se sont plaints d'être victimes de discrimination en ce qu'on enlevait gratuitement, et j'insiste sur le mot gratuitement, la glace, au port de Montréal au bénéfice des navires qui s'y rendaient alors que les navires à destination de Halifax devaient payer le plein tarif durant l'hiver. C'est une question dont on débat depuis longtemps à Halifax; à l'heure actuelle, on l'a montée en épingle car c'est une des raisons pour lesquelles le chiffre d'affaires et le nombre d'emplois diminuent à Halifax au profit de Montréal. À notre avis, il s'agit d'un avantage concurrentiel des plus injustes.

Des hauts fonctionnaires du gouvernement finlandais ont participé à des audiences tenues à Halifax; ils ont dit que malgré les dépenses engagées pour offrir les services de brise-glace, ils peuvent rentrer dans leurs frais; nous vous demandons d'agir pour corriger cette injustice car nous devons assumer tous les frais de ces services. Personne ne nous oblige à offrir ces services, mais nous livrons concurrence à un système subventionné qui permet à un autre port d'attirer le trafic qui aboutirait normalement à Halifax. Voilà l'un des principaux points de notre exposé d'aujourd'hui.

On nous a demandé de vous expliquer la situation et de vous demander de prendre des mesures, si vous le pouvez; cette situation remonte à environ 1964 lorsque le Port de Montréal a bénéficié gratuitement des services de brise-glace à longueur d'année; les coûts de ces services ont monté et l'utilisateur, le transporteur n'a rien à débourser. Il n'a rien eu à débourser depuis le début.

A l'époque, nos tarifs étaient élevés et ils ont augmenté de plus de 300 p. 100 depuis. Nous vous demandons donc de tenir compte de cette situation, de nous aider à trouver une solution équitable car selon nous, la situation actuelle n'est certainement pas juste.

J'aimerais laisser certains tableaux au Comité. Ils illustrent le trafic que perd le Port de Halifax et les augmentations des tarifs.

J'aimerais passer à une autre question dont vous avez certainement déjà entendu parler. Il s'agit d'une mesure prise

[*Texte*]

Government of Canada which is affecting us and affecting other ports in the Maritimes as well. There has been a recent subsidy, we believe, that the Minister has granted to Atlantic Container Express which is serving the Port of Montreal into Newfoundland in competition with not only Halifax but North Sydney, which amounts to millions of dollars a year. I am sure, if you follow the press, many shippers, producers, canned goods producers, producers of brick and things like that in the Maritimes, have complained that what vou have, once again, is a subsidized operation at Montreal competing with a Halifax operator who receives no such subsidy. Once again it is putting us at an unfair disadvantage even with European traffic. For instance, when an operator at Montreal is subsidized on the Newfoundland run, the containers that come in from Europe, the UK and elsewhere, are subsidized in competition with our major carriers at Halifax into Newfoundland, and we regard that as an very unfair situation. But the two basic issues that we really want to underline today would be the issue of government involvement in liner shipping, merchant marine, if you will call it that, either through CN or through any other government agency.

Just to summarize, that is a preoccupation with us. We are happy right now, notwithstanding the things that went on in the past, that the government is out of the North Atlantic liner trades and they are no longer competing with us, but again we sincerely hope that this will not recur.

The second issue, as I mentioned, is the even-handedness that we are hoping will come to pass with regard to Government of Canada policy respecting free marine services, if you would, in inverted commas, "free", which as I say is opening, allowing the Port of Montreal to compete with us on an unfair basis. We do not object to icebreaking services. They are necessary if Montreal is going to function, but we believe that in the same way we pay for our rail services or the same way that other countries pay for icebreaking, it is only fare and equitable that the Port of Montreal, competing with us, should also pay for government services in aid of navigation, such as icebreaking.

I think that is about the summary that we have for you and I do not know, Mr. Chairman, how you would prefer to proceed from there, but basically those are the issues we would like to advance.

The Vice-Chairman: Thank vou, Mr. Grice. The normal procedure is that different Members of Parliament would put questions to you, but with the indulgence of the committee, since we now have a quorum, I would ask if we could table the Second Report of the Standing Committee on Transport?

I need a mover. Mr. Benjamin, would you move the adoption of the Second Report of the Standing Committee on Transport? You were present.

Mr. Benjamin: I do not remember what is in it.

The Vice-Chairman: Well, it has been circulated.

[*Traduction*]

récemment par le Gouvernement du Canada qui vise notre port et d'autres ports des Maritimes. Le ministre aurait accordé une subvention à l'*Atlantic Container Express* qui fait la navette entre le Port de Montréal et Terre-Neuve et livre concurrence non seulement à Halifax mais également à Sydney-Nord pour un marché qui s'élève à des millions de dollars par an. Si vous lisez les journaux, vous saurez que bon nombre d'expéditeurs, de producteurs, de conserveries ou de producteurs de briques des Maritimes se sont plaints du fait qu'il s'agit d'une activité subventionnée basée à Montréal qui livre concurrence à une entreprise d'Halifax qui ne bénéficie pas de subvention. Encore une fois, cette situation nous met dans une position défavorable, même par rapport au trafic européen. Exemple: un navire assurant la liaison Montréal-Terre-Neuve peut charger les conteneurs provenant d'Europe, du Royaume-Uni ou d'ailleurs en bénéficiant d'une subvention et livrer concurrence à nos principaux transporteurs assurant la liaison à Halifax-Terre-Neuve; c'est une situation tout à fait injuste. Mais aujourd'hui, nous voulons mettre l'accent sur deux questions fondamentales: la participation du gouvernement au transport maritime, à son exploitation d'une marine marchande, si vous le voulez, par le biais du CN ou d'une autre société de la Couronne.

Bref, voilà la question qui nous préoccupe. Peu importe la situation antérieure: nous sommes heureux que le gouvernement ne nous livre plus concurrence dans le domaine du transport maritime dans la Région de l'Atlantique; toutefois, nous espérons que cette situation ne se reproduira pas.

En outre, nous espérons que la politique du gouvernement canadien en matière de services maritimes gratuits s'appliquera de la même façon à tous les intéressés: car ces services «gratuits» permettent au Port de Montréal de nous livrer une concurrence injuste. Nous ne nous opposons pas aux services offerts par les brise-glace. Ils sont essentiels aux opérations portuaires de Montréal; mais si nous devons payer nos services ferroviaires de la même façon que d'autres pays doivent payer les services de brise-glace, il est juste et équitable que le Port de Montréal, qui nous livre concurrence, doive également payer les services publics qui permettent la navigation, notamment les services de brise-glace.

Monsieur le président, j'ai terminé le résumé de nos préoccupations; je ne sais pas comment vous avez l'intention de procéder, mais j'ai exposé les questions qui nous intéressent.

Le vice-président: Merci, monsieur Grice. Habituellement, les députés posent des questions aux témoins. Mais je vois que nous avons un quorum: je vais demander aux membres du Comité si nous devons présenter le deuxième rapport du Comité permanent des transports.

Quelqu'un doit présenter la motion. Monsieur Benjamin, voulez-vous proposer l'adoption du deuxième rapport du Comité permanent des transports? Vous avez participé à la réunion.

M. Benjamin: Je ne sais plus ce qu'il contient.

Le vice-président: Eh bien, on l'a fait distribuer.

[*Text*]

Mr. Benjamin: I have not got it with me. I am sorry about that. Yes, okay.

The Vice-Chairman: Moved by Mr. Benjamin that we adopt the Second Report of the meeting of May 1. But now, before we adopt it, I need an amendment that has been forced upon us by the fact that the CNR cannot come next Tuesday, as foreseen.

Mr. Flis moves that the subcommittee report be amended by cancelling the meeting scheduled with the officials of CNR on Tuesday, May 15, 1984 and rescheduling same for Thursday, May 31, 1984 at 9.30 a.m.

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman. What is the reason why CN cannot be available?

The Vice-Chairman: The officials that are supposed to be present at our meeting will be in China on some mission which has been scheduled for some time. We agreed, I did as interim chairman, that we were not going to force them to bring their officials back from China to appear that morning.

• 1110

Mr. McRae: I just want to be sure, because I think we have been treated abysmally by the CNR for so long, that they did not make a commitment to be here beforehand.

The Vice-Chairman: No, no. We as a steering committee invited them to come on the fifteenth and they returned to say that they could not make it on the fifteenth . . .

Mr. Mazankowski: Do not be so hard on a Crown corporation.

Mr. McRae: I accept.

The Vice-Chairman: All right, Mr. McRae.

There is a second amendment, as a result of our meeting this morning, that we schedule another meeting with the Minister of Transport on Thursday, May 24, 1984, at 3.30 p.m. That is moved by Mr. Flis. Is the amendment carried?

Mr. Benjamin: I would like to review the first one, on the CN's . . .

The Vice-Chairman: I was taking them as one and two. Do you want to deal with them separately?

Mr. Benjamin: Yes.

The Vice-Chairman: The first one is, do you accept the CNR on May 31, 1984?

Amendment agreed to.

The Vice-Chairman: The second amendment: Are you willing to receive the Minister of Transport on Thursday, May 24, 1984, at 3.30 p.m.?

Mr. Benjamin: I will not be here.

The Vice-Chairman: Well, it is him or you.

[*Translation*]

M. Benjamin: Je ne l'ai pas en main. Veuillez m'excuser. Oui, je propose la motion.

Le vice-président: M. Benjamin propose l'adoption du Deuxième rapport: il s'agit de la réunion du 1er mai. Mais auparavant, nous devons faire une rectification: Les représentants du CN ne peuvent pas comparaître mardi prochain, comme il avait été prévu.

M. Flis propose que l'on modifie le rapport du sous-comité précisant que la réunion prévue pour le mardi 15 mai 1984 sera tenue le jeudi 31 mai 1984 à 9h30. Il s'agit de la réunion avec les représentants du CN.

M. McRae: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Pourquoi les représentants du CN ne peuvent-ils pas comparaître?

Le vice-président: Les représentants du CN devaient participer à notre réunion se trouveront en mission en Chine; ce voyage a été prévu depuis longtemps. En ma qualité de président suppléant, j'ai cru bon de ne pas les obliger à rentrer au pays plus tôt que prévu pour comparaître.

M. McRae: Depuis longtemps, les représentants du CN nous traitent de façon abominable; je voulais tout simplement m'assurer qu'ils ne s'étaient pas engagés à comparaître devant nous avant d'accepter de se rendre en Chine.

Le vice-président: Non, non. Le Comité de direction les a invités à comparaître le 15; ils nous ont avertis qu'ils ne pouvaient pas comparaître le 15 . . .

M. Mazankowski: Vous vous montrez trop dur envers une société de la Couronne.

M. McRae: Bon, d'accord.

Le vice-président: Très bien, monsieur McRae.

Il faut apporter un deuxième amendement: A la suite de cette réunion, il faudrait prévoir une autre réunion où l'on rencontrera le ministre des Transports, le jeudi 24 mai 1984 à 15h30. M. Flis propose cet amendement. L'amendement est-il adopté?

M. Benjamin: J'aimerais revenir au premier amendement qui porte sur le CN . . .

Le vice-président: J'avais parlé de l'amendement nº 1 et de l'amendement nº 2. Voulez-vous en discuter séparément?

M. Benjamin: Oui.

Le vice-président: Le premier porte sur la comparution des représentants du CN le 31 mai 1984; êtes-vous d'accord?

L'amendement est adopté.

Le vice-président: Voici le deuxième: Le ministre des Transports doit-il comparaître le jeudi 24 mai 1984 à 15h30?

M. Benjamin: Je n'y serai pas.

Le vice-président: Eh bien, nous avons un choix: C'est lui ou vous.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: I am a member of the committee; he is not.

Amendment agreed to.

The Vice-Chairman: Shall the motion as amended carry?

Motion as amended agreed to.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Now, we will proceed to questioning of the witnesses and my first questioner is Mr. Howard Crosby. Mr. Crosby, please.

Mr. Crosby: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, may I add my own welcome to that of the chairman. I know that you, Mr. Grice, and you, Mr. Blaikie, have been very active in the Port of Halifax for many years; are students of the interrelations of the Port of Halifax with other east coast and north Atlantic ports. You have had a wealth of experience in considering federal government policies that affect the Port of Halifax, particularly its ability to compete with other north Atlantic ports.

Perhaps I should begin by mentioning the fact that your commission, the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, is an agency of the Province of Nova Scotia with the co-operation of the municipalities in the Halifax area. Is that correct?

Mr. Grice: Yes it is, Mr. Crosby. We are sponsored 60% by the Province of Nova Scotia and four municipalities. The City of Halifax, the City of Dartmouth, the Town of Bedford and the County of Halifax contribute on a prorated basis for the remaining 40%.

Mr. Crosby: You receive no funding at all from the Government of Canada or any agency of the Government of Canada?

Mr. Grice: No.

Mr. Crosby: I think, Mr. Grice, you have made the point in your presentation that the Port of Halifax, like all Atlantic ports, is dramatically affected by the policies of the Government of Canada directly through the Department of Transport and its various services, and through Crown agencies, like Canadian National and the National Harbours Board, now Ports Canada. I agree the policies of the government through those agencies have had a very substantial effect on the Port of Halifax over the last years, and particularly in the last few years, with respect to the evolving container traffic and the move to containerization.

What is your assessment at the present time of the ability of the Port of Halifax to compete with other east coast and north Atlantic ports, with respect to future containerization developments?

Mr. Grice: I think, Mr. Crosby, that our commission is of the view . . . We have continuous contact with world-wide shipping interests that are on various world trades at the present time and are planning the introduction of services into eastern Canada and the United States.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Je suis membre du Comité; il ne l'est point.

L'amendement est adopté.

Le vice-président: La motion modifiée est-elle adoptée?

La motion modifiée est adoptée.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant interroger les témoins: Le premier nom sur ma liste est celui de M. Howard Crosby. Monsieur Crosby, vous avez la parole.

M. Crosby: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je me joins au président pour vous souhaiter la bienvenue. Messieurs Grice et Blaikie, je sais que vous défendez les intérêts du port d'Halifax depuis nombre d'années. Vous étudiez les rapports entre le port de Halifax et les autres ports de la Côte Est et du Nord de l'Atlantique. L'étude des politiques du gouvernement fédéral visant le port d'Halifax et de la concurrence qu'il peut livrer aux autres ports de l'Atlantique Nord vous a permis d'amasser beaucoup de connaissances.

Je tiens à signaler que votre commission, la *Halifax-Dartmouth Port Development Commission*, relève du gouvernement de la Nouvelle-Écosse et collabore avec les municipalités de la région d'Halifax. Est-ce exact?

M. Grice: Oui, monsieur Crosby. Nous sommes subventionnés à 60 p. 100 par la Nouvelle-Écosse et quatre municipalités. Les villes d'Halifax, Dartmouth, Bedford et le comté d'Halifax subventionnent, au pro rata, les 40 p. 100 restants.

M. Crosby: Vous ne bénéficiez d'aucune subvention du gouvernement du Canada ou d'un organisme fédéral?

M. Grice: C'est exact.

M. Crosby: Monsieur Grice, dans votre déclaration, vous avez dit que les politiques du gouvernement du Canada adoptées par le biais du ministère des Transports ou de ses divers services ou des sociétés de la Couronne, telles que le CN et le Conseil des ports Nationaux, connu actuellement sous le nom de Ports Canada, influent considérablement sur l'exploitation du port d'Halifax, et tous les ports de la région Atlantique. Je suis d'accord que les politiques du gouvernement adoptées par ces organismes ont grandement influencé l'exploitation du port d'Halifax notamment au cours des dernières années, particulièrement en ce qui a trait à l'utilisation des conteneurs et l'évolution du transport des conteneurs.

A l'heure actuelle, le port d'Halifax est-il en mesure de livrer concurrence aux autres ports de l'Atlantique Nord et de la Côte Est dans le domaine du transport des conteneurs?

M. Grice: Monsieur Crosby, notre commission . . . Nous communiquons constamment avec des expéditeurs mondiaux qui exploitent divers marchés mondiaux; à l'heure actuelle, nous prévoyons offrir des services à l'Est du Canada et aux États-Unis.

[*Text*]

• 1115

There is a very noticeable and dramatic . . . well covered in the trade press—trend to very large vessels. The type of vessel that you see in the trade now is commonly in the 1,500 container capacity. There are vessels under construction that are going to over 4,000 container capacity, and commonly, shipping companies are using and constructing vessels that are in the 3,000 container capacity range. So I think that is a factor that augurs very well for the Port of Halifax and not only because of the physical size. Halifax is an ice-free and a deep-draught port, with very adequate facilities, so we are in a position to handle the ships that are coming on-stream at the present time.

However, there is another change in service patterns. The ships and the lines that are serving the trades now are tending to service a number of traditional trades. For instance, Atlantic Container Lines, one of our regular customers, has introduced these so-called third generation ships that are very large, fuel efficient vessels. They are serving Scandinavia, continental Europe, the United Kingdom, the east coast of the United States and Canada with the same fleet of vessels. Also there are other companies, such as the United States Lines, Evergreen and other shipping lines that are introducing or have introduced so-called "around the world services", where they circumnavigate the globe through the Panama and through the Suez Canal.

They just keep going around the globe in one direction and then the other half of the fleet will go in the reverse direction. These types of services are only compatible with a couple of ports on the east coast of Canada. We feel that certainly Montreal is not one of them; and Saint John, New Brunswick, has some disadvantages we feel relative to Halifax. We feel we are in a very strong position to attract that type of service.

Mr. Crosby: Just in general terms, boxcar figures, taking the container traffic in the North Atlantic at 100, what share does the Port of Halifax now have of that container traffic?

Mr. Grice: Are you referring, Howard, to just the Canadian trade or the overall trade?

Mr. Crosby: The overall trade—well, the trade that is available to the Port of Halifax. Never mind, if you do not have the figure.

Mr. Grice: This is the North Atlantic trade?

Mr. Crosby: Yes.

Mr. Grice: Gary Blaikie has given me a figure of 45% of the North Atlantic Canadian trade.

Mr. Crosby: And that 55% would be divided between what ports?

Mr. Grice: I would say that essentially Montreal would have the remaining North Atlantic trade.

Mr. Crosby: Okay.

Do you anticipate then that in the future Halifax may gain a much larger percentage of that trade?

[*Translation*]

Les journaux spécialisés ont amplement parlé de cette tendance considérable et très évidente selon laquelle on fait de plus en plus appel aux très gros navires. À l'heure actuelle, on voit très souvent des navires dont la capacité est de 1,500 conteneurs. On construit actuellement des navires qui pourront transporter plus de 4,000 conteneurs et les sociétés d'expédition utilisent et construisent des navires qui peuvent transporter jusqu'à 3,000 conteneurs. Cette tendance est de bon augure pour le port de Halifax, non seulement en raison de sa capacité physique: Halifax est un port en eaux profondes à l'abri des glaces; ses installations sont très adéquates; nous sommes en mesure d'accommoder ces nouveaux genres de navires.

Toutefois, il faut tenir compte d'une autre tendance. Les navires et les transporteurs actuels ont tendance à desservir nombre de secteurs traditionnels. Par exemple, l'*Atlantic Container Lines*, un de nos clients réguliers, a fait appel à ces navires dits de troisième génération, qui sont de fort tonnage, économes de carburant. Ils sont utilisés pour le commerce avec la Scandinavie, l'Europe continentale, le Royaume-Uni, la Côte est des États-Unis et le Canada. D'autres sociétés, telles la *United States Lines, Evergreen*, entre autres, ont entrepris ou entreprendront des services à l'échelle mondiale; leurs navires font le tour du monde en empruntant les canaux de Panama et de Suez.

La moitié de la flotte circule dans une direction et l'autre moitié dans l'autre. Ce genre de services ne peut faire escale qu'à un ou deux port de la Côte est du Canada. Nous croyons que le port de Montréal n'est pas en mesure de les accueillir. Les installations à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick n'offrent pas tous les avantages qu'offre celles d'Halifax. Nous sommes donc bien placés pour attirer ce genre de trafic.

M. Crosby: De façon générale, quel pourcentage du trafic de conteneurs de l'Atlantique nord le port d'Halifax représente-t-il à l'heure actuelle?

M. Grice: Voulez-vous parler, Howard, du commerce canadien ou du commerce de façon générale?

M. Crosby: Du commerce en général; ou du trafic général qui emprunte le port d'Halifax. Oubliez la question, si vous n'avez pas les chiffres en main.

M. Grice: Il s'agit du commerce dans l'Atlantique nord?

M. Crosby: Oui.

M. Grice: Gary Blaikie me dit que nous représentons 45 p. 100 du marché canadien de l'Atlantique nord.

M. Crosby: Et quels ports se partageaient ce pourcentage?

M. Grice: Le port de Montréal se chargerait de la différence.

M. Crosby: Bon.

Selon vous, Halifax pourrait-il augmenter sensiblement sa part du commerce?

[*Texte*]

Mr. Grice: Yes, and I will rephrase that: I would say regain. We had a much larger portion of that trade until recently, in the last few years. But, yes . . .

Mr. Crosby: Okay. The function of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission is to gain business for the Port of Halifax basically and promote the Port of Halifax.

Mr. Grice: Yes, we are a promotional sales marketing agency.

Mr. Crosby: Okay. So when you are promoting the Port of Halifax, you have to go to a marine transportation company and convince them that they ought to use the Port of Halifax.

Mr. Grice: That is correct.

Mr. Crosby: Right. So, in making that pitch to the marine transportation company, you have to provide them with a cost analysis that relates to the cost of utilizing the Port of Halifax, in terms of docking fees and other port service fees. You have to assure them of a quick turn-around time and adequate facilities, available labour force, when they use the Port of Halifax. And you have to assure them, do you not, that there will be adequate inland transportation for their cargoes? Are those the three major . . . ?

• 1120

Mr. Grice: All of that is true, yes.

Mr. Crosby: Do any other factors come to your mind as important?

Mr. Grice: I think in some cases they have to be persuaded that there is a market that can be serviced through Halifax. It has to be identified with the statistical information. We have staff to do that sort of thing.

Mr. Crosby: Just tell me in brief terms how government policies can affect those service and cost factors. We know that Canadian National Railways, for example, provides the only overland link to central Canada from the Port of Halifax, so their policies must affect the port.

Mr. Grice: Yes, the Government of Canada, through its various corporations, has a very considerable effect. Ports Canada has facilities. They build facilities and lease them out to operators. The rates they charge, both directly and through leases, affect the rates that ultimately go back to the shipping company. That has a bearing on whether they can compete with, say, New York or Baltimore. Canadian National Railways, which is a Crown corporation, strikes rail rates into the interior, and if you are looking at, say, Toronto, Halifax would be competing directly with New York, and whatever rates are struck on the rail would affect those.

Mr. Crosby: Do you have any way of knowing, as an agency interested in the Port of Halifax, whether the rates that are being charged by Canadian National are fair in the circumstances, bearing in mind that they are entitled to charge compensatory rates?

[*Traduction*]

M. Brice: Oui; il pourrait récupérer une partie de ce marché; je dis «récupérer» car jusqu'à récemment, il bénéficiait d'un pourcentage beaucoup plus important de ce marché.

M. Crosby: Le rôle de la *Halifax Dartmouth Port Development Commission* est-il de promouvoir l'utilisation du port d'Halifax?

M. Grice: Oui; nous sommes une agence de commercialisation et de promotion de vente.

M. Crosby: D'accord. Lorsque vous vous rendez dans une compagnie de transport maritime, vous tentez de la convaincre d'utiliser le port d'Halifax?

M. Grice: C'est exact.

M. Crosby: D'accord. Et pour convaincre cette société de transport maritime, vous lui présentez des chiffres qui portent sur l'utilisation du port d'Halifax, les frais d'amarrage et les autres services portuaires. Vous cherchez à la convaincre du peu de temps d'escale nécessaire, de la qualité des installations et de la main-d'oeuvre. En outre, vous devez également la convaincre que ces marchandises seront transportées à l'intérieur des terres de façon satisfaisante; n'est-ce pas? Voilà les trois principales . . .

M. Grice: Tout ce que vous dites est vrai.

M. Crosby: Pouvez-vous songer à d'autres facteurs importants que vous faites valoir?

M. Grice: Dans certains cas, il me semble, qu'on doit les convaincre qu'un marché peut être atteint en passant par Halifax. Et il faut donner des preuves statistiques. Nous nous sommes dotés d'un personnel chargé de faire ces travaux.

M. Crosby: Pouvez-vous me dire brièvement comment les politiques du gouvernement peuvent influer sur ces services et ces coûts? Nous savons que le CN, par exemple, assure le seul lien terrestre avec le centre du pays depuis de port de Halifax; les politiques du CN doivent donc influer sur les activités du port.

M. Grice: Oui; le gouvernement du Canada, par le truchement de ces diverses sociétés, peut influer considérablement sur nos activités. Ports Canada exploite des installations, en construit pour les louer. Ces frais de location, perçus directement ou par le biais de contrats, influent sur les tarifs que l'expéditeur doit payer, au bout du compte. Ils peuvent influencer la concurrence livrée à certains autres ports, New York ou Baltimore, par exemple. Le CN, une société de la Couronne, établit des tarifs visant le transport des marchandises vers l'intérieur; ainsi, pour le trajet Toronto-Halifax, on livrerait concurrence directement à New York; les taux établis par le CN entreraient donc en ligne de compte.

M. Crosby: Puisque vous vous intéressez à la situation du port de Halifax, comment pouvez-vous déterminer si les tarifs demandés par le CN sont justes, même si le CN a le droit de demander des taux compensateurs?

[*Text*]

Mr. Grice: I think we have some ways to gauge that. To answer your question, we are not complaining about the rate increases that Canadian National has had over the years; we are complaining about the fact that this has been done in isolation and the St. Lawrence or the Montreal system has its costs completely frozen. In other words, a shipping line, if it is coming into Montreal, does not pay the costs that are incurred to allow it to do so. But if it comes into Halifax and ships by rail into the interior, notwithstanding the fact that those rail rates may be fair—and I would not take issue with them right now—it is competing with a system that is loaded against it.

Mr. Crosby: About icebreaking charges that are borne at present by the Government of Canada through its various agencies, your point is that those costs are incurred to assist navigation through the St. Lawrence system and they really should be borne by the users of the system. Is that . . . ?

Mr. Grice: Yes, sir. There are costs that are not associated with navigation. For instance, there are costs that are accrued for flood control, for search and rescue, and other things that we do not wish to get into debating. But Transport Canada—as a matter of fact, Gordon Sinclair appeared before us at one time in Halifax and he identified over a period of years the amount on the St. Lawrence system that was in aid of navigation. So our position is that that amount should be borne by the users, the shipping lines that are beneficiaries of that service, in the same fashion as the shipping lines pay the rail service from Halifax.

Mr. Crosby: So if the shipping companies had to bear that cost, that might be a factor in deciding whether to utilize the Port of Halifax or the Port of Montreal, because the fact that they bear the icebreaking costs would affect the rates and fees that they are charged for using the Port of Montreal. Is that correct?

Mr. Grice: That is correct. If they had to pay the fees, they would have to collect them ultimately from the shippers, in the same way that our rail rates have to be collected ultimately from the shippers or receivers in Canada that are shipping through the system.

I would like to comment on that, if I could, further. We are not suggesting that the Port of Montreal be closed down. Certainly if they bore the cost of icebreaking, it is not of such a magnitude that it would cause the Port of Montreal to shut down or anything like that. It is not nearly of that magnitude. We are saying we need equitable treatment, and that cost that is accrued in the interest of navigation into the Port of Montreal should be paid by the shipping lines that are using it.

• 1125

Mr. Crosby: Mr. Grice, I have had the concern for a number of years now that in the course of dealing with the Canadian ports the National Harbours Board allowed the various ports to build up very substantial capital debts, with respect to construction in the respective ports. The National Harbours Board, with government approval, then embarked upon a debt forgiveness program. I do not have the figures in front of me,

[*Translation*]

M. Grice: Nous pouvons savoir cela de plus d'une façon. Nous ne nous plaignons pas des augmentations des tarifs imposés par le CN au cours des années; nous déplorons le fait que ces augmentations ont été prévues de façon isolée de sorte que les tarifs du St-Laurent ou de Montréal font l'objet d'un gel. Autrement dit, une société d'expédition qui transporte des marchandises à Montréal n'a pas à défrayer certains services. Mais si un expéditeur fait venir des marchandises par bateaux à Halifax pour les transporter par voie ferroviaire vers l'intérieur, elle doit livrer concurrence à un système qui est avantagé au départ, quels que soient ces tarifs ferroviaires, qu'ils soient justes ou non, peu importe pour l'instant.

M. Crosby: Vous avez parlé des services de brise-glace qui sont défrayés à l'heure actuelle par le gouvernement du Canada, par le biais de ces divers organismes; vous dites que ces frais sont engagés dans le but de favoriser la navigation dans le système du St-Laurent; que ce serait aux utilisateurs de ce système de défrayer ces services. Est-ce . . . ?

M. Grice: Oui, monsieur. Il s'agit de frais qui ne sont pas associés à la navigation, comme par exemple le contrôle des inondations, les opérations de recherche et de sauvetage ou autres que nous n'avons pas l'intention de discuter. À un moment donné, Gordon Sinclair s'est rendu chez nous à Halifax; il nous a expliqué dans quelles mesures le système du St-Laurent avait été favorisé au cours des ans. Nous croyons donc que c'est aux utilisateurs de défrayer ces services, comme il revient aux utilisateurs des services ferroviaires de payer le transport d'Halifax vers l'intérieur.

M. Crosby: Par conséquent, si les expéditeurs devaient défrayer ces services, ils en tiendraient compte au moment où ils décideraient d'utiliser soit le port d'Halifax, soit le port de Montréal; car les coûts des services de brise-glace seraient reflétés dans les tarifs et les frais d'utilisation du port de Montréal. Est-ce exact?

M. Grice: C'est exact. S'ils devaient payer ces services, ils augmenteraient les frais demandés aux expéditeurs, comme nous devons le faire dans le cas des marchandises qui sont acheminées vers l'Ouest par le réseau ferroviaire.

Permettez-moi de poursuivre. Nous ne disons pas qu'il faudrait fermer le port de Montréal. Même si ce dernier devait défrayer les services de brise-glace, les coûts ne seraient pas tels qu'il devrait fermer. Les coûts sont loins d'être aussi élevés que cela. Nous voulons être traités de façon équitable; les frais engagés pour aider la navigation dans le port de Montréal devraient être payés par les utilisateurs de ce port.

M. Crosby: Monsieur Grice, depuis plusieurs années déjà je suis préoccupé par les dettes d'immobilisations très substantielles que la Commission des ports nationaux, dans le cours de ses relations avec eux, a permis aux divers ports canadiens de contracter pour le programme de construction. Ensuite, avec l'approbation du gouvernement, la Commission des ports nationaux a entrepris un programme d'effacement de la dette.

[*Texte*]

but it amounted to something in the area of $450 million, and almost half of that amount—approximately $230 million—of debt forgiveness related to the Port of Montreal. Something in the area of $30 million related to the Port of Halifax.

Now, the net result of this exercise, as I see it, is that the Port of Montreal was able to overbuild its port facilities, so that in 1984 it has very substantial, almost surplus, port facilities. However, the Port of Halifax is deficient in port facilities, that is to say, the facilities of the port, particularly in container berthing, are now being overburdened. So the Port of Halifax now has to start on a construction program.

At this very point in time, of course, there has been a change in the port administration under the new Canada Ports Corporation Act, so that each national port, including Halifax and the Port of Montreal, has to maintain self-sufficiency.

Are you aware of this problem? Are you concerned that the Port of Halifax may not have now, at the present time, 1984, the financial ability to commence a construction program that would allow it to provide the necessary facilities to compete with other ports, particularly the Port of Montreal?

Mr. Grice: I am concerned with the point that you are raising. I think the expansion of the container facilities at Fairview . . . It is a matter of a contract between the terminal operator, who is guaranteed cost recovery to Ports Canada, as part of his obligation. I think there is sufficient capital to proceed with that project. Ports Canada may have to borrow money, but I believe the project is proceeding, although belatedly. It is not too late, but it is late. It has caused some hardship because it was not completed earlier.

But I think there is another dimension to the issue you are raising there. I think your figures are approximately correct, if I can recall. I have not seen them recently, but there was a debt write-off at various ports, and when that occurred the debt write-off at the Port of Montreal was massive. It was a very large write-off. As a result, a large amount of capital and interest expenses are simply forgiven. So that has put them in a position where today, because they have revenue coming in and there is no capital or interest charges against those facilities, to my knowledge . . . It allows them to be profitable more easily than Halifax or, say, Saint John, New Brunswick, because of the magnitude of the debt forgiveness.

The Vice-Chairman: Sir, your time is up. I know you cannot stay for the second round. I am sure the other members would allow you, as the representative from that area, a supplemental if you want one.

Mr. Crosby: I would like to end my questioning by asking Mr. Grice to indicate to the committee, in a very brief way, as a result of the changes made under the Canada Ports Corporation Act to a local management board with the object of local

[*Traduction*]

Je n'ai pas les chiffres en main, mais cela totalisait environ 450 millions de dollars dont près de la moitié . . . soit environ 230 millions de dollars . . . étaient affectés à l'effacement de la dette du Port de Montréal. Pour le Port de Halifax, il y avait quelque 30 millions de dollars.

A mon avis, le résultat net de cet exercice c'est que le Port de Montréal multiplie à l'excès ses installations portuaires, de sorte qu'en 1984 il possèdera des installations substantielles, presque excédentaires. Toutefois, le Port d'Halifax a une insuffisance d'installations portuaires, c'est-à-dire que ses installations sont présentement saturées, surtout celles servant au déchargement des conteneurs. Le Port d'Halifax doit donc maintenant entreprendre un programme de construction.

Bien sûr, en ce moment, il y a eu un changement dans l'administration portuaire en vertu de la nouvelle Loi sur la Société canadienne des ports, de sorte que chaque port national, dont ceux d'Halifax et de Montréal, doit être autosuffisant.

Êtes-vous conscient de ce problème? Êtes-vous préoccupé par le fait que le Port d'Halifax n'a peut-être pas actuellement, en 1984, la capacité financière d'entreprendre un programme de construction des installations nécessaire pour être concurrentiel avec d'autres ports, surtout celui de Montréal?

M. Grice: Le point que vous soulevez me préoccupe. Je pense que l'agrandissement des installations pour conteneurs à Fairview . . . C'est une question contractuelle entre l'exploitant du terminus, à qui on garantit le recouvrement de ses coûts à Ports Canada, dans le cadre de son obligation contractuelle. Je pense qu'il y a suffisamment de capitaux pour entreprendre ce projet. Il se peut que Ports Canada doive emprunter de l'argent, mais je pense que le projet progresse, quoique avec un peu de retard. C'est tard, mais ce n'est pas trop tard. Le fait que ces aménagements n'ont pas été effectués plus tôt a causé certaines difficultés.

Toutefois, la question que vous soulevez a une autre dimension et je pense que vos chiffres étaient à peu près exacts, pour autant que je m'en souvienne. Je ne les ai pas consultés récemment, mais on a effacé la dette de divers ports et à ce moment-là celle du Port de Montréal était énorme, avec comme résultat que des sommes importantes en dépenses d'immobilisations d'intérêts sont simplement radiées. Aujourd'hui, donc, étant donné qu'ils ont des revenus et qu'ils n'ont aucun frais d'immobilisations et intérêts à payer sur ces installations, à ma connaissance, ils se retrouvent dans une position qui leur permet d'être plus facilement rentables qu'Halifax ou, disons, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à cause de l'ampleur de la dette effacée.

Le vice-président: Monsieur, votre temps est écoulé. Je sais que vous ne pouvez pas demeurer pour le deuxième tour, mais à titre de représentant de cette région, je suis sûr que les autres membres accepteront que vous posiez une question supplémentaire, si vous le désirez.

M. Crosby: J'aimerais conclure mes questions en demandant à M. Grice de dire au Comité, brièvement, si, suite au changement pour un conseil d'administration local, en vertu de la Loi sur la Société des ports canadiens, ayant comme objet

[*Text*]

self-sufficiency, is the Port of Halifax now in a position to compete with the Port of Montreal and other national ports? Or is it at some disadvantage at the moment?

Mr. Grice: I think we are still at the disadvantage that we mentioned to you earlier: the situation with regard to financing at Halifax and Montreal. There is a large lump of debt forgiveness at Montreal which favours them.

But we have mentioned other problems . . . the federal policies, particularly icebreaking and subsidies to Newfoundland operators, and what has happened in the past and hopefully will not happen in the future, the involvement of Canadian National and Cast. Those have been very serious problems and they are problems that will continue. But just on the merits of our present commercial situation, I do not think we have any problems in competing with any other ports. I do not think it is the Ports Canada structure which is going to affect us negatively.

• 1130

The Vice-Chairman: Okay, thank you very much, Mr. Crosby.

Mr. Crosby: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: I would like to call on Mr. Paul McRae from Thunder Bay.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

Through you to the witness, I am having some difficulty with the statement you made earlier, and I will have paraphrase it. It was something to the effect that CN manipulated the government in terms of CAST's situation. I have been sitting around here for nearly 12 years. Most of that time, I have been an active member of this committee, at least until the last couple of years, and I have never seen a situation develop where the government has been able to manipulate the CN. I have seen dozens and dozens of situations where CN has manipulated the government and where the Ministry of Transport officials have become jelly as soon as there was any kind of thrust from the CN or the CP, but particularly the CN of late. I think the compensatory rates are that kind of manipulation, where they get what they want. This has been a long-time fight, and I think the whole committee has run into this.

I would like to know a little bit more about the details. I was on the phone, and I am sorry; maybe you went through them and I did not quite catch it. I had a quick phone call there and I missed the very beginning.

I have some real difficulties. I am not really opposing you, but I have some real difficulties in dealing with the CN at all times, and I am having all kinds of trouble at home right now. I find they are a world unto themselves, much the same as Ontario Hydro runs their own show in Ontario and so on. I find it is almost impossible for us to get control of what they are doing.

Would you describe the CAST situation a little bit more, so I can understand your viewpoint?

[*Translation*]

l'autosuffisance locale, le Port d'Halifax est maintenant en mesure de concurrencer celui de Montréal et d'autres ports nationaux? Ou souffre-t-il présentement d'un certain désavantage?

M. Grice: Je pense que nous avons toujours le désavantage dont nous avons parlé tout à l'heure, en ce qui touche la situation du financement d'Halifax et de Montréal. Montréal est favorisé par l'effacement d'une dette massive.

Mais nous avions parlé d'autres problèmes . . . Les politiques fédérales, surtout en ce qui touche le déglacage et les subsides aux exploitants de Terre-Neuve, et ce qui s'est produit par le passé qui ne se reproduira pas dans l'avenir, nous l'espérons, la participation du Canadien National et de Cast. Cela nous a causé de graves problèmes qui ne sont pas prêts de disparaître. Je ne pense pas que nous ayons de problème à concurrencer n'importe quel autre port en se basant simplement sur les mérites de notre situation commerciale actuelle. À mon avis, la structure de Ports Canada n'aura pas pour nous d'effet négatif.

Le vice-président: Très bien, merci beaucoup, monsieur Crosby.

M. Crosby: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Je donne maintenant la parole à M. Paul McRae de Thunder Bay.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Je comprends mal la déclaration que le témoin a faite tout à l'heure et je vais la répéter dans mes propres termes. Le témoin disait que le CN avait manipulé le gouvernement relativement à la situation de CAST. Voilà près de 12 ans que je suis député et pendant presque tout ce temps, j'ai participé activement à ce Comité, du moins jusqu'à ces dernières années, et jamais je n'ai vu se développer une situation où le gouvernement ait réussi à manipuler le CN. J'ai été témoin de douzaines et de douzaines de situations où le CN a manipulé le gouvernement et où les fonctionnaires du ministère des Transports se transformeraient en gélatine dès qu'il y avait une pression quelconque exercée par le CN ou le CP, mais récemment plus particulièrement par le CN. À mon avis, les taux compensatoires sont un cas de manipulation où ils obtiennent ce qu'ils veulent. C'est une lutte ancienne et je pense que tout le Comité en a entendu parler.

J'aimerais en savoir un peu plus sur les détails. Je m'excuse, j'étais au téléphone et peut-être que vous les avez donnés sans que je les entende. J'étais au téléphone pendant un petit moment et j'ai raté le tout début.

J'ai vraiment des difficultés. En réalité, je ne suis pas contre vous, mais j'ai toujours de réels problèmes à traiter avec le CN et présentement je connais toutes sortes de difficultés chez moi. Je constate qu'ils sont un monde à part, un peu comme Hydro-Ontario mène ses propres affaires en Ontario et ainsi de suite. Je constate qu'il est à peu près impossible pour nous de contrôler ce qu'ils font.

Pourriez-vous donner un peu plus de précision sur la situation de CAST afin que je comprenne votre point de vue?

[*Texte*]

Mr. Grice: Yes, I could describe that, but I would wish to say that I did not use the word "manipulate". I did not say CN manipulated the government or vice versa. I I can get into the CAST situation later, if you wish, although as I say, we hope that is permanently behind us, not to come to the fore again.

We were simply saying that on the Halifax end of things, as far as our livelihood is concerned, if we are shipping container traffic through Halifax to Thunder Bay or Winnipeg or Calgary, whatever the case may be, the container operators have to pay their way, and the railway is obliged by law, by the Railway Act and by the National Transportation Act, to charge compensatory rates, to charge rates which make a profit for them. Now, we are not here to criticize that in isolation. I guess all our commission are business people, and you need to make money in order to survive.

But what we are saying is that that is fine; that is one set of rules for us, which we live by, and you have another set of rules on the Montreal routing, which is an alternative competitive system to Halifax if you are looking at container traffic, for instance, into Montreal, Toronto, Detroit, Chicago or Winnipeg. They do not live by the same rules. The ship which comes into Halifax has to pay its rail charges for cargo going into Toronto, say, while the ship which goes into Montreal does not pay that. The icebreaking services that are provided are provided at the expense of the federal government.

I just wanted to make sure that what I said about that was not interpreted as being a criticism of Canadian National in the sense that they are obliged by law to charge rates, and we do not even necessarily disagree with it. We are disagreeing with the double standard. We are paying our way, and our competition is not paying their way. You certainly could not exist in business that way. If the government were doling out money to your competitor, you would eventually drown. If that were to continue forever, that is what would happen to us.

• 1135

Mr. McRae: I did not want to infer that you said "manipulate"; that is why I used the word "paraphrase"—because it sounded as if there were manipulation.

You see, I am not too sure I agree that the rate structure is not manipulated, in the sense that the railways have a great deal of power, in my opinion, to get the kind of laws they want. So in the long run I think it starts with the railways and then it comes out that we do that.

I have difficulty with your concept of charging for icebreaking simply because I think it is a whole—in the Port of Thunder Bay, where I come from, icebreaking is a pretty essential feature, and I cannot imagine how it could be handled in any other way; and in the far North, the same thing. What I would be much more interested in is why there is not any effort to compete in rates. I question first whether the rates in effect are compensatory. I do not know whether you know they are or not.

[*Traduction*]

M. Grice: Oui, je puis le faire, mais je tiens à préciser que je n'ai pas utilisé le mot «manipulé». Je n'ai pas dit que le CN avait manipulé le gouvernement ou vice versa. Je peux en venir à la situation de CAST plus tard, si vous le voulez, quoique je répète, nous espérons que c'est terminé à jamais et que cela ne se reproduira plus.

Nous disons simplement que du point de vue de Halifax, en ce qui touche notre gagne-pain, si nous livrons des conteneurs à Thunder Bay, Winnipeg ou Calgary ou ailleurs, via Halifax, l'exploitant de conteneurs doit payer pour la livraison et de par la loi, la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports, la compagnie ferroviaire doit demander des taux compensatoires qui leur rapportent un profit. Maintenant, nous ne sommes pas là pour critiquer ce seul aspect. Je pense que tous les membres de notre commission sont des gens d'affaires, et pour survivre vous devez faire de l'argent.

Mais nous disons que ça va, pour nous c'est un ensemble de règles, dont nous nous accommodons, et vous avez un autre ensemble de règles pour le trajet de Montréal, qui est l'autre système concurrent d'Halifax pour le trafic de conteneurs à destination de Montréal, Toronto, Détroit, Chicago ou Winnipeg, par exemple. Pour eux les règles ne sont pas les mêmes. Le navire qui accoste à Halifax doit payer des frais ferroviaires sur la cargaison à destination de Toronto, disons, alors que ce n'est pas le cas pour le navire qui se rend au port de Montréal. Pour ce qui est des services de déglaçage, ils sont fournis aux frais du gouvernement fédéral.

Je voulais simplement m'assurer que l'on n'interprète pas mes propos comme étant une critique à l'endroit du Canadien National dans le sens que la loi les oblige à demander un taux, ce sur quoi nous ne sommes pas nécessairement en désaccord. Nous sommes en désaccord sur les doubles mesures. Nous devons payer pour notre marchandise alors que nos concurrents ne paient rien. Vous ne pourriez certainement pas survivre en affaires de cette façon. Si le gouvernement subventionnait votre concurrent, vous finiriez par fermer boutique. C'est ce qui pourrait nous arriver si cela continue.

M. McRae: Je ne voulais pas alléguer que vous aviez dit «manipulé» et c'est la raison pour laquelle j'ai dit «dans mes propres termes» . . . car il semblait y avoir manipulation.

Voyez-vous, je ne suis pas convaincu que la structure des taux n'a pas été manipulée car, d'après moi, les chemins de fer ont de grands pouvoirs pour obtenir le genre de loi qu'ils désirent. Donc à long terme je pense que ça commence par des chemins de fer et le résultat c'est que nous faisons cela.

Je comprends mal votre concept de faire payer pour le déglaçage simplement parce que je pense que ça fait partie de l'ensemble . . . dans le port de Thunder Bay, d'où je viens, le déglaçage est un élément capital et je ne vois pas comment il pourrait en être autrement; et c'est la même chose dans le Grand Nord. Ce qui m'intéresserait davantage c'est pourquoi il n'y a aucun effort de concurrence dans les taux. D'abord, je doute que les taux soient réellement compensatoires. Est-ce que vous savez s'ils le sont ou non?

[*Text*]

Mr. Grice: Canadian National tell us that they are.

Mr. McRae: Yes, but other than that, do you have any other view that they might very well be?

Mr. Grice: The best of our information is that the rates charged on Halifax traffic are compensatory rates and they are profitable to Canadian National. We do not wish to argue with that. If that is the way things are, then that is okay.

Mr. McRae: The point of being profitable, though—you have opened a very large gap there. Are they are mildly profitable or are they very profitable, yielding revenues that compensate for other losses in other parts of the system, the CN Tower or something of this nature?

Mr. Grice: I do not believe the rates are wildly profitable.

I would like to go back. You mentioned icebreaking, and I guess this is essentially the problem we are confronting—not with Thunder Bay, which is not material to our situation, but we are talking about a situation in Montreal where it is very material to us. Rates are charged—if you want us to tell you how to do it—the government does not want to know how to charge compensatory rates, apparently, on icebreaking. But if you go to Finland, for instance—and we have had witnesses in from Finland on this subject . . . they will tell you how to charge compensatory rates on icebreaking. There is nothing wrong with it. If there is nothing wrong with us paying our rail rates, there is nothing wrong with Montreal paying its charges for icebreaking in aid of navigation.

Again, I want to distinguish between navigation and flood control and search and rescue and things like that. We are talking about the amount of icebreaking that goes in to put the ships into Montreal and into competition with us. We say it is only fair that they should pay the full brunt of icebreaking in aid of navigation.

Mr. McRae: I think we will get on to another question. I have some difficulty because I know that we are involved in icebreaking in the lakes all through the winter. What you are getting at is that there is one kind of icebreaking that opens the thing in the spring and there is another kind of icebreaking that keeps it open all year round and keeps it operating. But there is a distinction there that I have difficulty with too.

One question I want to ask you—and it is pure observation; I do not have empirical data. Over the years I have got the impression that the Port of Saint John has moved ahead in its tonnage considerably and the Port of Halifax has had much more difficulty in that direction. Correct me if I am wrong, because as I said, I do not have empirical data, it is just that from visiting the ports from time to time I see a robust situation in one case and one that looks less robust in another situation. Is that correct, and if so, what would be the major factor?

[*Translation*]

M. Grice: Le Canadien national nous dit qu'ils le sont.

M. McRae: Oui, mais à part cela, pensez-vous qu'ils le sont vraiment?

M. Grice: À notre connaissance, les taux imposés sur le trafic d'Halifax sont des taux compensatoires qui profitent au Canadien national. Nous ne voulons pas en débattre. Si c'est la situation, alors c'est très bien.

M. McRae: Toutefois, lorsque vous dites qu'ils sont profitables . . . Vous avez mis le doigt sur une très importante lacune. Sont-ils moyennement profitables ou très profitables, générant des revenus qui compensent d'autres pertes dans d'autres parties du rêseau, la tour du CN ou quelque chose du genre?

M. Grice: Je ne crois pas que les taux soient excessivement profitables.

Je voudrais revenir en arrière. Vous avez parlé du déglaçage et je pense que c'est essentiellement le problème auquel nous faisons face . . . en ce qui touche Thunder Bay, il n'a rien à voir avec notre situation, mais nous parlons de la situation à Montréal qui nous touche directement. Des taux sont imposés . . . si vous voulez nous pouvons vous dire comment le faire . . . Apparemment, le gouvernement ne veut pas savoir comment imposer des taux compensatoires pour le déglaçage. Mais si vous allez en Finlande, par exemple . . . Et nous avons eu les témoins de la Finlande sur cette question . . . ils vous diront comment imposer des taux compensatoires sur le déglaçage. Il n'y a rien de mal à cela. S'il n'y a rien de mal à ce que nous payons nos taux ferroviaires, il n'y a rien de mal à ce que Montréal paie pour le déglaçage qui facilite la navigation.

Encore une fois, je tiens à faire la distinction entre la navigation, le contrôle des inondations, la recherche et le sauvetage et ainsi de suite. Nous parlons du déglaçage permettant aux navires d'entrer au port de Montréal et à celui-ci de nous faire concurrence. Nous disons qu'il est tout simplement juste qu'il paie tout le coût de ces déglaçages qui sert à la navigation.

M. McRae: Je pense que nous allons passer è un autre sujet. Je comprends mal parce que je sais que nous nous occupons du déglaçage des lacs pendant tout l'hiver. Ce à quoi vous voulez en venir c'est qu'il y a un genre de déglaçage qui ouvre l'accès au printemps et il y a un autre genre de déglaçage qui maintient les voies navigables ouvertes et en opération à longueur de l'année. Mais il y a là une distinction que je comprends mal.

Il y a une question que je veux vous poser . . . Et c'est une simple observation, je n'ai aucune donnée empirique. J'ai eu l'impression qu'au cours des années le port de Saint-Jean a augmenté considérablement son tonnage alors que celui d'Halifax a éprouvé beaucoup plus de difficultés à le faire. Reprenez-moi si je me trompe, car je le répète, je n'ai pas de données réelles, c'est simplement en visitant les ports à l'occasion que je constate une situation solide dans un cas et beaucoup moins solide dans l'autre. Est-ce bien le cas, et le cas échéant quelle en serait la principale cause?

[*Texte*]

Mr. Grice: I would say generally that is not correct. Halifax is a very diverse port. It has a lot of activity from oil refineries to offshore oil to gypsum, things like that, grain, etc. So we are a fairly robust port. However, with regard to container traffic, we have had difficult times in the last couple of years, although we are probably running 50% to 100% more, as we generally do. We are larger than Saint John, in terms of container traffic, at Halifax.

• 1140

Mr. McRae: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. McRae. Now, Mr. Gustafson. Mr. Benjamin was next and Mr. Mazankowski after that, but it seems that they are out at press interviews. So next is Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Grice, I was very interested in your statements. You said that the system seemed to be loaded against the Port of Halifax. My interest, basically as a western grain producer and Member representing that area, is that we face the same problems. At times we feel it is very unfair. There are certain subsidies that occur to areas only in central Canada, so we feel left out, especially with regard to the recent movement of grain. I will have some questions about that and how it relates to your ports as well.

I would like to make an observation. In recent days, we find that one of the leading contenders for the leadership of the government, the Hon. Member from "Bay Street", has been reappointed as a Director of the CPR, and you can imagine that there is some concern among the farmers . . .

Mr. Flis: A point of order, Mr. Chairman. What does that have to do with our witnesses appearing before us?

Mr. Gustafson: Really, Mr. Chairman, it has to do with the fact that . . . It was mentioned by the witness that it seems that the system is loaded against certain regions of the country. I think it has everything to do with the future of what we are talking about here—the future of transportation and the transportation business.

Now, I could stand corrected there, but I have some very strong feelings, in terms of grain movement which goes through your ports and which goes through the whole system. Now, just exactly what portion of business do you receive out of grain movement? Is there any direct relation? How does it affect your ports? Do you find that you face the same problems—of course in the case of icebreakers you would—in other areas? Could you elaborate a little bit, please.

Mr. Grice: Halifax is not a major grain port comparable to, say, Baie-Comeau or some place like that. But if you wanted to characterize the grain movement via Halifax . . . a lot of it is for local consumption by a flour mill in Halifax and for other

[*Traduction*]

M. Grice: Généralement parlant, je dirais que ce n'est pas le cas. Halifax est un port très diversifié. Ses nombreuses activités vont du raffinage du pétrole à la prospection *offshore*, au gypse et des choses de ce genre, les céréales, etc. Nous sommes un port très solide. Toutefois, pour ce qui est du trafic de conteneurs, nous avons connu des temps difficiles au cours des deux dernières années, quoique nous en ayons probablement de 50 à 100 p. 100 de plus. Nous sommes plus important que Saint-Jean, pour ce trafic, à Halifax.

M. McRae: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur McRae. Nous passons maintenant à M. Gustafson. Le suivant était M. Benjamin suivi de M. Mazankowski, mais il semble qu'ils ont des interviews avec la presse. Nous passons donc à M. Gustafson.

M. Gustafson: Merci, monsieur le président.

Monsieur Grice, vos déclarations m'ont beaucoup intéressé. Vous avez dit que le système semblait défavoriser le port d'Halifax. Fondamentalement, mon intérêt à titre de producteur des grains de l'Ouest et de député représentant cette région, c'est que nous avons les mêmes problèmes. A certains moments, nous avons l'impression que c'est très injuste. Certains subsides visent uniquement les régions du Canada central, nous avons donc l'impression d'être laissés pour compte, surtout en ce qui touche le mouvement récent des céréales. J'aurai certaines questions à ce sujet et le lien qu'il y a entre cela et vos ports également.

J'aimerais faire un commentaire. Au cours des derniers jours, nous avons appris que l'un des principaux candidats au leadership du gouvernement, l'honorable député de «*Bay Street*», a été reconduit au Conseil d'administration du CPR et vous pouvez donc comprendre qu'il y a une certaine inquiétude chez les agriculteurs . . .

M. Flis: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Qu'est-ce que cela a à voir avec les témoins qui comparaissent devant nous?

M. Gustafson: En fait, monsieur le président, c'est lié au fait que . . . Le témoin a mentionné que le système semble défavoriser certaines régions du pays. Je pense que cela a tout à voir avec l'avenir de ce dont nous discutons ici . . . L'avenir des transports et de ce secteur d'affaires.

Je peux me tromper, mais je suis très sensible à ce qui touche le mouvement du grain passant par vos ports et par tout le réseau. Exactement quel pourcentage de votre activité provient du mouvement du grain? Y a-t-il un rapport direct? Comment cela affecte-t-il vos ports? Est-ce que vous constatez avoir les mêmes problèmes dans d'autres domaines? Ce serait évidemment le cas pour les brise-glace. Pourriez-vous préciser quelque peu, s'il vous plaît.

M. Grice: Par comparaison à Baie-Comeau ou un autre endroit de ce genre, Halifax n'est pas un des principaux ports céréaliers. Toutefois, si l'on voulait nous définir le mouvement de céréales via Halifax . . . une grande partie va à la consom-

[*Text*]

local purposes. But the amount of grain that is for export that comes through Halifax, either by laker, discharged and transshipped or by rail, is not that large. I could get you the figures, if you needed them, but it is not a large grain port.

Mr. Gustafson: Would there be a fee charged on grain freighters moving through the Port of Halifax? Would there be a standard fee? Just exactly how does that work? Do the ports control that?

Mr. Grice: There are a number of charges. There are standard port charges, harbour dues and wharfage and other Ports Canada charges. And in addition to that of course there are the stevedores' charges to unload the laker and load the deep-sea vessels. They are negotiated commercially with the stevedore companies.

Mr. Gustafson: I would like to go back to your suggestion that the system was loaded against the Port of Halifax. What would have to happen for the whole situation to change?

Mr. Grice: As I mentioned, since 1964, the federal government, through massive expenditures on icebreaking in the St. Lawrence River, has kept Montreal open. We are not objecting to that, we are simply saying that they should pay, and right now they pay zero. Ships that come into Montreal, which could just as readily be handled at Halifax where there is not any such thing as icebreaking, are coming in free of charge, if the cargo is going through, say to Toronto, for example, or Detroit. The same traffic going through Halifax is, by law—by the Railway Act and the National Transportation Act—paying the full bill by rail. We are saying that that is a very unfair situation and it should be rectified. I guess you could say, and some have said—this is a very controversial matter in Halifax and Saint John, New Brunswick, where they have the same problem . . . if it amounts to $15 a container, why does the government not subsidize Halifax and Saint John by $15 a container? We are not in favour of that approach. We say that we are not afraid to pay our way, even though we have been suffering as a consequence of it, but it is about time that the competitive system started to pay its way also. It is long overdue. It should have been the situation from the start, in 1964 when Montreal was opened as a result of federal expenditures.

• 1145

Mr. Gustafson: I was interested, Mr. Chairman, to note that the comments of the Hon. Member from Thunder Bay were along much the same lines as mine. In fact, he felt that the cards were stacked against certain regions of the country, particularly in relation to the railroads.

Mr. Grice: You could take a posture with regard to the railroads, but they are doing what they are required to do by law, which is being compensatory, and I do not think we have a problem with that idea. The problem we have is that you are dealing with two competitive systems and the other system is

[*Translation*]

mation locale, aux minoteries d'Halifax et à d'autres utilisations locales. Toutefois, les quantités de céréales pour exportation via Halifax, soit par cargo des Grands lacs, qui sont déchargées et transbordées sur d'autres navires, soit par rail, ne sont pas très importantes. Si vous en avez besoin, je pourrais vous fournir les chiffres, mais ce n'est pas un port céréalier important.

M. Gustafson: Y aurait-il des frais imposés aux cargos de céréales transitant par le port d'Halifax? Y aurait-il des frais standards? Comment cela fonctionne-t-il précisément? Est-ce que cela relève du contrôle du port?

M. Grice: Il y a plusieurs frais d'imposés. Il y a les frais portuaires standards, les droits de mouillage, les droits des quais et les autres frais de Ports Canada. De plus, il y a bien sûr les frais de débardage pour le déchargement des cargos des Grands lacs et le chargement des navires de haute mer. Ces frais sont négociés commercialement avec les compagnies de débardage.

M. Gustafson: J'aimerais revenir à votre suggestion que le système défavorise le port d'Halifax. Que faudrait-il faire pour changer complètement la situation?

M. Grice: Je le répète, depuis 1964, le gouvernement fédéral a maintenu le port de Montréal ouvert par le truchement d'énormes dépenses de déglaçage dans le Fleuve Saint-Laurent. Nous ne nous opposons pas à cela, nous disons simplement qu'ils devraient payer car présentement ils ne paient rien. Les navires qui entrent à Montréal, lesquels pourraient plutôt si facilement être déchargés à Halifax où le déglaçage est inconnu, y entrent sans frais si la cargaison est à destination de Toronto, par exemple, ou des trois. Le même trafic passant par Halifax doit en vertu de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports payer le plein tarif par chemins de fer. Nous disons que c'est une situation très injuste qu'il faudrait corriger. C'est une queston controversée à Halifax et Saint-Jean Nouveau-Brunswick où ils ont le même problème. On pourrait dire, et certains l'ont déjà dit, que si cela se chiffre à 15$ du conteneur, alors pourquoi le gouvernement ne subventionnerait-il pas Halifax et Saint-Jean à raison de 15$ le conteneur? Nous ne préconisons pas cela. Nous ne refusons pas de payer pour cela même si nous en avons souffert, mais il est grand temps que le système concurrentiel paie sa part également. Cela s'impose depuis longtemps. Cela aurait dû être le cas dès le début, en 1964 lorsque le port de Montréal fut ouvert suite aux dépenses engagées par le fédéral.

M. Gustafson: Monsieur le président, j'ai noté avec intérêt que les commentaires de l'honorable député de Thunder Bay étaient dans la même veine que les miens. En fait, il avait l'impression que les dés étaient pipés contre certaines régions du pays, surtout en ce qui touche les chemins de fer.

M. Grice: Vous pouvez adopter une attitude vis-à-vis les chemins de fer, mais ils font ce que la loi leur demande de faire, soit de percevoir un taux compensatoire et je ne pense pas que ce concept pose de problème. Le problème c'est qu'il y a deux systèmes concurrentiels et l'autre système est subven-

[*Texte*]

subsidized by the same government that owns Canadian National Railway and it is affecting us. You can get into other areas, as I mentioned, there are shipping companies that are trading from Montreal into Newfoundland in competition with either services or prospective services at Halifax; the Montreal service is subsidized, the Halifax service is not subsidized. It affects us. We are not happy about that kind of thing going on. That is why we are here today, to try to draw this to your attention and, hopefully, get your support on it.

Mr. Gustafson: I think that is why, as a member of the opposition, I pointed out the situation of the Hon. Member from Bay Street, who was reappointed as a director of the CPR. We have another situation in the case of Mr. Horner, who was very active in the Canadian National and is now holding a very influential position in terms of grain matters. I think it goes without saying that I agree fully with you that the system seems to be stacked against certain regions of the country. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Gustafson. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I too want to welcome the gentlemen from Halifax. As a prairie boy, I will not pretend to be, in any shape or form, an expert on marine matters, although I did work in the shipyards during the war, out on the West coast.

I want to say, in addition to what Mr. McRae and Mr. Gustafson had to say, that on the matter of cost recovery in icebreaking I think you would have difficulty getting the support of the public in western Canada for that. In Thunder Bay and Churchill if there was cost recovery of icebreaking . . . We are having enough grief as it is at the hands of the Americans, the European Economic Community, Argentina and Australia on grain prices, and this would be bound to add to the cost of our grain exports. Similarly, in competing with a port like Duluth, Minnesota, if they were getting free icebreaking services from the U.S. Coast Guard while Thunder Bay had to pay for it, that would give the Americans an even further advantage over us. This is not a matter we can take up with Canadian National, of course, because they have nothing to do with icebreaking, but we will take it up with the Minister.

• 1150

I would like to suggest this to you. You seem to be frightened about the word "subsidy", but why not—I throw this out to you only as an idea which has been running through my head as I listened to your remarks . . . request to the federal government a benefit in dollars equivalent to the cost of icebreaking at Montreal? Why not request a benefit for the Port of Montreal, an equivalent amount of dollars each year for other things, whether it is construction of infrastructure and forgiveness of the debt, no-interest loans or whatever, which would give you an equivalent benefit in terms of the amount of dollars? In turn, you could pass on to the users of your port the kind of rates which allow you to compete with Montreal. You would have a better chance of getting that, it

[*Traduction*]

tionné par le même gouvernement à qui appartient la compagnie de chemins de fer Canadien national, et cela nous affecte. On peut parler d'autres domaines, je le répète, il y a des compagnies de transport qui font affaire à Terre-Neuve à partir de Montréal concurrençant ainsi, des services réels ou potentiels offerts à Halifax; le service de Montréal est subventioné, celui d'Halifax ne l'est pas. Cela nous affecte. Nous sommes très insatisfaits de cette situation et c'est la raison pour laquelle nous sommes là aujourd'hui, pour attirer votre attention, et nous l'espérons, obtenir votre appui.

M. Gustafson: Et c'est la raison, à titre de député de l'Opposition, pour laquelle j'ai signalé le cas de l'honorable député de Bay Street qui a été reconduit au conseil d'administration du CPR. Nous avons un autre cas, celui de M. Horner, qui fut très actif au Canadien national et qui occupe maintenant une position très importante relativement aux questions des céréales. Et il va sans dire que je suis totalement d'accord avec vous que le système semble défavoriser certaines régions du pays. Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Gustafson. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vais également souhaiter la bienvenue aux messieurs d'Halifax. Ayant grandi sur les Prairies, je ne prétendrai d'aucune façon être un expert des questions maritimes, quoique pendant la guerre j'ai travaillé dans un chantier maritime sur la Côte-Ouest.

Je tiens à dire, pour ajouter aux propos de M. McRae et de M. Gustafson, qu'au sujet des recouvrements des coûts de déglaçage je crois que vous auriez difficilement l'appui populaire dans l'Ouest du Canada. Car s'il y avait recouvrement des coûts de déglaçage à Thunder Bay et à Churchill . . . Présentement nous avons suffisamment de problèmes avec les Américains, la Communauté économique européenne, l'Argentine et l'Australie au sujet des prix des céréales et cela augmenterait sans doute le coût de nos exportations céréalières. Aussi, pour concurrencer un port comme Duluth, Minnesota, si ce dernier bénéficiait de services de déglaçage gratis de la garde côtière américaine alors que Thunder Bay devrait en débourser le coût, cela donnerait aux Américains un autre avantage sur nous. Indubitablement nous ne pouvons pas saisir le Canadien national de cette question puisqu'ils n'ont rien à voir avec le déglaçage, mais nous en saisirons le ministre.

Je voulais vous dire ceci, vous semblez craindre le mot «subvention», mais pourquoi—et je vous donne cette idée qui m'est passée par la tête en vous écoutant—ne pas demander au gouvernement fédéral une indemnité équivalente aux coûts du déglaçage qui se fait à Montréal? Pourquoi ne pas demander une indemnité pour le port de Montréal, une somme équivalente chaque année pour d'autres activités, que ce soit pour la construction d'infrastructures et la remise de la dette, des prêts sans intérêt ou autre chose, qui vous accorderait un avantage d'un montant équivalent? Vous pourriez, en retour, faire porter sur les usagers de votre port les taux qui vous permettraient de concurrencer Montréal. Vous auriez plus de facilité à obtenir cette indemnité, il me semble, que de . . . En fait je

[*Text*]

seems to me, than you would of . . . Well, you would have a great deal of difficulty. By the way, the people out west consider the people in the Atlantic provinces kindred spirits; you know, regions which are a long way away. But I doubt very much if they would jump up and down with joy with cost recovery on icebreaking for a port like Thunder Bay and Churchill.

I throw that out to you as a suggestion, that it would not be a direct subsidy on the rates you have to charge. But why not ask the federal government for a benefit in the equivalent amount of dollars in a variety of matters which the port needs?

Mr. Grice: If I could try to respond to that, obviously you could handle some of these situations case by case. If you are really worried about diverting grain to Duluth, you could look at that as a specific instance. Certainly, as I say, regarding the major components of icebreaking—for instance, to check floods, for flood control, to open communities on the north shore or search and rescue—we are not here to address those things. Those matters are not of concern to us; they are of concern to the government, and they will have to decide what they are going to do with them.

But to go back to your suggestion about subsidies, we have discussed this problem many, many times, as most people in Halifax and Saint John have, and we certainly recognize the possibility of doing what you are suggesting, which is to say: Okay, it is costing $15 million a year to maintain open navigation during the winter months into Montreal, so let us take that $15 million and spread it over the container traffic, rail traffic, and give every operator who serves Halifax a pro-rated subsidy per container. That would tend to equalize the situation, all right, and compensate for it.

But I think I can answer your question now, since we have discussed it so many times. We are not favourably disposed to that. We are not unhappy with paying our way and we want a fair system not based on subsidy. We do not want to get into subsidies. It seems that every time you get into a subsidized system you are going down the road to oblivion. The system will eventually collapse once it gets under heavy subsidy. So we would rather not take that route; we would rather have everyone bearing their costs than everyone being subsized. Certainly, we are fully aware of the position you have just advocated.

Mr. Benjamin: Yes. You see, just for example, in the past month in the St. Mary's River, we had something like—what was it?—68 ships piled up there, backed up in that ice jam, and most of them were grain ships. That is an extraordinary cost, but again, if that gets passed on to the cost of our grain exports, that money will come out of the farmers' pockets. We cannot recover it from our customers. It goes down the stream through the Wheat Board and comes out of the farmers' pockets, let alone just the icebreaking at Thunder Bay. There are the other parts of the system right through to Montreal,

[*Translation*]

crois que vous auriez pas mal de difficulté. En passant, les gens de l'Ouest voient ceux des provinces de l'Atlantique comme très proches les uns des autres, vous savez ce que c'est, vu de loin. Cependant, je doute beaucoup qu'ils sautent de joie si on procédait au recouvrement des fonds pour un port comme Thunder Bay et Churchill.

Ce n'est qu'une suggestion, il ne s'agirait pas d'une subvention directe aux taux que vous devez imposer. Cependant, pourquoi ne pas demander au gouvernement fédéral une indemnité d'un montant équivalent pour les diverses choses dont le port a besoin?

M. Grice: Je pourrais essayer de vous répondre en vous disant qu'évidemment on pourrait étudier la situation cas par cas. Si on est vraiment inquiet du détournement des céréales vers Duluth, on pourrait étudier cette situation précise. Il est évident que pour certains éléments importants du déglaçage—par exemple la vérification des inondations, le contrôle des eaux, le déblocage de communautés sur la Côte nord ou la recherche et le sauvetage—ce n'est pas à nous de nous occuper de ces choses. Ces questions ne nous intéressent pas, elles intéressent le gouvernement, qui devra décider ce qu'il doit faire dans ces cas.

Pour revenir à votre suggestion concernant les indemnités, nous avons discuté du problème à bien des reprises, comme l'ont fait la plupart des gens de Halifax et de St. John, et nous savons qu'il est possible de faire ce que vous suggérez, c'est-à-dire de dire: très bien, il en coûte 15 millions de dollars par année pour que la navigation soit toujours ouverte dans les mois d'hiver à Montréal, par conséquent répartissons ces 15 millions sur le trafic des conteneurs, le trafic par rail, donnons à chaque exploitant qui dessert Halifax une subvention proportionnelle par conteneur. La situation serait ainsi beaucoup plus équitable, et il y aurait compensation.

Je crois cependant pouvoir répondre à votre question maintenant, étant donné que nous en avons discuté bien souvent. Nous ne sommes pas vraiment en faveur de cette solution. Le fait de payer ne nous déplaît pas, nous voulons un système équitable qui ne soit pas fondé sur une subvention. Nous ne voulons pas nous engager dans cette voie. J'ai l'impression que chaque fois qu'on participe à un système de subvention, on tombe dans l'oubli. Le système s'effondrera éventuellement lorsque les subventions seront trop fortes. Par conséquent, nous ne voulons pas vraiment emprunter cette voie, nous aimerions plutôt que chacun paie ses frais plutôt que d'être subventionné. Mais nous connaissons fort bien la position que vous avez préconisée.

M. Benjamin: Oui. Pour vous donner un exemple, au cours du mois dernier à St. Mary's River, nous avions environ—quel était le nombre?—68 navires pris dans les glaces, la plupart chargés de céréales. Cela représente un coût énorme, mais là encore si les frais s'ajoutent aux coûts d'exportation de céréales, cet argent sera tiré des poches de l'agriculteur. On ne peut pas le demander à nos clients. Il est transmis à la Commission des grains, et finalement tiré des poches de l'agriculteur, pour ne parler que du déglaçage de Thunder Bay. Le système comporte d'autres éléments d'ici à Montréal, et

[*Texte*]

and a portion of that icebreaking cost falls on grain. It is probably the largest commodity moving through the seaway.

Mr. Grice: Sir, they can pay for icebreaking in Finland and they do it fully. It goes against cargo in and out of Finland, and they do not have any trouble with it. We have talked to them. It is not a crippling charge. We pay for our services, our transportation services port-related in Halifax and I certainly think it is time other people started paying for theirs, at least those who are in competition with us.

• 1155

Mr. Benjamin: I still think you should ask for $15 million a year in help and whatever it is on freight rates and anything else, which leads me to the other matter. On these freight rates on their containers and any other cargo unloaded in Halifax en route to central Canada or down to the States, does it qualify for any benefits under the Maritime Freight Rates Act?

Mr. Grice: No, sir.

Mr. Benjamin: Or the Atlantic Region Freight Assistance Act?

Mr. Grice: If you had traffic, say, that originated in Truro and trucked into Halifax, there is a small subsidy to the trucker, but basically no. If you are going into Toronto and Winnipeg and that sort of thing, it has nothing whatsoever to do with the Maritime Freight Rates Act, but this Atlantic Region Freight Assistance . . .

Mr. Benjamin: Is just inside the . . .

Mr. Grice: Yes, within the region, but it is a very small item and is on select commodities, so it is not . . . I guess the individual who might get that, he might say it is important, but overall to the port it is not a factor at all really.

Mr. Benjamin: It only applies to goods that are produced and processed in the Atlantic Provinces shipped . . .

Mr. Grice: Select ones at that.

Mr. Benjamin: Yes, select ones shipped to central Canada that are eligible. Any imports are not eligible?

Mr. Grice: No. Imports are definitely not eligible, but under the . . .

Mr. Benjamin: I see. Well, that is maybe an area to collect that money in, move them into eligibility under the Maritime Freight Assistance Act. I may also suggest to you that you guard what you have got very jealously and vehemently because we have lost our Crow Rate and your Maritime

[*Traduction*]

une partie des coûts du déglaçage a été imputée aux céréales. C'est probablement la denrée la plus importante qui est transportée par la voie maritime.

M. Grice: Monsieur, en Finlande ils paient le déglaçage au complet. Les coûts sont imputés aux cargaisons qui entrent et sortent de Finlande, et on n'éprouve pas de difficultés à ce sujet. Nous avons parlé à ces gens, il ne s'agit pas de frais écrasants. Nous payons nos services de transport liés au port d'Halifax, et je crois vraiment qu'il est temps que d'autres personnes commencent à payer les leurs, du moins ceux qui nous concurrencent.

M. Benjamin: Je crois quand même que vous devriez demander une aide de 15 millions de dollars par année pour alléger, entre autres, les frais de transport de marchandises. Cela m'amène à vous parler d'un autre sujet. Est-ce que les frais de transport des marchandises par conteneur et de toute autre cargaison déchargée à Halifax et destinée au centre du Canada ou aux États-Unis, sont admissibles aux indemnités prévues par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. Grice: Non, monsieur.

M. Benjamin: Ou par la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique?

M. Grice: Si l'on a des marchandises qui viennent, disons, de Truro et qui sont acheminées par camion à Halifax, une petite subvention est accordée au camionneur, mais de façon générale, ce n'est pas le cas. Si l'on se rend à Toronto ou à Winnipeg, par exemple, cela n'a rien à voir avec la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, mais ces subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique . . .

M. Benjamin: C'est à l'intérieur de . . .

M. Grice: Oui, c'est à l'intérieur de la région, mais cela représente une toute petite partie, et c'est pour des denrées choisies, par conséquent ce n'est pas . . . J'imagine que la personne qui reçoit une subvention dira qu'elle est importante, mais de façon générale pour le port, ce n'est pas vraiment le facteur dont on tient compte.

M. Benjamin: La subvention ne s'applique qu'aux biens produits et transformés dans les provinces de la région Atlantique, et expédiés . . .

M. Grice: Et aussi aux biens de choix.

M. Benjamin: Oui, aux biens ou denrées de choix qui sont expédiés vers le centre du Canada et qui sont admissibles. Toutes les importations ne le sont pas?

M. Grice: Non. Ces importations ne sont absolument pas admissibles, mais en vertu de . . .

M. Benjamin: Je vois. C'est un secteur où l'on peut percevoir de l'argent, afin de rendre les denrées admissibles dans le cadre de la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes. Je vous suggère également de garder jalousement et avec passion ce que vous avez, car nous avons perdu notre tarif du

[*Text*]

Freight Assistance —the two of them are in jeopardy. Do not let your premier sell them off just to get a few million dollars for a highway because in the long run you are going to lose. In fact, I think the Maritime Freight Assistance Act should be expanded if you people are going to have a chance to get your production and your traffic into central Canada in competition with places down here.

Mr. Grice: Unfortunately, the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act do not relate to the port in a significant way, so we are getting right back to the square one situation where we are now paying our way fully, with the exception that under the Atlantic Region Freight Assistance Act there is a small contribution to some shippers for exports. But it does not affect the port. The port is paying its own way and that is the situation we are in now. As I say, we do not necessarily mind that, but we have graphs here we would like to leave with you and you can see the consequences of various federal programs and policies, including CAST, and you can imagine the effect of the icebreaking on traffic in Halifax. So we are saying that there has to be some reconciliation of this. From our point of view we do not favour the granting of a subsidy to compensate for icebreaking; we would rather have everyone on an equal footing.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Did I understand you correctly, that you mentioned a subsidy to Montreal carrier traffic to Newfoundland?

Mr. Grice: Yes.

Mr. Benjamin: Does that mean that a ship of containers could come into Montreal and then any containers destined for Newfoundland, they could ship them back again and do it at the same or less than you could out of Halifax?

Mr. Grice: Let me just give you a little history on that. Up until I think it was two years ago there was a company called Newfoundland Steamships Limited which operated from Montreal into Newfoundland, Corner Brook and St. John's. They received a very substantial subsidy, something beyond $15 a tonne going into Newfoundland, and if you could imagine this situation which would occur, you could have a ship coming in from Europe with, say, confectionery in it from Britain and it would be subsidized up the river with icebreaking, it would come off and it would go on that Newfoundland steam vessel to Newfoundland and be subsidized to the extent of something like $15 a tonne and the ship would sail down the river and again be subsidized with icebreaking. So it is really distorting the transportation system, that kind of thing.

[*Translation*]

Pas du Nid-de-Corbeau et vos subventions au transport de marchandises dans les provinces Maritimes—les deux sont en danger. Ne laissez pas votre premier ministre les vendre pour quelques millions de dollars afin de construire une autoroute, car, à long terme, vous serez perdants. Je crois vraiment que la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans les provinces Maritimes devrait être élargie afin que vous ayez l'occasion d'acheminer votre production et votre trafic vers le centre du Canada pour concurrencer ces régions.

M. Grice: Malheureusement, la Loi sur les tarifs de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique ne concernent pas vraiment les ports, par conséquent on en revient au point de départ, nous devons payer notre transport complètement, sauf qu'en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique, on accorde une petite contribution à certains expéditeurs pour leurs exportations. Cependant, cela ne touche pas du tout le port. Le port paie ses frais, voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons présentement. Je le répète, cela ne nous préoccupe pas vraiment, mais nous avons ici des graphiques que nous voudrions vous remettre. Vous verrez quelles sont les conséquences des divers programmes et politiques du gouvernement fédéral, y compris CAST, et vous pouvez vous imaginer quels sont les effets du déglaçage sur le trafic de Halifax. Nous prétendons donc qu'il devrait y avoir un redressement de la situation. Nous ne favorisons pas personnellement l'octroi de subvention comme indemnité de déglaçage. Nous aimerions plutôt que tout le monde soit sur un pied d'égalité.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Est-ce que je vous ai bien compris, avez-vous dit qu'on subventionnait le trafic de marchandise de Montréal à Terre-Neuve?

M. Grice: Oui.

M. Benjamin: Est-ce que cela signifie qu'un navire transportant des conteneurs pourrait venir à Montréal et que tous les conteneurs destinés à Terre-Neuve pourraient être réexpédiés au même taux ou à un taux moindre que celui que vous pouvez accorder à partir de Halifax?

M. Grice: Permettez-moi de vous dire un petit peu ce qui s'est passé. Jusqu'à maintenant, jusqu'à il y a environ deux ans, je crois, il y avait une compagnie appelée *Newfoundland Steamships Limited* dont les activités se faisaient de Montréal vers Terre-Neuve, Corner Brook et St. John's. Cette compagnie recevait une subvention très importante, un peu plus de $15 la tonne pour les marchandises acheminées vers Terre-Neuve, et vous pouvez imaginer ce qui pouvait se produire, un bateau arrivant d'Europe transportant de la confiserie de Grande-Bretagne, disons, était subventionné pour le déglaçage du fleuve. Les marchandises déchargées pouvaient ensuite être acheminées vers Terre-Neuve par un vapeur et être subventionnées à quelque $15 la tonne. Et le bateau redescendant le fleuve était de nouveau subventionné pour le déglaçage. Par conséquent, ce procédé fausse en quelque sorte le système de transport.

[*Texte*]

Now, to make things more interesting, there was a buy-out by Transport Canada about two years ago. They paid Newfoundland Steamships Limited to terminate that subsidy prematurely. They paid them something like $5.2 million to terminate the subsidy.

• 1200

Of course many producers, whether they were canned goods producers or producers of bricks or whatever, in the Maritimes were always unhappy about this subsidy. The shipping people were unhappy, saying they were subsidizing Montreal against Halifax and subsidizing producers out of Ontario or Quebec against producers in the Annapolis Valley, which in fact was the case.

They terminated that subsidy some time ago. But our understanding is that after having done that—and it cost massive amounts of money—they are in fact reinstituting it again, shortly—if it has not already been done.

Mr. Benjamin: The last thing I want to ask about is the matter of equal rates for equal distance. We have always had problems out West; anomalies in the freight system. Have you done a comparison on a per tonne-mile, or car-mile or freight-mile or container-mile, on, say, a distance of 300 miles—how far is it from Halifax to Montreal?

Mr. Grice: About 770 or thereabouts.

Mr. Benjamin: Have you done any kind of comparison of rates that they charge you for Halifax to Montreal and what they charge for 700 miles beyond Montreal, farther west? Have you done any comparison of rates to make sure there are no anomalies in there?

Mr. Grice: Yes, we have taken a look at them in the past. Undoubtedly you are familiar with this CAST rebate commission hearing, which has been very controversial, where CN has been rebating on the Montreal-to-Chicago run and effectively lowering the rate, I guess, to CAST. So we have seen those rate comparisons. We are aware of them.

But it is getting more complicated today, because you have a situation where there is deregulation in the United States and Grand Trunk Western, which is the Canadian National arm that goes into Chicago, is deregulated and not obliged, I believe, to file its tariffs, and they are legally in a position to rebate. So today it is difficult to get a picture of that, because you have to have the published rate and then you have to have the rebate, if there is one.

Mr. Benjamin: The rates are being made under the table.

Mr. Grice: Yes. They are being made legally, but there is a rebating process that does not allow you really to determine what the bottom-line rate is.

Mr. Benjamin: They can favour one customer over another, can they not?

[*Traduction*]

Pour rendre les choses plus intéressantes, il y a eu un rachat par Transport Canada iI y a deux ans environ. Le ministère a payé *Newfoundland Steamships Limited* afin de mettre fin prématurément à la subvention. Il leur a versé quelque 5.2 millions de dollars.

Il est certain que beaucoup de fabricants de conserves, de briques ou autres produits des Maritimes n'ont jamais été très heureux de cette subvention. Les expéditeurs n'étaient pas heureux, car, disaient-ils, ils subventionnaient Montréal aux dépens de Halifax, ils subventionnaient les producteurs de l'Ontario ou du Québec aux dépens des producteurs de la Vallée d'Annapolis, ce qui est vrai.

On a mis fin à la subvention il y a déjà quelque temps. Mais d'après ce que nous savons, après avoir dépensé des sommes énormes, il est question de l'accorder de nouveau bientôt, si ce n'est déjà fait.

M. Benjamin: La dernière question que je voulais poser a trait au principe: à distance égale, tarif égale. Nous avons toujours eu des problèmes dans l'Ouest, il y a toujours eu des anomalies dans le système des marchandises. Avez-vous fait une comparaison par tonnes-mille, par voitures-mille, marchandises-mille ou conteneurs-mille, disons, pour une distance de 300 milles, quelle distance y a-t-il entre Halifax et Montréal?

M. Grice: Environ 770 milles.

M. Benjamin: Avez-vous fait une comparaison quelconque entre les tarifs qu'on vous demande de Halifax à Montréal, et ce qu'on demande pour 700 milles entre Montréal et l'ouest? Avez-vous établi une comparaison des taux afin qu'il n'y ait pas d'anomalies?

M. Grice: Oui, nous les avons étudiés par le passé. Vous avez sûrement entendu parler des audiences de la commission pour les rabais CAST, elle a été très controversée. Le CN pouvait accorder des rabais sur le trajet Montréal-Chicago et effectivement diminuer les taux pour le système CAST. Par conséquent, nous avons étudié ces comparaisons de taux. Nous sommes au courant.

Cependant, les choses sont un petit peu plus complexes aujourd'hui, car on se trouve dans une situation de déréglementation aux États-Unis et le *Grand Trunk Western*, embranchement du Canadien National qui se rend à Chicago n'est plus soumis à une réglementation et n'est pas tenu, je crois, de présenter ses tarifs; légalement il peut accorder des rabais. Par conséquent, il est difficile aujourd'hui de savoir exactement ce qui se passe; il faudrait avoir des taux publiés et connaître les rabais le cas échéant.

M. Benjamin: Les tarfis se fixent sous la table.

M. Grice: Oui. Ils sont établis légalement, mais la procédure de rabais ne permet pas vraiment de fixer un taux plancher.

M. Benjamin: On peut favoriser un client aux dépens d'un autre, n'est-ce pas?

[*Text*]

Mr. Grice: Yes. What it amounts to is that they can really charge almost anything they want to; and it is difficult to find out what they are charging.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Now Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Grice, you take strong exception to the government being involved in the North Atlantic liner trade, and you single out CN and the CAST experience. Inasmuch as we are forced through improved economies of scale and efficiencies to use every available mode and to move towards a greater degree of the intermodal concept, why do you object to the railways not being involved, inasmuch as they are involved in container handling, and there are several proposals, discussions, going on about inland container terminals, and the railways are very much an integral part of those? Inasmuch as they have some involvement, why do you feel so strongly about their not being involved? Of course, here I am talking about CNR, because of its being a Crown corporation. Why do you take such violent exception to their being involved in the North Atlantic container trade?

• 1205

Mr. Grice: We can demonstrate the consequences of the past performance by some statistics we will leave with you. But the answer to that is that . . .

Mr. Mazankowski: If you have them, and if you can put them on the record or append them, I think that would be useful.

The Vice-Chairman: It would be in order, Mr. Grice, if you would give whatever you have to the clerk and they will be appended and distributed to the members by the clerk.

Mr. Grice: If I can try to answer that, the Port of Halifax is the only major port—and I am referring specifically to Vancouver, Quebec City, Montreal and Saint John, New Brunswick . . . that is served only by one railway. The Canadian National has a veritable monopoly at Halifax in that regard. They have no competition from any other railway. We have a major historic role on the North Atlantic with various shipping companies that serve Halifax at the present time like Sea Land, the major American carrier, Atlantic Container Lines, Polish Ocean Lines, Hapag-Lloyd. And when the government gets involved, either through CN or through another arm, it is competing not only with its own rail service but it is competing with the shipping lines that serve Halifax. If they owned CAST, CAST, which is them, is competing with, say, Atlantic Container Lines. Our experience from talking to these lines—I guess it is self-evident anyway—is that they do not like to be buying rail service from a competitor. It is pretty easy to understand that; to me it is. That is why we do not want the government involved in an ownership role in liner shipping in the North Atlantic.

[*Translation*]

M. Grice: Oui. Il en ressort qu'ils peuvent vraiment imposer les tarifs qu'ils veulent, et il est difficile de savoir quel est leur taux.

M. Benjamin: Je vous remercie, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin.

C'est maintenant au tour de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Brice, vous êtes vraiment opposé à ce que le gouvernement se mêle du commerce de navigation de l'Atlantique Nord, et vous avez souligné les cas du CN et du CAST. Étant donné que nous sommes forcés par des économies d'échelle et de productivité améliorées d'utiliser tous les moyens existants et d'accepter une plus grande utilisation du concept intermodal, pourquoi vous opposez-vous à ce que les chemins de fer y prennent part, étant donné qu'ils participent déjà à la manutention des conteneurs, qu'il y a présentement plusieurs propositions, discussions concernant les terminaux de conteneurs à l'intérieur du pays, et que les chemins de fer font vraiment partie intégrale de ces terminaux? Compte tenu de tout cela, pourquoi croyez-vous si fortement qu'ils ne devraient pas participer? Je parle évidemment ici du CN, puisqu'il s'agit d'une société de la Couronne. Pourquoi vous opposez-vous si violemment à ce qu'ils participent au commerce de conteneurs dans l'Atlantique Nord?

M. Grice: Nous pouvons vous montrer quelles sont les conséquences de ce qui s'est fait par le passé en vous fournissant des statistiques. Cependant, je vous répondrai . . .

M. Mazankowski: Si vous avez ces statistiques et si vous pouvez nous les remettre, nous les annexerons au compte rendu, ce serait utile à mon avis.

Le vice-président: Il serait approprié, monsieur Grice, que vous remettiez au greffier tout ce que vous avez, afin que les documents soient annexés au compte rendu et distribués aux membres du Comité par le greffier.

M. Grice: Je vais maintenant répondre à la question, le port de Halifax est le seul port important—et je fais allusion plus précisément aux ports de Vancouver, de la ville de Québec, de Montréal et de Saint John au Nouveau-Brunswick—qui soit desservi par un seul chemin de fer. Le Canadien National a véritablement un monopole à Halifax dans ce sens. Il n'a pas à concurrencer une autre ligne de che7min de fer. Nous avons joué depuis toujours un rôle dans l'Atlantique Nord auprès des diverses compagnies d'expédition qui desservent Halifax présentement, comme *Sea Land*, le transporteur américain principal, *Atlantic Container Lines*, *Polish Ocean Lines*, *Hapag-Lloyd*. Lorsque le gouvernement participe, soit par le biais du CN ou par un autre service, il concurrence non seulement son propre chemin de fer mais également les compagnies de navigation qui desservent Halifax. Si CAST leur appartient, ce qui est le cas, CAST concurrence, disons, *Atlantic Container Lines*. Nous avons parlé à ces compagnies de navigation—c'est évident de toute façon—et nous nous sommes rendu compte qu'elles n'aiment pas acheter un service ferroviaire à leurs concurrents. C'est assez facile à comprendre, pour moi en tout cas c'est clair. C'est la raison pour

[*Texte*]

If there is a role for the Canadian merchant marine, we have a private sector in this country and shipping lines that are quite capable of extending into the North Atlantic if opportunities were available and the tax structure and other circumstances were proper. That is the way we feel this should evolve.

I would like to comment on something that you mentioned, because we had a very, very difficult time accepting some recent CTC decisions which we felt were absolutely and utterly ill-informed conclusions, involved ill-informed conclusions. One such case was the CP-ML Dart Containerline hearing. They got into this issue. They discussed the issue of intermodalism, and somehow it seemed to them that intermodalism implied the railroad owning a shipping line, or vice versa. There is just no sense in that whatsoever. There is no logic to it.

For instance, I was a general manager of a shipping company myself at one point, and certainly I am familiar with, even going back into the early days of containerization, shipping companies such as Dart Containerline or CAST, long before they were associated with CN, or companies I have been associated with. They were totally intermodal companies. They were giving bills of lading, for instance, from inland in Germany to Winnipeg. That is what intermodalism is in my view. You do not have to have a shipping line owning a railroad, or a railroad owning a shipping line or a trucking company to have intermodalism.

In the company I referred to that I worked for, we issued through bills of lading from the point of origin, whether it was Truro to, say, St. John's, Newfoundland, door to door—we contracted all the trucking and other services. There was no necessity or no advantage to owning the trucking company. Intermodalism does not imply or necessitate CN or CP Rail, or anyone else, owning an offshore shipping company. There is a flaw in logic that I think the CTC used in that. They felt that somehow the ownership of the railway, of a shipping company was intermodalism.

• 1210

Mr. Mazankowski: But are you suggesting that there should be an exclusion, that it should be excluded, that CP should be excluded from being involved in container shipping, and CN should be excluded?

Mr. Grice: Our position is that you have two major railways in Canada and it is restrictive of competition; it is bad for the Atlantic region; it is bad for the country generally to have railway companies owning shipping companies, and that includes CP. Excuse me, container liner shipping companies,

[*Traduction*]

laquelle nous ne voulons pas que le gouvernement joue un rôle de participation dans le trafic maritime de l'Atlantique Nord.

Si la marine marchande canadienne doit jouer un rôle, nous avons un secteur privé et des compagnies de navigation qui peuvent très bien étendre leurs services à l'Atlantique Nord, si des occasions se présentaient et si la structure fiscale et d'autres éléments étaient favorables. Voilà comment, à notre avis, la situation devrait évoluer.

J'aimerais faire d'autres remarques concernant un autre sujet que vous avez mentionné, car nous avons beaucoup beaucoup de mal à accepter certaines récentes décisions de la CCT, dont les conclusions étaient complètement inexactes et montraient qu'elle était mal renseignée. Ce fut le cas, par exemple, lors de l'audience du *CP-ML Cart Containerline*. La CCT est intervenue, a discuté du principe intermodal et il a semblé que ce principe supposait que les chemins de fer soient propriétaires d'une compagnie de navigation ou vice versa. Cela n'a tout simplement pas de sens. Ce n'est pas du tout logique.

Je vous donne un exemple, j'ai été moi-même directeur général d'une compagnie de navigation à un certain moment, et je connais très bien, depuis le tout début de la conteneurisation, des compagnies de navigation comme *Dart Containerline* ou CAST, bien avant qu'elles soient associées au CN, ou des compagnies avec lesquelles j'ai été moi-même associé. Il s'agissait de compagnies qui avaient tout à fait adopté le système intermodal. Elles pouvaient accorder, par exemple, des connaissements à partir d'un point intérieur en Allemagne pour une expédition vers Winnipeg. Voilà vraiment ce qu'est le système intermodal à mon avis. Il n'est pas nécessaire qu'une compagnie de navigation soit propriétaire d'une compagnie de chemin de fer, ou qu'une compagnie de chemin de fer soit propriétaire d'une compagnie de navigation ou d'une compagnie de camionnage, pour avoir un système intermodal.

Dans la compagnie où je travaillais, nous émettions des connaissements du point de départ, que ce soit Truro vers St. John's (T.-N.), de porte à porte—nous donnions à contrat tout le camionnage et les autres services. Il n'était ni nécessaire ni avantageux d'être propriétaire d'une compagnie de camionnage. Le système intermodal ne suppose pas ou n'exige pas que le CN ou le CP ou quelqu'un d'autre soit propriétaire d'une compagnie de navigation à l'étranger. Il y a une faille dans la logique de la CCT dans ce cas-ci. La CCT a cru que d'une certaine façon le système intermodal signifiait être propriétaire d'une société de chemin de fer ou d'une compagnie de navigation.

M. Mazankowski: Vous prétendez, cependant, que le CP et le CN devraient être exclus du transport par conteneurs?

M. Grice: Nous soutenons qu'il y a deux sociétés de chemin de fer importantes au Canada, et que c'est une entrave à la concurrence, c'est mauvais pour la région de l'Atlantique, c'est mauvais pour le pays en général d'avoir deux sociétés de chemin de fer qui sont propriétaires de compagnies de

[*Text*]

particularly in the North Atlantic and particularly when you have a government-owned railroad that has a monopoly situation as they do in Halifax. The latter is probably the worst situation.

Mr. Mazankowski: Okay. You make the point that you are captive to the CNR in terms of the freight rate coming into Halifax. I guess two questions arise. Under Section 23 of the National Transportation Act you have recourse if it is the considered opinion that because you are captive and because the railway is prescribing freight rates that—I forget what the expression is—but something not in accordance with the public interest, I guess that is the way of it. Have you ever considered recourse through Section 23 of the National Transportation Act, if it is the freight rate that is a matter of concern?

Mr. Grice: Yes, we have. As matter of fact, we have a case we are dealing with now that we feel is iniquitous. It is extremely difficult to even know what is going on today, let alone identify the problems and stop the cross-subsidization or stop the rebating we have seen. It is impossible. And once you put a rail company—and I imagine any other company—in a position where they have, say, Canadian National or Canadian Pacific . . . We have seen clauses in agreements that obviously favour the subsidiary. What would you expect? You would expect rebating and arrangements that favour the subsidiary. We have seen evidence of that and I think it is logical to expect that and it is very difficult to keep on top of it and know everything that is going on. Your customers, the shipping lines that would be serving Halifax or any other port, I do not think, would ever believe that, even if it were in fact true that they were receiving equitable treatment by a railway that also owned a shipping company in competition with them.

Mr. Mazankowski: Is it then that you are not . . . I am just trying to categorize the irritants that you face. Is it the lack of a fair freight rate, or is it the fact that you are competing against another port that is subsidized through the provision of services that are paid for by the public treasury, that is the major irritant? Or is it a combination of both? If you were to categorize them—if you want to—which one would you describe as being the most serious irritant?

Mr. Grice: Certainly the issue of Canadian National being aligned with CAST and the possibility of the government being involved in CAST hopefully is now, at this moment in time, an academic discussion. We have been assured there is no discussion going on at the present time and hopefully we can rely on that, and hopefully a lesson has been learned from history and we will not see that kind of thing happen again. So in that sense, if that is the case, that is no longer a problem for us. But if it should arise again, it would be a very, very serious

[*Translation*]

navigation, et cela comprend le CP. Excusez-moi, je songe aux compagnies de navigation par conteneurs, surtout dans l'Atlantique Nord, et en particulier lorsqu'on a une société de chemin de fer qui appartient au gouvernement et qui se trouve en situation de monopole comme c'est le cas à Halifax. C'est probablement la pire situation que l'on puisse trouver à cet endroit.

M. Mazankowski: Bien. Vous soulignez que vous êtes captifs du CN pour ce qui est des frais de marchandises arrivant à Halifax. Deux questions me viennent à l'esprit. En vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, vous avez droit de recours, si tout bien considéré, on est d'avis que vous avez été prisonniers des taux, étant donné que la société de chemin de fer établit des tarifs de transport marchandises, qui—et j'oublie l'expression—ne seraient pas conformes à l'intérêt public. J'imagine que c'est cela. Avez-vous jamais songé à ce recours que prévoit l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, si ce sont les frais de marchandises qui vous inquiètent?

M. Grice: Oui, nous l'avons fait. En réalité, nous nous occupons d'un cas présentement, qui est d'une injustice monstrueuse, à notre avis. Il est extrêmement difficile de savoir même ce qui se passe aujourd'hui, sans parler de l'identification des problèmes et de l'arrêt des subventions recoupées, ou de l'arrêt des rabais que nous voyons accorder. C'est impossible. Une fois que vous avez placé une société de chemin de fer—et j'imagine n'importe quelle autre société—dans la position où elle a, disons le CN ou le CP . . . Nous savons qu'il y a dans certains accords des articles qui, de façon évidente, favorisent la subvention. À quoi peut-on s'attendre? On s'attendrait à ce que les rabais et les accords favorisent la subvention. Nous avons vu des preuves de ce genre de chose, il est logique de s'attendre à cela et il est très difficile de se situer au-dessus de tout cela et de savoir tout ce qui se passe. Vos clients, les compagnies de navigation qui desserviraient Halifax ou tout autre port, à mon sens, ne le croiraient pas, même s'ils recevaient un traitement équitable de la part de la société de chemin de fer, qui est également propriétaire d'une compagnie de navigation les concurrençant.

M. Mazankowski: Est-ce parce que vous n'êtes pas . . . J'essaie de classer tous ces inconvenients auxquels vous êtes confronté. Est-ce qu'il s'agit d'une injustice dans les tarifs de transport de marchandises, est-ce parce que vous êtes en concurrence avec un autre port qui est subventionné par la prestation de services payés par le Trésor public? Qu'est-ce qui vous cause le plus d'agacement? Est-ce les deux? Si vous deviez les classer—si vous le voulez—lequel des deux est le plus irritant pour vous?

M. Grice: C'est certainement le fait que le Canadien National soit de mèche avec CAST, la possibilité que le gouvernement participe à CAST est, pour le moment du moins, je l'espère, simplement une discussion académique. On nous a garanti qu'il n'y avait pas de discussion présentement, et j'espère que nous pouvons nous fier à cette affirmation, qu'on tirera une leçon du passé et qu'on ne verra pas le même genre de situation se reproduire. Dans ce sens, et si c'est le cas, cela ne nous pose plus de problème. Cependant, si la question

[*Texte*]

problem, probably the number one problem. Halifax, as I mentioned, is in a monopoly situation with the Canadian National and if you put a shipping line in that situation, where they are the subsidiary of a railway, I think the consequences are obvious. If you put the shoe on the other foot, if you reversed the roles and had Canadian National operate particularly a CAST-like operation out of Halifax in competition with Montreal operators, I think you would then see that we are not the only ones who would hold this view. All you would have to do would be to put the shoe on the other foot and they would be equally as unhappy as we have been, and for valid reasons.

• 1215

The other thing is that there is a national transportation policy involved here and that is intermodal, overlapping ownership or vertical integration. We think it should be stopped dead in its tracks and reversed.

There is a second issue that we have also been trying to address here and that is the subsidization of one system over another. We have outlined the icebreaking concern that we have, which is the primary one. Therefore—it is a long answer—we are concerned about both the items that you have raised.

Mr. Mazankowski: You may have answered this earlier when I was out, but in terms of the amount of subsidy that impairs your ability to take advantage of your geographic location, what are we talking about? Can you put a dollar figure on that subsidy that artificially dilutes or distorts your competitive geographic advantage?

Mr. Grice: I think so. For instance, we were discussing icebreaking in aid of navigation into Montreal. We had, I think it was two years ago now, discussions with Gordon Sinclair. He appeared as a witness before a CTC hearing and tabled substantial documents indicating the cost of icebreaking over a period of years in the St. Lawrence. He broke it out, using his estimates, or departmental estimates, as to how much of that was for flood control, how much of it was in aid of navigation, and so on. The figures are there. I would say that, if anything, they are understated and they are a couple of years old. You can probably assume that they have escalated considerably since that time. But we have a general guideline that you could use. I think you are looking at a figure in the area of $15 million—maybe in that area, $15 million or $20 million—of subsidy to icebreaking in the St. Lawrence River and the gulf.

Mr. Mazankowski: Okay. What hurts you more, that or being captive to the CN as a monopoly in terms of the freight rate? You imply that if you had effective rail competition your freight rate to Halifax would be cheaper. Am I correct in that?

Mr. Grice: I did not mean to imply that, but I think you are correct if . . .

[*Traduction*]

se posait de nouveau, le problème serait extrêmement sérieux, ce serait probablement le problème le plus important. Comme je l'ai dit, Halifax se trouve dans une situation de monopole avec le Canadien national; si on place une compagnie de navigation dans cette situation de filiale de la société de chemins de fer, je crois que les conséquences sont évidentes. Si vous renversiez les rôles et si le Canadien National avait fonctionné surtout comme CAST, à partir de Halifax et en concurrence avec les exploitants de Montréal, vous verriez que nous ne sommes pas les seuls de cet avis. Tout ce que vous avez à faire, c'est de renverser les rôles, et ils seraient aussi malheureux que nous, et à juste titre.

Par ailleurs nous avons une politique de transport nationale, il s'agit du système intermodal, d'une propriété double ou d'intégration verticale. À notre avis, il faudrait arrêter dès maintenant ce processus et renverser la vapeur.

Nous avons également tenté d'examiner une autre question, la subvention d'un système au dépend de l'autre. Nous avons souligné la préoccupation que nous cause le déglaçage, c'est une préoccupation importante. Par conséquent—je me rends compte que ma réponse est longue—nous nous préoccupons de ces deux questions que vous avez soulevées.

M. Mazankowski: Vous aviez peut-être répondu plus tôt, alors que j'étais absent, mais pour ce qui est du montant de la subvention qui vous empêche de profiter de votre emplacement géographique, de quoi s'agit-il? Pouvez-vous nous dire quel est le montant de la subvention qui artificiellement diminue ou déforme l'avantage concurrentiel que la géographie vous accorde?

M. Grice: Je le crois. Nous avons discuté, par exemple, du déglaçage effectué pour favoriser la navigation vers Montréal. C'était il y a deux ans, je crois, nous en avons discuté avec Gordon Sinclair. Il a comparu comme témoin devant la société et déposé des documents volumineux pour étayer le coût du déglaçage pendant un certain nombre d'années sur le Saint-Laurent. Il a fourni une ventilation, en se servant de son budget, ou du budget du Ministère, pour montrer combien était affecté au contrôle des inondations, combien à l'aide à la navigation, et à d'autres secteurs. Les chiffres sont là. Je dirais, plutôt, que ces chiffres sont sous-évalués et qu'ils datent d'il y a quelques années. On peut certainement supposer qu'ils ont augmenté considérablement depuis cette époque. Cependant, nous nous servons d'une directive générale dont vous pourriez vous servir. Vous parlez, je crois, d'une subvention de quelque 15 millions de dollars—de 15 à 20 millions—pour le déglaçage sur le fleuve Saint-Laurent et dans le golfe.

M. Mazankowski: Bien. Qu'est-ce qui vous fait le plus mal, ces subventions ou le fait d'être prisonniers du CN, qui a le monopole des tarifs de marchandises? Vous semblez indiquer que si vous pouvez concurrencer efficacement les chemins de fer, vos tarifs de marchandises vers Halifax seraient moins élevés. Est-ce que j'ai raison?

M. Grice: Ce n'est pas ce que je voulais laisser entendre, mais je crois que vous avez raison si . . .

[*Text*]

Mr. Mazankowski: When you complain about being in a monopoly situation, as far as being served by one rail line is concerned, I think it automatically follows that you consider yourself to be in a captive situation.

Mr. Grice: We are. Without doubt we are in a captive situation. If you were a north Atlantic shipping company and you came into Halifax and you wished to service Detroit, Chicago, Montreal, Toronto by any economic means, you would be talking to the Canadian National Railway, there is no other alternative—there is no CP, there is no BNO, there is only one railway at Halifax. If you wanted a pragmatic example—and again, we are not wishing to beat this point to death, we are talking about this problem of vertical integration and the monopoly situation in Halifax complicates that—if you were to go back and take a look at, for instance, rates between Montreal and Chicago over a period of years—and there is competition on that run and we are endeavouring to deal with these problems—you will find that the Montreal-Chicago container route rates have gone up, they have been held, they have gone down, and so on, whereas in Halifax, as you can see from the charts that we have given you and the graphs, there is never any down and there is, I think, only one case of holding it for a moment. It is otherwise a straight linear function upwards of rate increases. This is not a central point to what we are trying to say here, but competition definitely has an effect on rates.

• 1220

Mr. Mazankowski: Do you have that information with you?

Mr. Grice: We have the Halifax to Montreal rates which would be the ever-escalating ones over a period of time. We do not have the Chicago-Montreal rates with us but, if you wish, we can send them to you because we have them.

Mr. Mazankowski: I think it would be useful.

The Vice-Chairman: Could you send that to the clerk of the committee?

Mr. Grice: Yes. But I think, Mr. Mazankowski, if I could, that is a point that is definitely of interest—the effect of competition. You are talking about de-regulation today and I think you will find the implications of that, ratewise, will be downward, but this is not a real central point we are trying to make here. When we are talking about vertical integration, our concern is the effect of vertical integration, the owning of a shipping line particularly when you combine monopolistic circumstances.

Mr. Mazankowski: Yes. I take it then that really your number one concern is that, because of the monopoly captive situation that you find yourself in with respect to being served

[*Translation*]

M. Mazankowski: Lorsque vous vous plaignez d'une situation de monopole, étant donné que vous n'êtes desservis que par une seule ligne de chemin de fer seulement, il s'ensuit automatiquement que vous vous considérez comme prisonniers.

M. Grice: Nous le sommes. Nous sommes sans aucun doute prisonniers. Si vous étiez une compagnie de navigation de l'Atlantique Nord et que vous veniez à Halifax pour desservir Détroit, Chicago, Montréal Toronto, par des moyens économiques, vous vous adresseriez au CN, il n'y aurait pas d'autre choix—il n'y a pas de CP, de BNO, il n'y a qu'une seule société de chemins de fer à Halifax. Si vous voulez qu'on vous donne un exemple pratique—je le répète, nous ne voulons pas nous éterniser là-dessus, nous discutons du problème de l'intégration verticale, et la situation de monopole à Halifax complique ce . . . si vous revenez en arrière pour examiner par exemple les tarifs entre Montréal et Chicago pendant une certaine période—il y a concurrence sur cette ligne, et nous essayons de traiter de ces problèmes—vous vous rendrez compte que les tarifs de transport par conteneurs sur la ligne Montréal-Chicago ont augmenté, ils ont été maintenus, ils ont diminué, entre autres, alors qu'à Halifax, comme vous pouvez le voir par les graphiques que nous vous avons remis, il n'y a aucun changement à la baisse, il n'y a, je crois, qu'un seul cas où les taux ont été maintenus pendant quelque temps. Or, vous constaterez que les frais de conteneur entre Montréal et Chicago ont augmenté, mais ils ont été maintenus à un certain niveau; ils ont même baissé, alors qu'à Halifax, comme vous pouvez le constater d'après les tableaux et graphiques que nous vous avons distribués, ces frais ne diminuent jamais, et je crois même que les prix n'ont été maintenus qu'une seule fois. Autrement, les tarifs ne font qu'augmenter. Ce fait n'est pas essentiel à nos propos, mais il ne fait aucun doute que la concurrence influe sur les tarifs.

M. Mazankowski: Avez-vous ces renseignements ici?

M. Grice: Nous avons ici les tarifs Halifax-Montréal, qui sont ceux qui ne cessent d'augmenter année après année. Par contre, nous n'avons pas ceux de Chicago-Montréal, mais nous pourrions, si vous le désiriez, vous les faire parvenir, car nous les avons.

M. Mazankowski: Je crois que ce serait utile.

Le vice-président: Pourriez-vous les adresser au greffier du Comité?

M. Grice: Oui. Mais si vous le permettez, monsieur Mazankowski, j'aimerais m'attarder un peu sur les effets de la concurrence, car c'est un point intéressant. On parle aujourd'hui d'abolition de la réglementation et je crois que cette abolition aura pour effet de faire baisser les tarifs, mais cette question n'est pas au coeur même de ce que nous voulions dire. Lorsque nous parlons d'intégration verticale, nous en craignons les effets, comme, par exemple, la possession de messageries maritimes en situation de monopole.

M. Mazankowski: Oui. Si je comprends bien, c'est l'intégration verticale, la participation du groupe CAST, que vous craignez le plus en raison de la situation de monopole puisque

[*Texte*]

by one railroad, is the fear of the vertical integration—the CAST involvement; the second problem is the fact that you have to compete against another port that is subsidized through the provision of services by the government which dilutes your geographic advantage; thirdly, the concern that if you did not find yourself in a monopoly situation *vis-à-vis* being served by one railroad, there may be, with competition, some moderation of freight rates and I guess I have categorized them in that order.

Mr. Grice: I think that is a fair characterization. As a matter of fact just to add to that a bit, obviously if you had, say, five railways serving Halifax and connecting Montreal, Toronto, Chicago and all the points that we were interested in serving as a port, well the issue of vertical integration would certainly diminish in importance because you would not be worried about the action of one railway carrier that you must deal with.

Mr. Mazankowski: Mr. Grice, the committee is an arm of Parliament and is a useful vehicle for recommending policy to Parliament and to the Minister. Are you suggesting that this committee should, as a recommendation, suggest that there be a limit placed on vertical integration with respect to the operation of Canada's two railways and, if that is so, would you extend it to the trucking industry as well?

Mr. Grice: I do not think we are too concerned about, let us say, CN or CP owning a trucking subsidiary because there is a lot of competition in that area.

Mr. Mazankowski: Arbitrary pricing though that takes place.

Mr. Grice: Yes. That is an issue, but from our point of view it is not an overriding concern to us as a port but our position is . . .

Mr. Mazankowski: But in a philosophic sense though . . . You are coming before this committee saying that we should recommend that there be no vertical integration insofar as the liner trades. We have to be a little more general when we make recommendations. Are we going to recommend that specifically CN should not become involved in another venture such as the CAST experience? Does it apply to CP? Would our recommendation just simply limit it to the matter of the container trade, the North Atlantic liner trade?

• 1225

Mr. Grice: We are preoccupied with the north Atlantic container trade and we are preoccupied with the rail because you are getting monopolistic characteristics there when you are talking about railways. That is the real problem: you only have two. There are only two and we only have one. So you are getting into a situation where you can suffer severe abuse because of that situation.

I acknowledge the point you are making about trucking. Certainly, with regard to trucking you can have predatory pricing, no doubt about it, when one wing can cross-subsidize another. But the magnitude of the problem is not as great as it is with a railway being affiliated through ownership with a north Atlantic shipping company that is competing with us at

[*Traduction*]

vous n'êtes desservis que par une compagnie ferroviaire. Deuxièmement, vous devez soutenir la concurrence avec un autre port dont les services sont subventionnés par le gouvernement, ce qui édulcore votre avantage géographique. Troisièmement, si vous n'étiez pas desservis que par une seule compagnie ferroviaire, la concurrence jouerait et les frais de transport se stabiliseraient ou diminueraient. Ce sont là vos problèmes, n'est-ce pas?

M. Grice: Oui, à peu près. D'ailleurs, je voudrais ajouter que si cinq compagnies ferroviaires desservaient Halifax et assuraient la liaison avec Montréal, Toronto, Chicago et tous les autres points que nous voudrions desservir en tant qu'installations portuaires, l'importance de l'intégration verticale diminuerait sans aucun doute, car on n'aurait pas à se préoccuper des agissements d'une seule compagnie ferroviaire avec laquelle vous devez traiter.

M. Mazankowski: Monsieur Grice, les comités sont une extension du Parlement et servent à transmettre des recommandations au Parlement et au ministre. Êtes-vous en train de dire que le Comité devrait recommander qu'un plafonnement soit imposé à l'intégration verticale des deux compagnies ferroviaires canadiennes et, si tel est le cas, proposeriez-vous de l'étendre au transport routier également?

M. Grice: Je ne pense pas que nous soyons très inquiets du fait que le CN ou le CP possèdent une entreprise de camionnage, car la concurrence est assez rude dans ce domaine.

M. Mazankowski: Pourtant les prix sont fixés arbitrairement.

M. Grice: En effet. Le problème est réel, mais pour nous, en tant que port, ce n'est pas un problème majeur, nous pensons . . .

M. Mazankowski: Mais théoriquement . . . Vous demandez au Comité de recommander l'interdiction de toute intégration verticale applicable aux messageries maritimes. Nous devons rester un peu plus dans les généralités lorsque nous proposons des recommandations. Devrons-nous recommander que le CN ne participe pas à une autre entreprise du genre de CAST? Doit-on faire la même recommandation pour le CP? Notre recommandation devrait-elle simplement se limiter au commerce de conteneurs, sur les lignes de l'Atlantique Nord?

M. Grice: Le transport par conteneurs sur les lignes de l'Atlantique Nord nous préoccupe ainsi que les compagnies ferroviaires, car elles sont en situation de monopole. Voilà le problème réel: Il n'en existe que deux. Il n'existe que deux compagnies ferroviaires, et nous ne pouvons en utiliser qu'une. Cette situation peut causer d'énormes dommages.

Je comprends ce que vous dites à propos du camionnage. Il est évident que les prix peuvent être anormalement bas, il n'en fait aucun doute, lorsqu'un secteur en subventionne un autre. Mais le problème n'est pas aussi important lorsqu'une compagnie ferroviaire est affiliée à une compagnie maritime sur l'Atlantique Nord, avec laquelle nous devons concourir à

[*Text*]

Halifax—and, indeed, in Canadian National's case they would be competing with their own rail service as would have happened if they had purchased CAST.

So we are asking this committee to give whatever support it can to at least ensuring that the national railway company or the national government, through any other Crown corporation or directly through Transport Canada . . . we are asking for your support to ensure that the kind of government-owned liner operation which could compete with us as a port does not occur again.

I think it is fair to generalize that out to CP, as well, because the same problem occurs there. If you ever had a situation where Canadian National, let us say, started a large north Atlantic operation and it was parallel to the experience we had with CAST only based at Halifax, I think you would find that there is some objectivity in what we are saying. It is just that the last time around we happened to get whipsawed with the circumstances, and if you change the circumstances the Port of Montreal no doubt would be equally as unhappy.

So, yes, we want to generalize this out certainly beyond just Canadian National. We certainly want to include any involvement by the Government of Canada, whether it is through another Crown corporation or whether it is through direct involvement of Transport Canada or through Canadian National. That is what we are asking you to stop.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

That concludes the questioning.

I want to thank Mr. Grice and Mr. Blaikie for having appeared here this morning and given us the presentation they have.

Thank you.

The committee will now adjourn until 9.30 a.m., Thursday, May 17, 1984.

[*Translation*]

Halifax et d'ailleurs, dans le cas du Canadien National, ils soutiendraient la concurrence avec leur propre service ferroviaire s'ils avaient acheté le groupe CAST.

Nous demandons donc au Comité de peser du mieux qu'il peut sur les autorités pour au moins assurer que la compagnie ferroviaire nationale ou le gouvernement, par l'intermédiaire d'une société de la Couronne ou par le ministère des Transports directement . . . Nous demandons votre appui pour qu'il n'y ait plus de messageries maritimes nationalisées soutennant la concurrence avec nous.

Je pense que la même chose vaut pour le CP, car le même problème existe là aussi. Si le Canadien National, par exemple, lançait une importante opération sur l'Atlantique Nord et que l'on pouvait établir un parallèle avec l'expérience que nous avons eue avec le groupe CAST basé uniquement à Halifax, je pense que vous constateriez que nos propos sont assez objectifs. La dernière fois, les circonstances ont voulu que nous soyons violemment secoués, mais si vous les changez, le port de Montréal serait tout aussi mécontent.

Oui, nous voulons que cette recommandation ne s'applique pas simplement au Canadien National mais qu'elle soit plus générale. Nous voudrions que le gouvernement du Canada intervienne, soit par l'intermédiaire d'une autre société de la Couronne soit directement par l'intermédiaire du ministère des Transports ou du Canadien National. Voilà ce que nous vous demandons d'arrêter.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Cela met fin à nos débats d'aujourd'hui.

Je voudrais remercier M. Grice et M. Blaikie d'avoir comparu devant nous ce matin et de nous avoir fait part de leurs observations.

Merci.

Le Comité se réunira de nouveau à 9h30 le jeudi 17 mai 1984.

APPENDIX "TRPT-5"

Number of teu's handled by CN at Halifax as a percentage of total Port of Halifax Container Traffic, 1972-82:

1972	100%
1973	94.6%
1974	78.7%
1975	86.8%
1976	85.3%
1977	78.1%
1978	73.8%
1979	64.0%
1980	69.9%
1981	65.9%
1982	52.9%

Source: Canadian National Railways and Ports Canada

APPENDIX "TRPT-6"

HALIFAX-DARTMOUTH PORT DEVELOPMENT COMMISSION

Montreal-Halifax CN 20' Container Rail Tariff

YEAR	RATE	% INCREASE
1969	$75.00	--
70	81.00	+ 8%
71	87.00	+ 7.4%
72	87.00	0
73	94.00	+ 8.0%
74	103.00	+ 9.6%
75	118.00	+14.6%
76	140.00	+18.6%
77	151.00	+ 7.6%
78	158.00	+ 4.6%
79	170.00	+ 7.6%
80	189.00	+11.2%
81	215.00	+13.8%
82	230.00	+ 7.0%
83	244.00	+ 6.1%
84	$256.00	+ 4.9%

Total increase from 69-84

MORE THAN TRIPLE

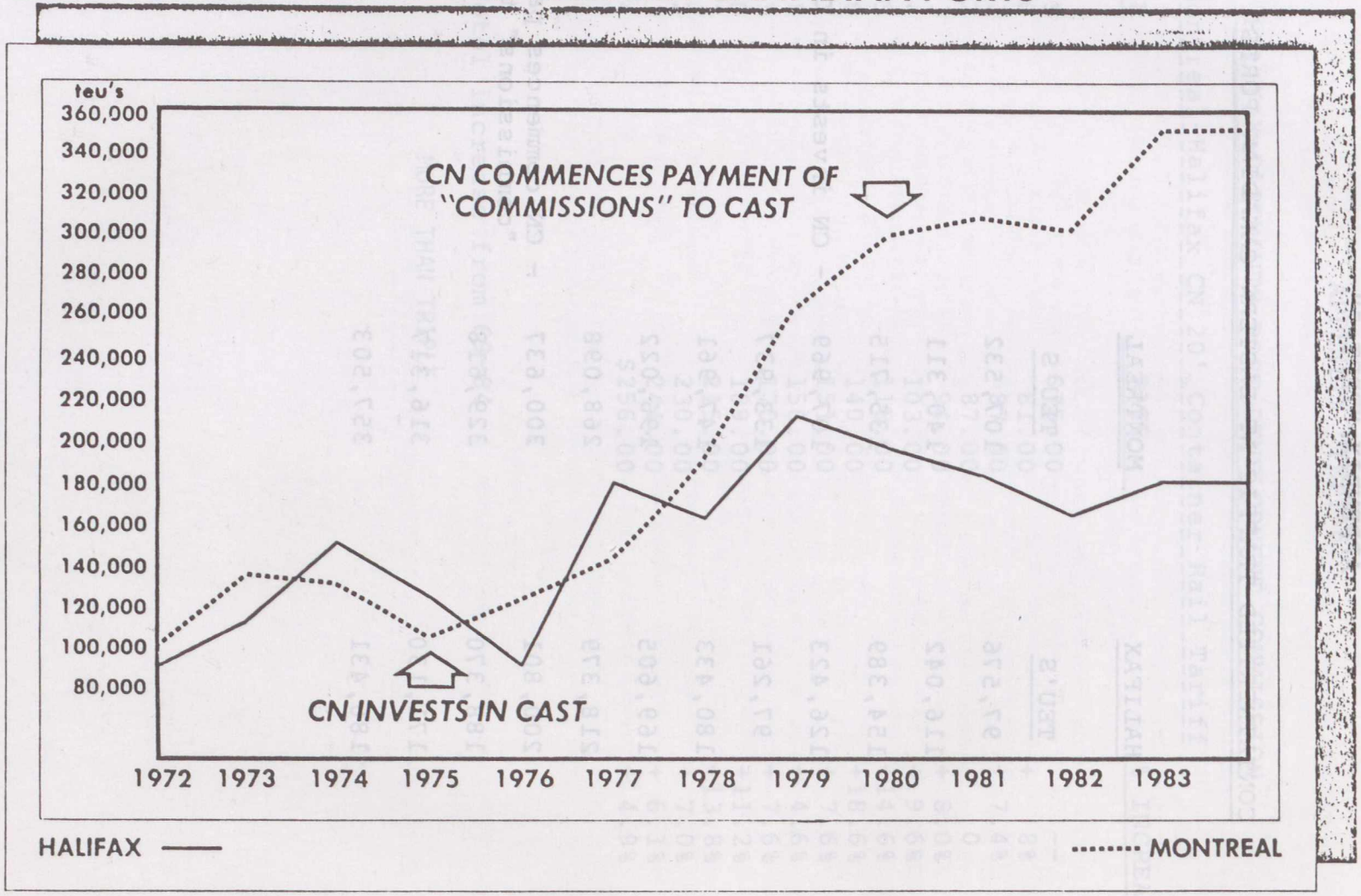
APPENDIX "TRPT-7"

CONTAINERIZED TRAFFIC AT EASTERN CANADIAN PORTS

Year	HALIFAX TEU'S	MONTREAL TEU'S	
1972	97,576	107,532	
1973	116,042	140,311	
1974	154,389	135,715	
1975	126,423	107,969	- CN invests in CAST
1976	97,261	133,937	
1977	180,433	147,961	
1978	169,605	196,022	
1979	218,379	268,098	
1980	200,801	300,637	- CN commences payment of "commissions" to CAST
1981	188,370	329,618	
1982	171,130	316,317	
1983	186,431	357,503	

APPENDIX "TRPT-8"

CONTAINERIZED TRAFFIC AT EASTERN CANADIAN PORTS



APPENDICE "TRPT-5"

Nombre de conteneurs E.U.P. manutentionnés par le CN à Halifax en pourcentage du trafic total de conteneurs au port de Halifax, 1972-1982:

1972	100%
1973	94,6%
1974	78,7%
1975	86,8%
1976	85,3%
1977	78,1%
1978	73,8%
1979	64,0%
1980	69,9%
1981	65,9%
1982	52,9%

Source: Chemins de fer nationaux de Canada et Ports Canada

APPENDICE "TRPT-6"

HALIFAX-DARTMOUTH PORT DEVELOPMENT COMMISSION

Tarifs du CN pour le transport par conteneur E.U.P.

ANNÉE	TARIF	HAUSSE EN %
1969	$ 75.00	--
70	81.00	- 8%
71	87.00	- 7,4%
72	87.00	0
73	94.00	- 8,0%
74	103.00	- 9,6%
75	118.00	-14,6%
76	140.00	-18,6%
77	151.00	- 7,6%
78	158.00	- 4,6%
79	170.00	- 7,6%
80	189.00	-11,2%
81	215.00	-13,8%
82	230.00	- 7,0%
83	244.00	- 6,1%
84	$256.00	- 4,9%

Augmentation totale de 1969 à 1984

PLUS DU TRIPLE

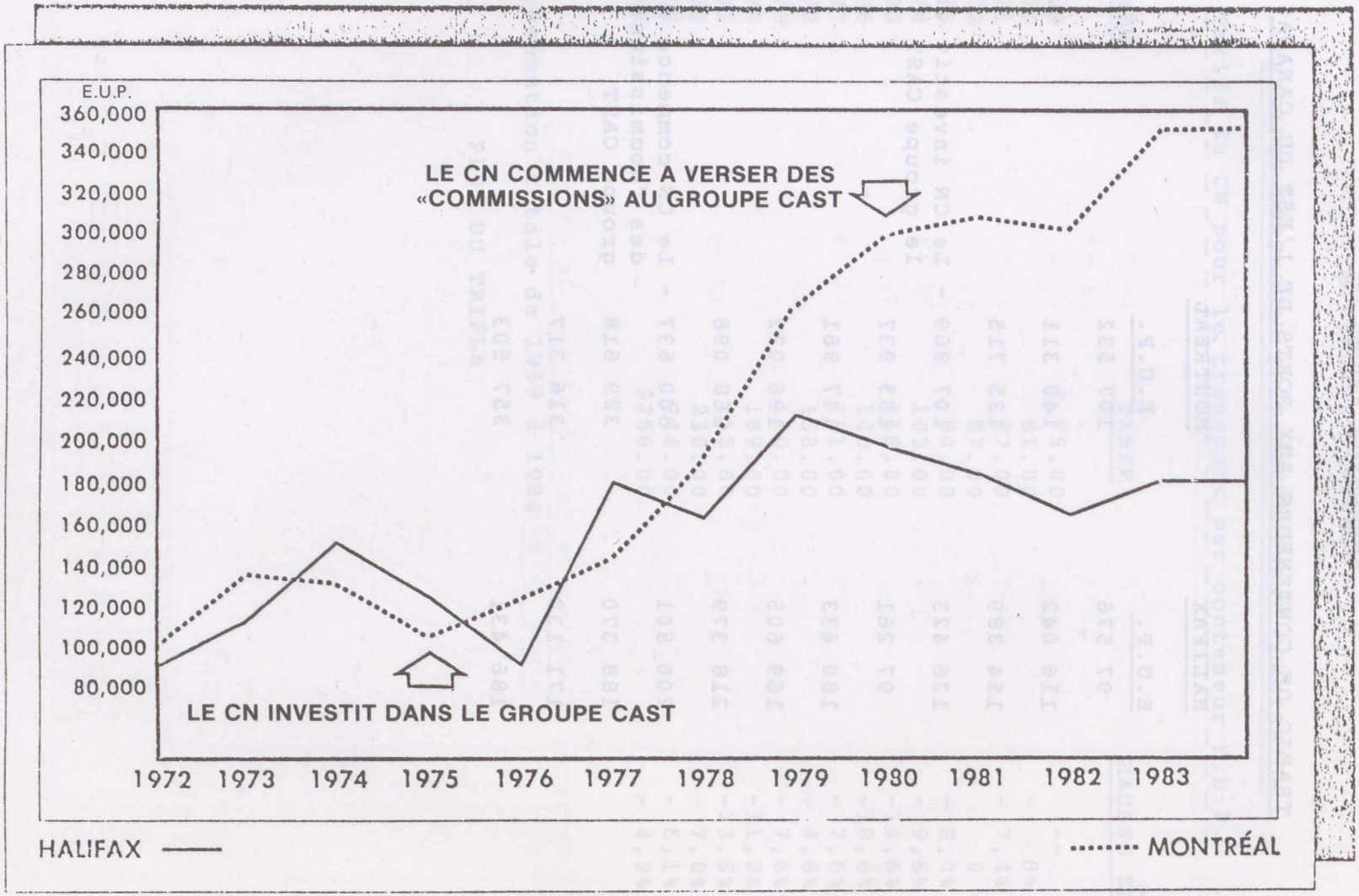
APPENDICE "TRPT-7"

TRAFIC DE CONTENEURS AUX PORTS DE L'EST DU CANADA

Année	HALIFAX E.U.P.	MONTRÉAL E.U.P.	
1972	97 576	107 532	
1973	116 042	140 311	
1974	154 389	135 715	
1975	126 423	107 969	- Le CN investit dans le groupe CAST
1976	97 261	133 937	
1977	180 433	147 961	
1978	169 605	196 022	
1979	218 379	268 098	
1980	200 801	300 637	- Le CN commence à verser des "commissions" au
1981	188 370	329 618	groupe CAST
1982	171 130	316 317	
1983	186 431	357 503	

APPENDICE "TRPT-8"

TRAFIC DE CONTENEURS AUX PORTS DE L'EST DU CANADA



Canada Post Corporation / Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Canada
Book Rate / Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Thursday, May 12, 1988

Chairman: Maurice A. Dionne

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

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1983.

WITNESSES:

(See back cover)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1984

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 15

Le jeudi 12 mai 1988

Président: Maurice A. Dionne

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Rapport annuel de la Société VIA Rail Canada Inc. pour 1983.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1984

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Port of Halifax:

Mr. John Grice, Chairman.

De la Commission d'aménagement du port de Halifax-Dartmouth, Port de Halifax:

M. John Grice, président.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Thursday, May 17, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 15

Le jeudi 17 mai 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1983.

CONCERNANT:

Rapport annuel de la Société VIA Rail Canada Inc. pour 1983.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1984

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1984

36315—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES	ALTERNATES/SUBSTITUTS
Les Benjamin	Bill Blaikie
Eva Côté	John Campbell (*LaSalle*)
Pierre Deniger	Léopold Corriveau
Jesse Flis	Jack Ellis
Michael Forrestall	Len Gustafson
Hon. Don Mazankowski	Maurice Harquail
Patrick Nowlan	Gérald Laniel
Charles Turner	Bill McKnight
	Paul McRae
	Marcel Ostiguy

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

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

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

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

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

ORDER OF REFERENCE

Pursuant to Standing Order 46(4) the following report was deemed referred to the Committee:

WEDNESDAY, MARCH 28, 1984

Report of VIA Rail Canada Inc., together with the Auditor's Report, for the year 1983, pursuant to subsection 75(3) of the Financial Administration Act, chapter F-10, R.S.C. 1970.—Sessional Paper No. 322-1/128.

ORDRE DE RENVOI

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement, le rapport suivant était réputé déféré au Comité:

LE MERCREDI 28 MARS 1984

Rapport de la Société VIA Rail Canada Inc., pour l'année 1983, ainsi que le rapport des vérificateurs y afférent, conformément à l'article 75(3) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970.—Document parlementaire nº 322-1/128.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 17, 1984
(17)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Forrestall, Mazankowski, Turner.

Alternates present: Messrs. Blaikie, Gustafson, Ostiguy.

Witnesses: *From Voyageur Enterprises Ltd.*: Mr. Paul Martin, Chairman. *From Transport 2000*: Mr. Nicholas Vincent, Exective Director and Mr. David Jeanes, Member.

The Committee commenced consideration of the Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1983, pursuant to subsection 75(3) of the Financial Administration Act, chapter F-10, R.S.C. 1970.—Sessional Paper No. 322-1/128, which was deemed referred to the Committee on March 28, 1984.

Mr. Martin from Voyageur Enterprises Ltd. made a statement and answered questions.

Messrs. Vincent and Jeanes from Transport 2000 made statements and answered questions.

At 12:33 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, May 24, 1984.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 17 MAI 1984
(17)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 32, sous la présidence de M. Bockstael (*vice-président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Mme Côté, MM. Deniger, Forrestall, Mazankowski, Turner.

Substituts présents: MM. Blaikie, Gustafson, Ostiguy.

Témoins: *Des Entreprises Voyageur Ltée*: M. Paul Martin, président. *De Transport 2000*: M. Nicholas Vincent, directeur exécutif; M. David Jeanes, membre.

Le Comité entreprend l'étude du Rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. de 1983, en application du paragraphe 75(3) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C. 1970.—Document parlementaire n° 322-1/128, tenu pour déféré au Comité le 28 mars 1984.

M. Martin, des Entreprises Voyageur Ltée, fait une déclaration et répond aux questions.

MM. Vincent et Jeanes, de Transport 2000, font une déclaration et répondent aux questions.

A 12 h 33, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 24 mai 1984, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday May 17, 1984

• 0935

The Vice-Chairman: I now call this meeting to order. We shall commence consideration of the Annual Report of VIA Rail Canada Incorporated for 1983, pursuant to Subsection 75.(3) of the Financial Administration Act, chapter F-10, R.C.S. 1970, Sessional Paper No. 322-1/128 which was deemed referred to this committee on March 28, 1984.

This morning we have witnesses from two organizations. The first one we will receive is Voyageur Enterprises Limited. I would invite the Chairman, Mr. Paul Martin, and Mr. Paul McElligott, Vice-President of Marketing, to come forward. Mr. Martin, welcome to this committee. I would ask if you wish to make a statement at this time.

Mr. Paul Martin (Chairman, Voyageur Enterprises Ltd.): Yes I do, Mr. Chairman. The first thing I would like to do is to state how appreciative I am of having been given this opportunity of appearing before this committee. I would also state that I am not here to criticize the rail passenger system. In fact, when I do comment on VIA Rail I will restrict my comments to VIA Rail's existing and future operation in the corridor.

• 0940

As you know, Mr. Chairman, in reality there is no simple entity as VIA. In addition to Corridor VIA, there is VIA serving small communities in rural and remote Canada, VIA serving the West and the Maritimes, VIA providing transcontinental services, VIA providing services to tourism, and, of course, commuter services. The issues which each of these has and the impact on other modes of transportation are different. I make this point because in this regard the most damaging aspect of VIA's current *ad hoc* structure is the lumping of all revenues and costs into one pot and coming out with a final number. That number, Mr. Chairman, is meaningless; and the result has been to cause a real push on Corridor VIA Rail to get revenue and passengers to improve the phantom bottom line on all VIAs.

Now, Mr. Chairman, before going into the main body of my remarks . . .

Le vice-président: Monsieur Ostiguy, vous semblez déranger l'orateur. Il essaie d'attirer votre attention.

Please proceed.

Mr. Martin: The main point I would make in fact is that rail service is simply part of a much larger network of passenger transportation, and as such VIA should not be treated separately or analysed in isolation. What must be examined is not passenger rail but how objectively to address the overall transportation needs of Canadians and to determine the best way of fulfilling these needs.

There is no question that rail, bus, air, and the private automobile all have major roles to play in transporting

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 17 mai 1984

Le vice-président: La séance est ouverte. Nous commencerons l'étude du rapport annuel de la société VIA Rail Canada Inc. pour l'année 1983, conformément à l'article 75.(3) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970. Document parlementaire n° 322-1/128, qui était réputé déféré au Comité le 28 mars 1984.

Ce matin, nous avons des témoins de deux organisations. Nous entendrons d'abord Entreprises Voyageur Limitée. J'inviterais son président, M. Paul Martin et M. Paul McElligott, vice-président du Marketing, à se présenter. Monsieur Martin, je vous souhaite la bienvenue au Comité. Avez-vous une déclaration à faire?

M. Paul Martin (président, Entreprises Voyageur Limitée): Oui, monsieur le président. Je voudrais, tout d'abord, dire combien je suis heureux d'avoir la possibilité de comparaître devant le Comité. J'ajouterais que je ne suis pas ici pour critiquer le transport ferroviaire des passagers. En fait, mes remarques sur VIA Rail se limiteront à l'exploitation actuelle et future du corridor par cette compagnie.

Comme vous le savez, monsieur le président, en réalité VIA ne constitue pas une entité simple. Outre son corridor, VIA dessert de petites localités rurales et isolées, l'Ouest et les Maritimes; elle offre aussi des services transcontinentaux, des services touristiques, sans oublier ses trains de banlieue. Les répercussions de chacune de ses activités sur d'autres modes de transport sont différentes. J'insiste là-dessus car, à cet égard, l'aspect le plus préjudiciable de la structure empirique actuelle de VIA est que tous ses revenus et tous ses coûts sont regroupés et présentés ensuite sous forme de chiffres, de résultats finals, ce qui n'a pas de sens; VIA Rail a été amenée par là à exercer des pressions pour obtenir des subventions et des passagers, pour le corridor, afin d'améliorer le bénéfice net inexistant, pour toutes ses activités.

Monsieur le président, avant de passer à l'essentiel de mes remarques . . .

The Vice-Chairman: Mr. Ostiguy, you are disturbing the witness. He is trying to catch your attention.

Je vous en prie.

M. Martin: Je voudrais dire essentiellement qu'en fait, le service ferroviaire est simplement un élément d'un réseau beaucoup plus large du transport des passagers, et il ne faudrait donc pas traiter VIA séparément, ni l'analyser de façon isolée. Il faut examiner non pas le service ferroviaire aux voyageurs, mais plutôt comment répondre objectivement et au mieux au besoin des Canadiens en matière de transport.

Il est indéniable que les chemins de fer, l'autobus, l'avion ainsi que l'automobile privée ont tous d'importants rôles à

[*Text*]

Canadians. Within this context, our greatest concern is that apparently, because the bus industry is provincially regulated, it has not captured the attention and concern legitimately merited at the federal level in surface transportation matters. Mr. Chairman, I am very supportive of provincial regulation. I believe, certainly in the two provinces in which we operate, it has been enlightened and most competent; and I believe the regulation should remain there. What I am saying, however, is that at the federal level, where decisions are taken, I am genuinely astonished that the bus industry is so rarely afforded any serious consideration, given the very important role it plays in transporting Canadians. In other words, decisions regarding existing and future rail passenger transportation simply cannot be made in a vacuum without first analysing the ramifications on the overall transportation system, and bus service in particular. My objective here today is to demonstrate why this is so by highlighting the bus view and the troubling relationship which exists between the bus industry and VIA Rail.

Under the heading "Role and Characteristics of the Bus Industry", I would itemize the following. First, the bus industry in Quebec—and I will use Quebec as my focus of illustration simply because it provides an integral whole. The bus industry in Quebec has the most extensive route structure of all modes, and serves the greatest number of points. Over 900 communities are serviced by bus in Quebec, and most depend on it as the only inter-city public transportation option. The airlines serve 42 Quebec points, while VIA Rail serves 158, leaving over 700 Quebec communities with bus transportation only.

Second, the bus industry carries more passengers than both air and rail combined; close to 5 million in Quebec alone, which is almost as many as VIA carries in the whole country. A significant portion of these bus passengers are Quebecers living in rural areas and in the smaller towns and cities. To them travel by bus is not a choice, it is a necessity.

Third, in addition to serving more communities and carrying more passengers, the bus industry typically provides the highest level of service of all public carriers; on an average, three to one greater than the train. On the energy side, scores of research studies have consistently found it to be by far the most energy-efficient carrier, by whatever measure you choose to employ.

Fifth, the industry provides an important economic role in direct employment, providing 58,000 jobs across Canada, with 2,000 additional commission agents, and in support of a manufacturing sector with facilities in Quebec and in your province, Mr. Bockstael, Manitoba, employing over 2,000 people between them.

The bus industry then carries the most passengers, serves the most communities, employs many thousands of Canadians, is the most energy-efficient mode of public transportation, and if you will forgive a commercial, provides excellent downtown

[*Translation*]

jouer dans le transport des Canadiens. À cet égard, notre plus grande préoccupation est qu'étant donné que les provinces réglementent l'industrie des autobus, cette dernière n'a pas capté l'attention, ni suscité l'intérêt qu'elle mérite, au niveau fédéral, dans la question des transports de surface. Monsieur le président, je suis très en faveur de cette réglementation provinciale, qui a été très éclairée et très utile dans les deux provinces que nous desservons, et j'estime qu'il faut la maintenir. Je dis cependant qu'au niveau fédéral, où les décisions sont prises, je m'étonne vraiment que l'on se soit vraiment penché sur l'industrie des autobus, alors qu'elle joue un très grand rôle dans le transport des Canadiens. En d'autres termes, des décisions concernant le service ferroviaire aux voyageurs, actuel et futur, ne peuvent être prises en vase clos, sans analyser d'abord leurs ramifications sur l'ensemble du réseau des transports, et en particulier celui des autobus. Mon objectif ici, aujourd'hui, est de démontrer cela, en exposant le point de vue des autobus ainsi que les relations préoccupantes qui existent entre l'industrie des autobus et VIA Rail.

Sous la rubrique «Rôle et caractéristiques de l'industrie des autobus» je parlerai des points suivants. Tout d'abord, au Québec, et j'utiliserai cette province pour illustrer ma démonstration, car elle offre un exemple exhaustif, par rapport à tous les autres modes de transport, au Québec, l'industrie des autobus possède le réseau le plus étendu, qui dessert le plus grand nombre de localités, plus de 900, la plupart ne pouvant compter que sur l'autobus pour leur transport public d'une ville à l'autre. Des lignes aériennes desservent 42 points au Québec, VIA Rail 158, de sorte que plus de 700 localités de cette province ne peuvent compter que sur les transports par autobus.

En second lieu, l'industrie des autobus transporte plus de passagers que les lignes aériennes et ferroviaires combinées; près de 5 millions, rien qu'au Québec, soit presque autant que ceux que VIA transporte, dans l'ensemble du pays. Un nombre important de ses utilisateurs d'autobus sont des Québécois qui vivent dans des régions rurales et dans de petites villes. Pour eux, voyager par autobus ce n'est pas un choix, mais une nécessité.

Troisièmement, en plus de la desserte d'un plus grand nombre de localités, et du transport de plus de voyageurs, l'industrie des autobus offre le niveau de service le plus élevé de tous les transporteurs publics; en moyenne, trois fois plus élevé que celui du train. Pour ce qui est de l'énergie, toute sorte de recherches et d'études ont toujours conclu qu'il est de loin le transport le plus économe, quels que soient les critères choisis.

Cinquièmement, l'industrie joue un rôle économique important dans le domaine de l'emploi, avec 58,000 salariés à travers le pays, auquel s'ajoute 2,000 agents à la commission; elle soutient aussi le secteur manufacturier avec des installations au Québec, et dans votre province, monsieur Bockstael, au Manitoba, où elle emploie plus de 2,000 personnes entre elles.

L'industrie de l'autobus transporte donc le plus de passagers, dessert le plus de localités, emploie des milliers de Canadiens, constitue le mode de transport public le plus économe quant à l'énergie, et, si vous me permettez cette publicité, offre un

[*Texte*]

service. All of these benefits are achieved while at the same time it is by far the most cost-effective common carrier. In fact, the inter-city bus is the only form of public transportation that receives no direct or indirect subsidy.

• 0945

I know there has been some dispute about whether or not the bus industry is subsidized. I will perhaps make just a couple of points. The first is that it is clear that the roads are not built for buses, and I think the provinces that build the roads have stated this. Roads are built for cars. That is where the demand comes from, and it is only on the basis of car demand that new roads are in fact built. Roads are not strengthened for buses. Roads are strengthened for trucks, and the bus does not put the same pressure on the roadbed that a truck does. Therefore, while the bus benefits from the existence of the highway infrastructure, we do not influence the level of capital spending on it. In terms of the maintenance cost for the system, authoritative sources, such as the Quebec government, the Science Council of Canada, the Interstate Commerce Commission, the General Accounting Office in the United States and the Canadian Transportation Commission, have all concluded that through licensing fees, fuel taxes and other user charges the bus industry pays more than its fair share.

However, Mr. Chairman, the most important bus characteristic I would like to draw to your attention is the internal cross-subsidization of routes and services. This is the key to the whole presentation. As you know, inter-city buses are regulated by provincial governments, looking at buses from a province-wide perspective. The result is that we provide service to a vast rural network, not just the high-volume interurban routes where we compete with VIA.

Looking at the Province of Quebec, this breaks down into the following numbers: Voyageur operates more than 90% of the Province of Quebec's route miles, with 26 lines extending into every region, the vast majority having no alternate form of public transportation. Of these 26 routes, only 7 provide enough revenue to cover even direct operating costs. That is to say, 19 of 26 routes do not provide enough revenue to even pay for the fuel, bus maintenance and the driver's salary, let alone make any contribution to overhead. In terms of passengers, over half the bus travellers in Quebec are carried at less than direct costs.

Furthermore, once full allocation is made for all the costs involved in the running the Quebec bus network, only three routes remain profitable, Montreal-Quebec, Montreal-Sherbrooke, and Quebec City-Chicoutimi. Of these three, Montreal-Quebec provides two and a half times the contribution of the other two combined. The profits Voyageur makes on these short-haul, high-volume routes, particularly Montreal-Quebec, have to carry the entire Quebec bus network. It is as clear a case of cross-subsidization as you will find anywhere and the provincial regulatory systems designed it to be that

[*Traduction*]

excellent service au centre-ville. Elle réalise tous ces avantages, tout en étant, de loin, le transport en commun le plus efficace quant aux coûts. En fait, l'autobus interurbain est la seule forme de transport public ne bénéficiant pas de subventions directes ou indirectes.

Je sais que la subvention de l'industrie des autobus est une question assez contestée. Je ferai deux remarques à cet égard. La première est qu'il est évident que les routes ne sont pas construites pour les autobus, comme le disent les provinces, qui les ont construites pour les automobiles. C'est là que se situe la demande, qui est aussi à l'origine de la construction de nouvelles routes. Les routes ne sont pas renforcées pour les autobus, mais pour les camions qui les usent davantage. Par conséquent, il est vrai que les autobus profitent de l'existence de l'infrastructure routière, nous n'influons pas sur le niveau des capitaux qui y sont consacrés. Quant au coût de l'entretien du réseau, des sources fiables, comme le gouvernement du Québec, le Conseil des Sciences du Canada, l'*Interstate Commerce Commission* et le *General Accounting Office* des États-Unis, ainsi que la Commission canadienne des transports, ont tous conclu que, par le biais des droits de permis, des taxes d'essence et d'autres frais d'utilisation, l'industrie des autobus paient plus que sa part.

Cependant, monsieur le président, la caractéristique la plus importante des autobus que je voudrais porter à votre attention est l'interfinancement des circuits et des services. C'est là l'élément essentiel de tout mon exposé. Comme vous le savez, les autobus interurbains sont réglementés par les gouvernements provinciaux qui considèrent l'utilisation exhaustive des autobus, de sorte que nous desservons un vaste réseau rural et pas uniquement des circuits interurbains à grande densité, où nous concurrençons VIA.

Voici une ventilation pour le Québec: Voyageur exploite plus de 90 p. 100 de l'étendue du circuit de cette province, 26 lignes desservant chaque région, pour laquelle c'est en général la seule forme de transport public. Sur ces 26 circuits, seuls sept créent suffisamment de revenus pour couvrir ne serait-ce que les coûts d'exploitation directs. Autrement dit, sur 26 routes, 19 ne produisent pas suffisamment de revenus pour payer ne serait-ce que le combustible, l'entretien des autobus ainsi que le salaire du chauffeur, sans parler, bien sûr, des frais généraux. Par ailleurs, plus de la moitié des utilisateurs de l'autobus voyagent à un coût moindre que le coût direct.

En outre, si l'on prend pleinement en compte tous les coûts qu'implique l'exploitation du réseau d'autobus au Québec, seuls trois circuits restent rentables, Montréal-Québec, Montréal-Sherbrooke et Québec-Chicoutimi. Parmi ces trois circuits, celui de Montréal-Québec produit deux fois et demie la contribution des deux autres combinés. Les profits que fait Voyageur sur ces circuits d'étendue limitée mais de forte utilisation, particulièrement entre Montréal et Québec, doivent supporter l'ensemble du réseau d'autobus pour cette province. Comme ailleurs, il y a manifestment interfinancement, comme le prévoient les régimes provinciaux de réglementation, qui ont

[*Text*]

way, and until recently it has worked relatively well for all concerned.

This is really where the dilemma of VIA comes in. In the corridor, with its new equipment and its expensive promotions—and I think the VIA advertising bill in the corridor alone is probably more than the entire bus industry in Canada can afford—and most importantly by using bus fares in the corridor as the standard for its pricing policies, VIA is literally skimming the cream off the market and shattering the delicate balance that has been built into the current system. Voyageur can continue to bring people from remote areas to the cities as long as they travel by bus from one large centre to the next. As outlined earlier, however, the system's current setup will simply not allow Voyageur to be a feeder service to VIA and remain viable.

While I believe that the fares of all modes should bear some relationship to the respective cost structure, my point is not to argue about the level of federal subsidy to VIA. I fully appreciate that in setting fares to attract riders, VIA had to use some bench-mark. However, its decision to price rail passenger service only in relation to inter-city bus means that despite its stated objective of sourcing its passengers from the car, its real target cannot help but be the bus. I must ask you, what social value is served by shifting passengers from one common carrier mode, the bus, to another common carrier mode, the train?

• 0950

More pertinently, on almost all routes in Quebec VIA's regular fares are anywhere from 2% to 29% below the equivalent bus fare. For example, on the Montreal-Quebec route, our most important route, which I described to you earlier, the backbone of our Quebec system, VIA's same day return fare, $26, is currently $2.10 below Voyageur's fare. When you consider that 70% of VIA's revenues come from the federal government, it simply boggles the mind.

VIA's marketing strategy was, and is, to attract passengers on the basis of price. Even before the 6 and 5 program, many of VIA's rates failed to keep pace with inflation and were dangerously close to the bus fares. VIA probably has the lowest cost recovery ratio of any major rail system in the world, certainly lower than Europe's and Japan's, and certainly lower than Amtrak's. Based on the last figures we have in 1981, Amtrak's fares represented 40% of revenues. VIA's, in that year, were 18%.

Compounding the very serious problems already experienced with the regular fare structure, VIA has recently been toying with deep discount fares, introduced for extended periods of time. Last year it announced a 40% fare discount between Toronto and points in southwestern Ontario. In March of this year it launched its "60% off, go for it" sale from central Canada to the Maritimes, as well as a 50% reduction on trips

[*Translation*]

relativement bien fonctionné, jusque récemment, pour tous les intéressés.

C'est là que se situe le dilemme de VIA. Dans le corridor, avec son nouvel équipement et ses promotions coûteuses—je pense que rien que pour le corridor la facture publicitaire de VIA représente probablement plus que ne pourrait se permettre la totalité de l'industrie des autobus au Canada—et, surtout, avec l'utilisation des tarifs des autobus comme norme de tarification, VIA écrème littéralement le marché et bouleverse l'équilibre fragile qui a été construit dans le système actuel. Voyageur peut continuer de transporter des gens de localités éloignées à des villes, pour autant qu'ils voyagent en autobus d'un grand centre à l'autre. Cependant, comme nous l'avons déjà dit, les modalités du système actuel ne permettront simplement pas à Voyageur d'alimenter VIA et de rester rentable.

Je comprends que les tarifs de tous les modes de transport doivent être liés, dans une certaine mesure, à leurs coûts respectifs, et je ne contesterai pas le niveau des subventions fédérales dont bénéficie VIA. Je comprends fort bien qu'en fixant ses prix pour attirer des passagers, VIA doive utiliser certains points de repère. Cependant, la décision de tarifer les services ferroviaires aux passagers uniquement par rapport aux autobus interurbains signifie que bien qu'elle dise vouloir détourner ainsi les gens de l'utilisation des automobiles, elles veulent en fait s'en prendre aux autobus. Quel avantage y a-t-il à transférer les gens d'un transport en commun, l'autobus, à l'autre, le train?

Et surtout, sur presque tous les circuits au Québec, les tarifs réguliers de VIA se situent entre 2 à 29 p. 100 de moins que les tarifs d'autobus équivalents. Par exemple, sur notre plus important circuit, entre Montréal et Québec, dont je vous ai déjà parlé, et qui représente l'assise de nos activités au Québec, le tarif aller-retour de VIA, avec retour le même jour est de 26$, soit actuellement 2.10$ de moins que le tarif Voyageur. On croit rêver quand on se rend compte que 70 p. 100 des revenus de VIA proviennent du gouvernement fédéral.

La stratégie de commercialisation de VIA était, et est encore, d'attirer des passagers en fonction du prix. Même avant le programme des 6 et 5 p. 100, nombre des tarifs de VIA ne suivaient pas l'inflation, et ils correspondaient presque, et dangereusement, aux tarifs d'autobus. Le taux de recouvrement des coûts de VIA est probablement le moins élevé de tous les principaux réseaux ferroviaires du monde, d'Europe, du Japon, et sûrement d'Amtrak. D'après les derniers chiffres que nous avons, en 1981, les tarifs d'Amtrak représentaient 40 p. 100 de ces revenus,par revenus, par rapport à 18 p. 100 pour VIA, dans la même année.

Il se pose déjà de tès graves problèmes compte tenu des tarifs ordinaires, et de plus VIA a récemment envisagé des réductions spectaculaires, offertes pour des périodes prolongées. L'an dernier, elle a annoncé une réduction de tarif de 40 p. 100 entre Toronto et des localités au sud-ouest de l'Ontario. En mars de cette année elle a lancé sa campagne de réduction de 60 p. 100 entre le centre du pays et les Maritimes, ainsi

[*Texte*]

to the west. Both were supported with heavy promotional spending. Who can possibly compete with rates like that, when VIA's regular fares support less than 30% of the cost of providing the service?

The purported rationale for these deep discount fares is to attract traffic from automobiles. But is it not true, however, that even if the strategy were successful the gains realized in market share would be as short lived as the duration of the discount period itself? Our own experience in a test market situation last year certainly indicates this to be the case. I would think even VIA's management would agree that the permanent shifts from car to rail will only come about as the result of truly significant rail service improvements and not gimmicky fares. There is obviously no transportation-based logic for this short term, ad hoc approach. It seems to me just another indication of the failure to adopt a comprehensive surface transportation policy.

The final example, Mr. Chairman, which I would give, illustrates both the tariff problem and the lack of an overall transportation perspective inherent in many of VIA's activities. The example that I would give you is VIA's new youth pass. This Canadian equivalent to the Eurail pass, with a separate version available for corridor travel, applies a discount to already discounted fares. The logical question is: If, as was stated by the government, its purpose in introducing these fares is actively to encourage intercity travel by young Canadians, why not include intercity bus in these plans as well? In fairness to all Canadians, the subsidized rail pass program should be extended to the bus mode, because the discounts, in fact, discriminate against young people living in, or wishing to travel to, those regions of the country where there are no trains. Nationally buses carry six times as many passengers to more than three times—I am going too fast, I get emotional, Mr. Chairman—as many destinations and young Canadians would be delighted to have the same opportunity as those in the major cities served by VIA.

To recap, this situation with fares is all well and good for rail transport and VIA, but it simply ignores the broader transportation picture. The intercity bus passenger on high density routes, our bread and butter, is price sensitive, and if rail is cheaper he will go by rail.

All of the proceeding leads to the obvious conclusion that if VIA erodes Voyageur's market share on just a few routes, the entire Quebec rural bus network could not survive. At some point in time we, and probably the bus industry, would have to be nationalized by the federal or the provincial governments, or the industry would have to be given subsidies to operate unprofitable routes.

From a strictly commercial perspective, either of these options would be superior to the continuation of the status quo.

[*Traduction*]

qu'une réduction de 50 p. 100 sur les voyages à destination de l'Ouest. Son programme publicitaire lui a d'ailleurs coûté beaucoup d'argent. Qui peut concurrencer de tels tarifs, alors que les tarifs ordinaires de VIA défraient moins de 30 p. 100 du coût du service?

Elle laisse à entendre qu'elle offre ces réductions spectaculaires pour décourager l'utilisation de l'automobile. Mais n'est-il cependant pas vrai, que même si la stratégie réussissait, les gains obtenus par rapport au marché ne dureraient pas plus que la période de réduction? C'est ce que montre une étude du marché que nous avons faite l'an dernier. Je pense même que les gestionnaires de VIA conviendront que les gens ne préféreront vraiment le train à la voiture qu'à la suite d'améliorations véritables du service ferroviaire, et non à de simples tarifs promotionnels. Cette approche à court terme et empirique ne répond aucunement aux besoins véritables des transports. Elle ne fait que traduire, encore une fois, l'absence d'une politique exhaustive quant au transport de surface.

Monsieur le président, je vais donner un dernier exemple qui illustre le problème des tarifs ainsi que l'absence d'une perspective globale, au chapitre des transports, inhérente à nombre des activités de VIA. Je vous parlerai donc du nouveau billet-jeunesse qu'offre VIA. Cet équivalent canadien du laissez-passer Eurorail, avec une autre possibilité pour les voyages dans le corridor, offre des réductions à des tarifs qui sont déjà escomptés. Il faut donc se poser logiquement cette question: Si comme l'annonce le gouvernement l'objet de ces nouveaux tarifs est d'encourager activement les jeunes Canadiens à voyager d'une ville à l'autre, pourquoi ne pas inclure aussi les autobus interurbains dans ce programme? Pour être juste envers tous les Canadiens, il faudrait étendre le programme de laissez-passer ferroviaires subventionné au transport par autobus, puisqu'en fait, les réductions constituent une discrimination envers les jeunes qui vivent ou qui souhaitent se rendre dans des régions qui ne sont pas desservies par le train. À l'échelle nationale, les autobus transportent six fois plus de passagers à trois fois plus—je vais trop vite, c'est l'émotion, monsieur le président—de destinations, et les jeunes Canadiens seraient très heureux de bénéficier de la même possibilité que ceux qui vivent dans de grandes villes desservies par VIA.

Pour résumer, la question des tarifs est très satisfaisante pour les transports ferroviaires ainsi que pour VIA, mais il aurait fallu adopter une perspective plus vaste, intégrant tous les transports. Sur les circuits interurbains à forte densité, l'élément clé de notre succès, le prix est essentiel, et si le billet de train est moins cher, les gens ne prendront plus l'autobus.

De tout ce qui précède, on peut évidemment conclure que si VIA rogne la part du marché de Voyageur pour seulement quelques circuits, l'ensemble du réseau rural du Québec ne peut pas survivre. À un moment donné Voyageur, et probablement l'industrie des autobus, devront être nationalisés par le gouvernement fédéral ou les gouvernements provinciaux, à moins que nous ne soyons subventionnés pour exploiter des circuits qui ne sont pas rentables.

Dans une perspective strictement commerciale, chacune de ces options vaudrait mieux que le maintien du *statu quo*.

[*Text*]

However, from a social and political perspective, as well as from Voyageur's long-term commitment to its passengers and to the communities we serve, some other solution would be vastly preferable.

• 0955

In reality, the fare competition that has been steadily intensifying since the formation of VIA is symptomatic of a far more serious underlying problem with our rail system. To get right to the heart of the matter, the real problem is that given existing trains, infrastructure and rail service, VIA is simply unable to capture any additional market share from the dominant car mode, not to mention the air mode. We are fully cognizant of this, and under heavy political pressure to raise revenues and passenger volumes, VIA therefore competes aggressively with buses for ridership on high volume corridors and has set its fares accordingly.

The question is: Are trains really needed for this purpose, particularly in light of the severe ramifications on the whole delicate bus system with its internally subsidized service to rural communities? Given the existing service provided by corridor VIA, I suggest it is simply duplicating at great expense a job that the bus industry performs very well. The majority, if not all, of present high volume corridor rail services could be replaced by faster, more frequent, cheaper, more energy-efficient, unsubsidized and cost-effective buses. In fact, VIA as currently constituted is clearly inhibiting the future development of better, more comfortable and cheaper bus services.

If VIA is to attract traffic from the car and air modes, radical changes, not just gimmicky fares, are required to establish it as a valid alternative. The long-term solution therefore, Mr. Chairman, is really, I believe, that the corridor bus-rail problem could be eliminated with a complete upgrading and revitalization of rail services to provide true, high-speed intercity rail transportation, assuming of course that such rail system is priced accordingly.

This modern new rail service would compete very effectively with the private automobile and would enjoy major volume increases in the high density corridors from the car and air modes. Rail could then play the role in Canada it now plays in Japan and Europe. Such a system would however clearly require a massive investment in capital commitment from the Government of Canada.

I will not comment on the broader issue related to the magnitude of this country's deficit, nor on the alternative social needs to which the government's scarce financial

[*Translation*]

Cependant, dans une perspective sociale et politique, aussi bien que compte tenu de l'engagement à long terme de Voyageur envers ses passagers et les localités qu'il dessert, il vaudrait beaucoup mieux trouver une autre solution.

En fait, la concurrence qui s'est intensifiée au niveau des tarifs depuis la création de VIA traduit l'existence d'un problème beaucoup plus grave dans notre système ferroviaire. En effet, on constate qu'avec son équipement, son son infrastructure et son service actuels, VIA est tout simplement incapable d'encourager un plus grand nombre d'automobilistes, et encore moins de passagers des lignes aériennes, à prendre le train. Cela est parfaitement évident. En conséquence, étant donné que des pressions politiques intenses l'incitent à rechercher des moyens d'augmenter ses revenus et le nombre de ses clients, VIA cherche activement à s'octroyer une part de la clientèle des services d'autobus, surtout dans les corridors à gros trafic, et établit ses tarifs en conséquence.

La question que nous devons nous poser est la suivante: Les trains doivent-ils vraiment servir à cela, surtout si l'on tient compte des graves conséquences qui risquent de perturber l'équilibre précaire du réseau des autobus, lequel ne peut subventionner ses dessertes rurales qu'avec les profits qu'il réalise sur les circuits à plus gros trafic? J'estime que le service actuellement fourni par VIA dans le corridor n'est qu'une répétition, qui coûte fort cher d'ailleurs, du service fourni de façon extrêmement satisfaisante par l'industrie des autobus. La majorité, sinon la totalité, des services ferroviaires actuellement assurés dans les corridors à fort trafic pourraient être remplacés par des services d'autobus plus rapides, plus fréquents, moins chers, plus économiques au niveau carburant, non subventionnés et plus rentables. En fait, étant donné sa constitution, VIA entrave manifestement le développement futur de services d'autobus meilleurs, plus confortables et moins chers.

Si VIA veut réussir à convaincre plus d'automobilistes et de clients des compagnies aériennes de prendre le train, elle doit procéder à des modifications radicales de ses opérations, et non pas se contenter d'offrir tout simplement des tarifs plus avantageux. La solution à long terme de cette concurrence autobus-rail dans les corridors serait donc, monsieur le président, de moderniser complètement les services ferroviaires afin d'assurer un service interurbain très rapide, à condition bien sûr que les tarifs correspondant à un tel service soient établis en conséquence.

Un service ferroviaire ainsi modernisé serait en mesure de faire face à la concurrence de l'automobile et réussirait donc à attirer, surtout dans les corridors à fort trafic, un grand nombre d'automobilistes et de clients des compagnies aériennes. Ainsi, le train jouerait au Canada le rôle qu'il joue au Japon et en Europe. Certes, un tel système nécessiterait des dépenses d'investissement massives de la part du gouvernement du Canada.

Je n'aborderai pas la question plus générale de l'ampleur de notre déficit ni des priorités sociales auxquelles le gouvernement doit allouer une partie de ses maigres ressources financiè-

[*Texte*]

resources might be allocated. However, from a strict surface passenger transportation point of view, it would enhance, not hurt, the role of the intercity bus industry and would provide Canadians with a first-class rail service competing with car and air and priced with reference to but well below equivalent air service.

There has been discussion in this committee, Mr. Chairman, about the need for a clear VIA mandate. We would agree with the position of this committee. To quote from your most recent report, and I quote now:

> From the point of view of the committee it is incomprehensible that seven years have elapsed since VIA came into existence without the government taking any legislative action to confer a statutory mandate upon it. The committee believes the absence of a mandate has jeopardized the functioning of VIA and this combined with the financial planning difficulties resulting from costing order No. R-6313 makes very difficult future planning by VIA to achieve a viable passenger service.

Well, Mr. Chairman, I can tell you that the lack of a legislative mandate and a clear long-term policy direction for VIA makes future planning very difficult for Voyageur as well, especially when it comes to investment in new product development decisions. We do not know where things stand or where things are going for bus or rail.

I cannot emphasize this point enough. In fact, we really do not know if we will be allowed to survive or if our markets will simply be expropriated without compensation. We therefore believe strongly that legislation must be presented soon and that it must clearly define VIA's mandate for each of the different services it provides and also provide for separate accounting for each such service.

If these steps are not taken, and taken sooner rather than later, there is potential for a real crisis due to the structure of the bus industry. The situation has simply been going on for far too long and things are deteriorating.

• 1000

For example, rail service improvements in the corridor have not yet been reflected in VIA's corridor fare structure, despite assurances to the contrary. The first order of LRC's is already employed in the corridor, and we know where the second order is slated for again, again despite promises to the contrary. VIA is also planning a major track realignment between Ottawa and Toronto which will allow the transport passengers an hour and 20 minutes faster, effectively outperforming buses.

Terminals in the corridor are also undergoing changes with Lévis being updated, the Quebec City terminal being relocated downtown.

[*Traduction*]

res, mais je vous dirais cependant que, du seul point de vue du transport par surface des voyageurs, un tel système rehausserait, plutôt que diminuerait, l'importance des services d'autobus dans les dessertes interurbaines, et il offrirait aux Canadiens un service ferroviaire excellent, qui serait en mesure de face à la concurrence de l'automobile et de l'avion et dont les tarifs seraient calculés proportionnellement aux services aériens, mais nettement en-dessous quand même.

Votre Comité, monsieur le président, a déjà souligné la nécessité de préciser davantage le mandat de VIA. Nous sommes tout à fait d'accord avec vous à ce sujet, et je me permets de citer maintenant un extrait de votre dernier rapport où vous dites en substance:

> Le Comité juge incompréhensible que sept années se soient écoulées depuis la création de VIA sans que le gouvernement n'ait pris de mesures législatives pour lui donner un mandat statutaire. Le Comité estime que l'absence d'un tel mandat compromet le fonctionnement de VIA; de plus, étant donné les difficultés que lui pose l'ordonnance de calcul des coûts no R-6313 pour sa planification financière, VIA aura certainement beaucoup de mal à rendre son service voyageur rentable.

Monsieur le président, je peux vous dire que l'absence d'un mandat législatif et d'une politique claire et à long terme pour VIA rend également toute activité de planification très difficile pour la Société Voyageur, surtout lorsqu'il s'agit d'investir dans de nouveaux produits. En effet, nous ne savons pas où nous en sommes et comment la situation va évoluer en ce qui concerne les autobus et le rail.

Je ne saurais trop insister là-dessus. En fait, nous ne savons même pas si nous serons autorisés à survivre ou si nos marchés seront tout simplement expropriés sans indemnisation. Nous sommes donc convaincus qu'il faut absolument présenter un projet de loi sans tarder, qui définira clairement le mandat de VIA pour chacun des services que cette société fournit, et qui exigera également une comptabilité séparée pour chacun de ces services.

Si ces mesures ne sont pas prises dans un avenir proche, une grave crise risque de bouleverser complètement l'industrie des autobus. Toute cette histoire traîne en longueur, et en attendant, la situation se détériore.

Par exemple, les améliorations qui ont été apportées au service ferroviaire dans le corridor en question ne se sont pas traduites par une augmentation des tarifs de VIA dans ce corridor, comme on nous l'avait promis. Les premiers LRCs qui ont été commandés circulent déjà dans le corridor, et nous savons que la deuxième «fournée» va bientôt arriver, contrairement à ce qu'on nous avait promis. VIA envisage également de refaire le tracé de sa voie entre Ottawa et Toronto, ce qui représentera un gain de temps de une heure et vingt minutes pour ses trains de voyageurs, qui seront donc nettement plus rapides que les autobus.

Des modifications ont également été apportées aux gares ferroviaires situées dans le corridor: celle de Lévis a été rénovée, et celle de Québec a été déménagée au centre-ville.

[*Text*]

From time to time, new rail departures are scheduled in the corridor and, finally, maintenance centres at Ville St. Pierre, Point St. Charles and Toronto are receiving an influx of capital. All these are strategically located in the corridor. I simply do not understand the position of a national government, Mr. Chairman, concentrating all of these moneys in the corridor to the total obliviousness of the rest of the country.

Even these investments fall short of solving the underliying problem addressed earlier, and as such are not significant enough to induce car or air travellers to switch modes. They are certainly attractive enough, however, to lure more bus riders to the rail system, because the relative attractiveness of rail to the bus user is improving, while the price remains level with bus.

I am almost finished, Mr. Chairman.

I would suggest to you an interim solution. Rebuilding our national rail system will naturally take time. However, as an unsubsidized private sector company, Voyageur cannot be VIA's life support system, while the latter awaits surgery, without bus service collapsing itself. In the interim, therefore, it is essential that measures be taken to preserve the fragile foundation on which the intercity bus network exists. Such an interim measure would be the implementation of a minimum bus—rail fare differential of 40% on the handful of high volume corridor routes. This could be introduced perhaps as a rail modernization surcharge, tied to some of the less drastic, albeit expensive, corridor rail service improvements that are currently under way.

On a route such as Montreal—Quebec, implementation of this policy would translate into the following one-way fares for the various common carriers. Voyageur, $22.50; VIA Rail, $31.50; Air Canada, $85. This suggested fare-gap policy would leave the bus industry with a price sensitive traveller and would ensure the survival of buses while rail modernization is proceeded with. Once a high-speed rail system is in place, corridor VIA could then price itself more to the air mode, as do other high-speed rail systems in Japan and Europe.

I know you will agree that there is a social and economic need for a stable, low-cost intercity transportation alternative. This approach will guarantee and enhance the continuation of the intercity bus network, as providing that alternative. It is also in keeping with the spirit of the National Transportation Act. It would ensure a fair and equitable treatment to all modes, the spirit of the Act, Mr. Chairman, having been breached without anybody turning a hair.

In conclusion then, I deeply appreciate the opportunity you have provided Mr. McElligott and myself to appear before you, especially because whatever weight is given to our

[*Translation*]

De temps à autre, de nouveaux départs de trains sont prévus dans le corridor et, pour terminer, les gares d'entretien de Ville St. Pierre, de Point St. Charles et de Toronto se sont vu allouer des capitaux importants. Toutes ces gares sont stratégiquement placées dans le corridor. Je ne comprends tout simplement pas pourquoi un gouvernement national concentre toutes ses ressources financières dans ce corridor, négligeant ainsi manifestement le reste du pays.

Malgré tous ces investissements, on est encore loin d'avoir réglé le problème fondamental dont j'ai parlé tout à l'heure, de sorte que VIA n'a toujours pas réussi à convaincre un nombre suffisant d'automobilistes ou de clients des lignes aériennes de prendre le train. Certes, VIA réussit à empiéter sur une partie de notre clientèle, étant donné que le train devient plus pratique et plus rapide que l'autobus, pour le même prix.

J'ai bientôt terminé, monsieur le président.

Permettez-moi de vous proposer une solution intérimaire. La reconstruction de notre système ferroviaire national prendra bien sûr du temps. Cependant, la Société Voyageur, qui est une entreprise privée non subventionnée, ne peut pas continuer à servir de bouée de sauvetage pour VIA, en attendant que celle-ci soit, pour ainsi dire «repêchée», car notre service d'autobus risque, entre temps, de s'effondrer. En attendant, j'estime donc qu'il est essentiel que des mesures soient prises pour préserver les assises précaires du réseau d'autobus interurbain tel qu'il existe à l'heure actuelle. On pourrait, à ce titre, établir un différentiel minimum de 40 p. 100 entre les tarifs d'autobus et les tarifs ferroviaires, sur les quelques circuits qui enregistrent un fort trafic. Ce différentiel pourrait prendre la forme d'un supplément, qu'on justifierait par la modernisation d'un système ferroviaire, ainsi que par les améliorations moins spectaculaires, quoique onéreuses, qu'on apporte actuellement au service ferroviaire desservant ce corridor.

Sur la ligne Montréal-Québec, par exemple, l'adoption d'une telle politique se traduirait par les tarifs suivants, pour un aller simple: Voyageur, 22.50$; VIA Rail, 31.50$, et Air Canada, 85 $. Cet écart entre chaque tarif laisserait à l'industrie des autobus la clientèle soucieuse de payer un prix modique, tout en assurant la survie des autobus et la modernisation radicale du service ferroviaire. Une fois qu'un système de train rapide aura été mis en place, VIA sera justifiée de demander, dans le corridor, des tarifs plus proches de ceux des compagnies aériennes, comme on le fait au Japon et en Europe pour les trains très rapides.

Je suis sûr que vous convenez avec moi qu'il faut absolument maintenir, pour des raisons sociales et économiques, un système de transport stable et bon marché entre les centres urbains. Une telle politique permettra de préserver et de favoriser la survie des réseaux d'autobus interurbains et serait tout à fait conforme à l'esprit de la Loi nationale sur les transports.. Tous les modes de transport seraient ainsi traités de façon équitable conformément à l'esprit de la loi, et personne d'ailleurs ne s'apercevrait de la différence.

En conclusion, j'aimerais vous remercier sincèrement de nous avoir permis, à M. McElligott et à moi-même de comparaître devant vous, car, quel que soit le sérieux avec

[*Texte*]

reasoning on these particular points, the important thing is that the views of other components of the Canadian passenger transportation system are finally being sought. The underlying theme that we would leave you with is that time is of the essence in getting all sides together and in coming to a publicly backed concensus on the future development of all modes of transportation. At stake is not the future of one company or one mode, but the transportation system itself, which is so vital to Canada's social and economic well-being. The issue is simply too important to be allowed to drift unresolved any longer.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Martin. We will now open this up for questions.

Mr. Mazankowski, do you wish to lead off?

Mr. Mazankowski, please, of the Official Opposition.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Martin, for appearing. I think you have provided the committee with a very objective and enlightening presentation, not only as it relates to the bus mode, but indeed I think you have given us some excellent food for thought in our task of assisting in the development of a comprehensive rail passenger policy, indeed a surface transportation policy.

• 1005

You said you were very pleased with the current regulatory framework within which you operate. I take it then that you favour the continuation of the rather extensive regulations that permeate the bus industry. Given the tendency toward regulatory reform and scaling down the regulatory burden as it relates to air, there is a fair amount of discussion going on with respect to the trucking industry and I think also at the interprovincial level there are some discussions about the bus mode. Some Provinces favour more regulation and others favour deregulation. What is the current position with respect to the area in which you operate? Do you foresee any scaling down of regulation, and what impact would that have on your industry?

Mr. Martin: Mr. Mazankowski, I think you raise two questions perhaps; the first by implication. Yes, it is true we do support a continuation of provincial regulation. Certainly in the two provinces in which we operate—that is to say Ontario and Quebec—both the regulators and the respective departments of transport have proven to be very knowledgeable about the bus industry. There is a great wealth of expertise and understanding both of the passenger movement requirements in those provinces as well as the problems and opportunities which we as an industry have to offer. I think it would be a tragedy if there were not a continuity of that kind of expertise.

On your second question, the question of regulation, I believe that deregulation of the bus industry for the reasons which I outlined, in other words the fact that there is such

[*Traduction*]

lequel vous considérerez nos arguments, l'important est que vous permettiez aux différents protagonistes du système des transports de voyageurs d'avoir leur mot à dire. Je terminerai en vous disant qu'il est grand temps de réunir toutes les parties concernées, afin de dégager un concensus public sur l'expansion future de tous les modes de transport. Ce n'est pas seulement l'avenir d'une société ou d'un mode de transport qui est en jeu ici, mais celui de tout le système de transport qui, on le sait, est absolument essentiel au bien-être économiqeu et social du Canada. Ce problème est donc beaucoup trop important pour qu'on tarde encore à lui trouver une solution.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Martin. Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Mazankowski, êtes-vous prêt à commencer?

Monsieur Mazankowski, vous avez la parole. M. Mazankowski représente l'Opposition officielle.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. monsieur Martin, de comparaître devant nous aujourd'hui. Votre exposé a été fort objectif et fort intéressant, d'autant plus qu'il ne se limitait pas à la l'industrie des autobus. Il y a là matière à réflexion, et cela nous aidera beaucoup à élaborer une politique globale sur les transports de surface, et notamment sur le transport ferroviaire des voyageurs.

Vous vous dites très satisfait de la réglementation à laquelle vous êtes actuellement assujetti. J'en conclus que vous préconisez le maintien de cette réglementation assez lourde. Toutefois, on parle beaucoup de nos jours de déréglementation, surtout en ce qui concerne les compagnies aériennes, et un peu moins pour ce qui est du camionnage; on en parle même au niveau provincial au sujet des services d'autobus, certaines provinces préconisant une plus grande réglementation, contrairement à d'autres. Quelle est votre position à ce sujet? Pensez-vous que la déréglementation va se faire, et, dans l'affirmative, quel impact aura-t-elle sur votre industrie?

M. Martin: Monsieur Mazankowski, vous venez de me poser deux questions, la première étant plutôt une conclusion que vous avez tirée de mes propres remarques. Toutefois, vous avez raison de dire que je préconise le maintien de la réglementation provinciale. Dans les deux provinces où nous fonctionnons, à savoir l'Ontario et le Québec, les responsables de cette réglementation ainsi que les ministères des Transports respectifs se sont montrés jusqu'à présent extrêmement compétentes en la matière. En effet, ils connaissent et comprennent parfaitement les besoins qui existent dans leur province respective au niveau du transport des voyageurs, de même que les problèmes et les occasions que présente notre industrie. A mon avis, il serait tragique qu'on se débarrasse d'une telle compétence.

Pour ce qui est de la seconde question, j'estime que la déréglementation de l'industrie des autobus serait, pour les raisons que j'ai déjà indiquées, notamment l'interfinancement

[*Text*]

extensive cross subsidization, might well prove to be a boon for the bus companies but it would provide a major disservice to the rural communities which are served. What has happened in the United States has been large scale abandonment by the bus industry of a number of those rural routes and the substitution would more than likely be less well financed, conceivably less safe, and probably reduce services for those rural areas. And safety is a very important part of the overall bus industry image.

The second point which I think is very important to make is that unlike other modes of transportation, either passenger or freight, the bus mode, as the train mode, is an infinitesimally small part of the total market. Eighty-five percent of the market we serve is dominated by the automobile so that in fact, in terms of the competition that arises out of deregulation, we have that in spades and deregulation of the bus industry would not add to that; it would simply reduce service in the rural areas.

Mr. Mazankowski: Mr. Martin, with respect to your comments of pricing policies of VIA and the reference you make to the massive subsidy, it all goes back to VIA's cost of operations and its cost base structure. Currently, as you are aware, the cost of service is calculated on a formula which has now become commonly known as the R-6313 costing formula.

• 1010

In your view, does that formula provide an accurate reflection of the real costs of providing the basic services by the railroads to VIA Rail? Have you analysed it? Do you believe it is fair? Do you believe it is unfair? What improvements, if any . . . you are talking about the need for a clear mandate, you are talking about the need for a VIA Rail Act. It would seem to me that a mechanism to determine the accurate cost of providing that service would be a crucial component of the development of that framework. How do you feel about that mechanism, and what would you have to recommend to replace it if you do not find it favourable?

Mr. Martin: Railway costing, as you know, is an esoteric area. There are probably two people in Canada who understand it, and I am certainly not one of them, and I am not sure I could identify who those two are—and they do not agree either. So I am not sure if I can tell you—it would be specious of me, I think, to make a comment as to the fairness or unfairness of the railway charges to VIA or of the costing structure.

I would say, however—and this is simply a personal opinion—that I believe the debate between the railways and VIA is perhaps limited to some 10% of the total cost. So the vast bulk of the charges are known, and the debate is really confined to a relatively narrow area. When you look at the magnitude of the costs of operating the rail passenger system, I think one could, without answering your question accurately, come up with a fare structure based on costs.

However, my point is not that the fare structure across the country in any event should be based on costs. I think the rail

[*Translation*]

très poussé de nos différents types de services, absolument néfaste pour les localités rurales que nous desservons. On a constaté aux États-Unis, suite à la déréglementation, que l'industrie des autobus avait abandonné un grand nombre de circuits ruraux, ces services étant remplacés par d'autres bien moins financés, certainement moins sécuritaires et en tout cas moins fréquents. Or, la sécurité est un atout très important dans la réputation dont jouit l'industrie des autobus dans l'opinion publique.

Je me dois également de vous signaler que, contrairement aux autres modes de transport, que ce soit les transports des voyageurs ou des marchandises, l'autobus, comme le train d'ailleurs, représente une part infime du marché total. Quatre-vingt cinq pourcent du marché que nous desservons est dominé par l'automobile, de sorte que la concurrence provoquée par la déréglementation existe déjà pour nous, et la déréglementation de l'industrie des autobus ne l'intensifiera pas; sa seule conséquence sera une réduction du service dans les zones rurales.

M. Mazankowski: Monsieur Martin, vous avez parlé des politiques tarifaires de VIA et des subventions massives qu'elle reçoit, mais cela nous amène au coût de fonctionnement de cette société et de toute sa structure financière. À l'heure actuelle, le coût du service est calculé selon une formule qu'on connait désormais sous le nom de formule R-6313.

A votre avis, cette formule reflète-t-elle exactement les coûts réels des services de base fournis par les sociétés de chemins de fer à VIA Rail? Y avez-vous réfléchi? Cette formule est-elle équitable ou non? Quelle suggestion seriez-vous prêts à faire? Vous avez dit qu'il serait nécessaire de préciser davantage le mandat de VIA, et que cela devrait notamment se faire dans le cadre d'une loi sur VIA Rail. Il me semble qu'on devrait en même temps prévoir un mécanisme permettant de déterminer le coût réel des services fournis à VIA par les sociétés de chemins de fer. Que pensez-vous donc de cette formule, et par quoi la remplaceriez-vous, le cas échéant?

M. Martin: Le calcul des coûts des sociétés de chemins de fer est, comme vous le savez, une activité extrêmement complexe. Il y a peut-être deux personnes au Canada qui y comprennent quelque chose, je ne pourrais vous dire lesquelles, mais en tout cas, ce n'est pas moi. De plus, ces deux personnes ne sont même pas d'accord entre elles. Je suis donc mal placé pour vous dire si cette formule de calcul des coûts facturés à VIA par les sociétés de chemins de fer est équitable ou non.

J'estime cependant, mais c'est une opinion personnelle, que le débat qui oppose les sociétés de chemins de fer et VIA ne représente qu'environ 10 p. 100 du coût total. Donc, la grande majorité des frais réclamés à VIA sont connus, et le débat qui les oppose se limite à un pourcentage relativement restreint. Étant donné les coûts de fonctionnement astronomiques des services ferroviaires de voyageurs, je pense qu'on pourrait, même si cela ne répond pas à votre question de façon très précise, établir une structure tarifaire à partir des coûts réels.

Cependant, je ne prétends pas que toute structure tarifaire, au Canada, devrait être basée sur les coûts. En effet, les

[*Texte*]

passenger system in western Canada serves social needs—the tourism that we talked about, communter services, and this kind of thing—and I am not arguing for a full cost recovery in those areas. I certainly do believe in the Corridor, which is well served by a highway structure, has something like four to five different airlines serving it, not to mention the possibility of STOL service—in other words, in which there is a multitude of competing modes . . . I believe there should be a far higher degree of cost recovery in the Corridor than elsewhere. But even there I am not arguing for full cost recovery.

What I am saying is that the basis on which VIA sets its fares should not be related solely to the bus fare; because I do not believe they look at cost at all. What they are doing is saying, we cannot get people out of cars because of the kind of service we provide, therefore we are going to take them away from the other common carrier. The other common carrier charges *x*, therefore we will charge *x-y*. In turn I suppose you can say I have no right to draw that conclusion, because I am not part of VIA's decision-making process. All I can do is simply point to the fare structure and the history and say what other conclusion can one draw?

Mr. Mazankowski: Your proposal for a long-term solution basically, as I interpret it, means the development of a high-speed rail system along the Quebec-Windsor corridor. You are recommending that to the committee and suggesting that it would require massive capital investment. If that were to be a recommendation of this committee, and given the magnitude of the investment, how would we respond to the obvious criticism that would be thrust upon us from the other parts of Canada? The one thing about the VIA Rail service debate is that it is an issue that is generated and hotly debated throughout all parts of the country. If we were to throw all our emphasis on the Quebec-Windsor corridor, what would that mean for the development and the improvement of adequate transportation services in other parts of the country? I know you have said that you were disregarding, to some extent on this particular presentation, the financial pressures of the government, but nonetheless it is a consideration that this committee has to take in to account when it does bring forth the recommendations.

• 1015

Mr. Martin: Well, again I do not believe my suggestion would bring further criticism on the government as a result of its concentration in the corridor to the exclusion of the rest of the country, because that is what in fact is happening now. What I am saying is that the government policies are ignoring the rest of the country. They are concentrating things in the corridor. If I lived in the rest of the country, I would certainly be very critical of this. But having done it, for God's sake if you are going to do it, do it intelligently. It seems to me that right now we have the worst of both worlds. You are quite right on your second point. I have deliberately, because it is

[*Traduction*]

services ferroviaires voyageurs, dans l'Ouest du Canada, répondent à des besoins sociaux, notamment le tourisme et les trains de banlieue, et je ne prétends pas qu'il faut exiger un taux de récupération total dans ces régions-là. Le Corridor en question est bien desservi par le réseau routier, ainsi que par quatre ou cinq compagnies aériennes, sans parler de la possibilité d'un service ADAC. En d'autres termes, dans ce Corridor où une multitude de modes de transport se font déjà concurrence, j'estime qu'il faudrait exiger un taux de récupération des coûts bien supérieur à ce qu'on exige ailleurs. Toutefois, même dans ce cas-là, je ne réclame pas un taux de récupération des coûts total.

J'estime également que VIA ne devrait pas établir ses tarifs en fonction uniquement des tarifs d'autobus. Je vous dis cela parce que je suis convaincu que VIA ne tient absolument pas compte de ses coûts. Je suppose que ses responsables se disent que, puisqu'ils ne peuvent pas convaincre un plus grand nombre d'automobilistes de prendre le train, ils vont s'attaquer à la clientèle d'une autre industrie de transport en commun. Si cet autre transporteur a un tarif «x», VIA établira le sien à «x-y». Vous me direz que je n'ai pas le droit de tirer ce genre de conclusion étant donné que je ne fais pas partie de la direction de VIA. Toutefois, c'est la seule conclusion qu'on peut tirer de la structure tarifaire adoptée par cette société depuis un certain temps.

M. Mazankowski: Votre solution à long terme prévoit, si j'ai bien compris, la construction d'un système ferroviaire très rapide le long du couloir Québec-Windsor. C'est là ce que vous avez recommandé au Comité, en signalant qu'une telle solution nécessiterait des dépenses d'investissements massives. Si notre Comité devait lui-même en faire la recommandation, comment, étant donné l'ampleur des investissements nécessaires, pourrions-nous répondre aux reproches qui nous seront fatalement faits par les autres régions du Canada? Le débat sur les services VIA Rail sévit partout au pays. Si nous nous concentrions sur le corridor Québec-Windsor, aurions-nous une amélioration des services de transport dans d'autres régions du pays? Vous avez dit que vous n'alliez pas parler aujourd'hui des pressions financières exercées auprès du gouvernement; néanmoins, il faut que le Comité en tienne compte quand il fera ses recommandations.

M. Martin: Ma suggestion ne donnera pas davantage prise à la critique du gouvernement, car ses efforts sont actuellement concentrés sur le corridor à l'exclusion du reste du pays. Je dis que les politiques fédérales ne tiennent pas compte du reste du pays. Elles sont concentrées sur le corridor, et si j'habitais dans une autre région du pays, j'en serais très critique. Toutefois, si c'est cela votre décision, faites-le intelligemment. Il me semble que nous avons actuellement le pire des deux mondes. Quant à votre deuxième point, vous avez tout à fait raison. Je n'ai pas parlé exprès des priorités financières gouvernementales; car elles ne relèvent pas de ma compétence.

[*Text*]

not within my prerogative to do so, entered into the debate of priorizing the government's resources.

The Vice-Chairman: One very short one.

Mr. Mazankowski: Okay just one final question, Mr. Chairman. Mr. Martin, you suggested separate accounting for each service. Could you just elaborate on that? Are you saying separate accounting to separate the revenue costs on transcontinental, on commuter, on the various different types of services? Is that what you are talking about?

Mr. Martin: Yes.

Mr. Mazankowski: I have no further questions.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. I would like to call on Mr. Pierre Deniger, s'il vous plaît.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Monsieur Martin, votre mémoire de ce matin ne fait que confirmer ce que le Comité a toujours dit, c'est-à-dire la nécessité d'avoir un projet de loi complet, clair, précis sur Via Rail, et ce que vous nous avez donné ce matin me semble être des représentations sur un projet de loi qui n'est pas encore déposé. Voilà ma première remarque.

Ma deuxième remarque est la suivante: il me semble, et je suis convaincu que ma conclusion est erronée, mais il me semble que lorsque vous suggérez, l'expression anglaise que vous avez citée *Voyageur Life Support System*, qu'il y ait une formule de tarification selon laquelle le tarif des chemins de fer soit 40 p. 100 plus élevé que celui de Voyageur. Cela voudrait dire, et corrigez-moi si j'ai tort, que maintenant vous fixeriez les tarifs de Voyageur et de VIA Rail; parce que si vous fixez un tarif Montréal-Québec à 25$, nécessairement, à ce moment-là, le tarif de VIA Rail est 40 p. 100 plus élevé. Est-ce que j'ai raison de penser cela?

M. Martin: Non, premièrement, comme vous le savez, nos tarifs sont fixés par les provinces, par les commissions, par les régies de transports. Alors, ce ne sera pas nous qui allons fixer les tarifs, ce seront les deux régies. Mais, deuxièmement, il ne s'agit pas là de quelque chose de nouveau. Aujourd'hui, ce sont nos tarifs qui déterminent ceux de VIA Rail parce qu'ils prennent nos tarifs et ils établissent un pourcentage plus bas et cela détermine leurs tarifs.

Alors ce n'est rien de nouveau: tout ce que nous demandons, nous, c'est que, lorsque VIA Rail établit ses tarifs en relation avec les nôtres, elle les fixe à un pourcentage 40 p. 100 plus élevé. Mais il n'y a rien de nouveau à cela, monsieur Deniger.

M. Deniger: Moi, peut-être parce que c'est nouveau comme concept, je ne suis pas sûr si je suis d'accord sur cela. Il me semble qu'il aurait été préférable d'étudier la tarification de VIA Rail. D'ailleurs, vous dites, au numéro 2 ou 3 de votre exposé, que la tarification de VIA Rail devrait avoir un plancher; c'est-à-dire qu'elle ne devrait pas être plus basse que *x* p. 100 des coûts.

• 1020

Vous proposez, ce que je trouve difficile à accepter, que la Commission des transports du Québec, qui approuve vos tarifs,

[*Translation*]

Le vice-président: Une question très courte.

M. Mazankowski: D'accord, monsieur le président, une question finale. Monsieur Martin, vous avez proposé une comptabilité distincte pour chaque service. Pouvez-vous nous donner des précisions? Parlez-vous de la comptabilité distincte pour les services transcontinentaux, de banlieue et autres? Est-ce là votre suggestion?

M. Martin: Oui.

M. Mazankowski: Je n'ai plus de questions.

Le vice-président: Merci, monsieur Mazankowski. La parole est à M. Pierre Deniger, *please*.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Martin, your brief this morning only confirms what the committee has always said, namely that we need to have a complete, clear and precise bill on VIA Rail. What you told us this morning is almost like representations on a bill that had not yet been submitted. That is my first comment.

My second comment is the following. It seems to me, and I am sure I am wrong, that you are suggesting from the English term that you used: "Voyageur Life Support System", that there is a costing formula which means that the railway rates are 40% higher than the Voyageur rates. This would mean, and correct me if I am wrong, that you are now fixing the rates for Voyageur and VIA Rail, because if you set a fare of $25 for Montreal-Quebec, the VIA Rail rate is necessarily 40% higher. Am I correct?

Mr. Martin: No, first of all, as you know, the rates are set by the provinces, and by the transport commissions or boards. We will not be setting the rates, it will be the two boards. Secondly, this is not something new. Nowadays, our rates determine VIA Rail's rates, because they take our rates and they set a lower percentage and that determines their rates.

This is nothing new. All we are asking is that when VIA Rail sets its rates in relation to our rates, they should set them 40% higher. But this is nothing new, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Well, perhaps it is because it is a new concept, but I am not sure that I agree with it. It seems to me it would have been preferable to study VIA Rail costing. Moreover, you say in number 2 and 3 of your presentation that VIA Rail costing should have a floor, namely that it should not be lower than *X*% of the cost.

You suggest, and I find this difficult to accept, that the Quebec Transport Commission, who approved the rates,

[*Texte*]

vienne dire maintenant à VIA Rail quels doivent être ses tarifs. Là-dessus, je ne suis pas d'accord.

M. Martin: Monsieur Deniger, je n'ai rien contre votre suggestion. Si vous étiez capable de déterminer les coûts de VIA et de dire: on veut que VIA Rail récupère un certain pourcentage de ses coûts, point final, je serais totalement d'accord. Tout ce que je demande, c'est qu'on ne consacre pas encore cinq ans à essayer de déterminer les coûts de VIA Rail, pour ensuite se demander quel pourcentage des coûts on va récupérer.

Pour moi, l'important, c'est qu'il y ait un tarif différentiel, et je suis sûr que si l'on suit votre suggestion, ce tarif différentiel, on va l'avoir.

Le mécanisme, c'est à vous de le choisir.

M. Deniger: Oui.

Dans un mémoire qu'il présentait au Comité des transports le 22 février 1983, M. Pierre Franche disait:

> Se fondant sur des données non vérifiées remontant à 1981, il appert que la gamme de subventions accordée par Voyageur varie considérablement en fonction du type de service fourni, comme l'indiquent les données suivantes.

The important part is this.

La subvention est celle-ci: Service en région éloignée: votre service qui est déficitaire, dites-vous, a un subside de 188 dollars; les liaisons transcontinentales, 125 dollars; les services interurbains et dessertes locales, 42 dollars; et le fameux corridor Québec-Windsor, qui est le sujet à l'étude ce matin, 25$.

Si on se fie aux chiffres de M. Franche sur VIA Rail, on voit que pour le corridor qui vous inquiète et pour lequel vous demandez une vérification séparée, clairement identifiée, le subside n'est pas si élevé.

M. Martin: En fait, on a là une subvention de 25$ dans un corridor où le prix moyen de la tarification est peut-être de 22$; c'est-à-dire que c'est une subvention de presque 100 p. 100. Comment peut-on accepter une telle subvention pour une société de la Couronne dont les prix sont plus bas que ceux de la compagnie concurrente du secteur privé?

M. Deniger: Je ne l'accepte pas du tout; je ne fais que citer les chiffres de M. Franche. Maintenant, je voudrais que l'on se réfère au document que je vous ai donné. Je pense qu'il est assez clair, lorsqu'on examine les trois points mentionnés à la page 5, que la société VIA Rail n'a pas atteint ses objectifs.

Je vais en lire quelques extraits, et je cite:

> Essentiellement, les objectifs visés par l'État à la création de VIA comportaient trois volets:
>
> —réduire sensiblement le niveau des subventions en cherchant à établir des services ferroviaires voyageurs autonomes;

Je suis certain, monsieur Martin, que vous êtes convaincu, vous aussi, que VIA Rail n'a pas atteint ce premier objectif.

M. Martin: C'est l'inverse.

[*Traduction*]

should now tell VIA Rail what its rates should be. I do not agree with this.

Mr. Martin: Mr. Deniger, I have nothing against your suggestion. If you were able to determine VIA's costs and if you were able to say, we want VIA Rail to recover a certain percentage of its cost, I would agree totally. All that I am asking, is that we do not spend another five years attempting to determine VIA's costs and then ask what percentage of the costs we are going to recover.

For me, the important thing is that there be a differential rate, and I am sure that if we follow your suggestion, we will have this differential rate.

It is up to you to choose the mechanism.

Mr. Deniger: Yes.

In a brief which he presented to the Transport Committee on February 22, 1983, Mr. Pierre Franche stated:

> On the basis of unchecked data going back to 1981, it would appear that the subsidies granted by Voyageur varies considerably, depending on the type of services supplied, as would indicate the following data.

Ce qui est important est ce qui suit.

The grant list reads as follows: Remote region services: Your department, which you claim to be in the red, received 188 dollars; transcontinental links, 125 dollars; intercity and commuter services, 42 dollars; and the much debated Quebec City—Windsor corridor, which is being examined this morning, 25 dollars.

If we rely on the VIA figures that Mr. Franche gave us, we note that the subsidy is not very high for the corridor that you are concerned about and for which you asked separate and clearly identified accounting.

Mr. Martin: This is a $25 grant for a corridor where the average ticket price is probably $22. This is almost a 100% subsidy. How can we agree to such subsidization for a Crown company whose prices are lower than the competing company from the private sector?

Mr. Deniger: I do not agree at all. I am only quoting Mr. Franche's figures. Now, I would like you to look at the document that I gave you. I think it is quite clear, when you look at the three points mentioned on page 5, that VIA has not attained its objective.

I will read a little:

> Basically, the objective aimed at by the State, at the time of VIA's creation, were threefold:
>
> —to considerably reduce the level of subsidies, by means of establishing self-sufficient travellers' railroad services;

No doubt, Mr. Martin, you too are convinced that VIA has not attained its first objective.

Mr. Martin: It is the opposite.

[*Text*]

M. Deniger: C'est l'inverse. Pourriez-vous préciser un peu votre pensée à ce sujet?

M. Martin: Eh bien, je n'ai pas les chiffres en main, mais on me dit que lors de la création de la société VIA Rail, la subvention était d'environ 40 p. 100 du billet, alors qu'aujourd'hui elle est de 70 p. 100 du billet.

M. Deniger: Le deuxième objectif de M. Franche, monsieur le président, était le suivant:

> —mettre au point un réseau de transport ferroviaire des voyageurs qui puisse compléter plutôt que chevaucher inutilement les autres modes de transport des voyageurs.

Avez-vous l'impression que le nouveau service VIA Rail entre Montréal et Québec est justement un exemple de ce chevauchement inutile?

M. Martin: Oui, monsieur.

M. Deniger: Monsieur le président, le troisième objectif était celui-ci, et je cite:

> —rationaliser les services et améliorer l'efficacité du cadre organisationnel et gestionnel des services ferroviaires voyageurs.

• 1025

Pensez-vous que VIA Rail a atteint ce troisième objectif?

M. Martin: Eh bien, pour ce qui est de la question d'améliorer l'efficacité du cadre organisationnel, c'est quelque chose . . .

M. Deniger: En examinant les plaintes adressées à VIA Rail, on pourrait conclure que non.

Tout cela m'amène à dire, monsieur le président, qu'il est nécessaire d'avoir un projet de loi le plus tôt possible. Quand on voit les objectifs que VIA Rail s'est donnés, quand voit les pressions qu'exerce une société comme VIA Rail, non régie par un cadre législatif, sur la compagnie Voyageur, on ne peut s'empêcher de penser qu'il est extrêmement important que le Comité fasse pression immédiatement sur le ministre Axworthy afin que l'on ait un projet de loi. Moi, monsieur Martin, je serais en faveur d'une tarification établie en relation des coûts plutôt que d'une tarification majorée établie d'après votre tarification. Il me semble que c'est la solution. Je ne voudrais pas, moi, céder mon pouvoir d'établir la tarification à un organisme provincial.

M. Martin: Le mécanisme lui-même, monsieur Deniger, ne m'inquiète pas. Que ce soit votre suggestion ou la nôtre . . . Si le Comité veut adopter la vôtre, cela m'est égal. Pour moi, l'important, c'est que l'on ne tarde plus, parce que la période de détérioration s'est trop prolongée, et il faut maintenant arriver à une conclusion rationelle.

M. Deniger: Il me semble que selon notre logique, et j'emploie la même logique lorsque je parle de déréglementation aérienne, il faudrait une structure de tarification qui soit en relation avec les coûts. C'est évident, mais ce n'est pas le cas pour les chemins de fer. Mais, d'autre part, comprenez bien que ce n'est pas le consommateur qui va s'en plaindre, du moins pas à court terme.

[*Translation*]

Mr. Deniger: It is the opposite. Let us talk a little about that.

Mr. Martin: Well, I do not have the figures, but I am told that when VIA was created, the subsidy was about 40% of the ticket, whereas today it is 70% of the ticket.

Mr. Deniger: Mr. Franche's second objective, Mr. Chairman, is the following:

> —to develop a travellers' railroad system able to be a complement to other travellers' forms of transport, rather than duplicating them.

Do you have the impression the new VIA service between Montreal and Quebec is an example of this useless duplication?

Mr. Martin: Yes, sir.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, the third objective was the following:

> —To rationalize services and improve efficiency at organizational and management levels of Travellers' railroad services.

Do you think VIA has attained this third objective?

Mr. Martin: Well, as for improving its organizational efficiency, that is something . . .

Mr. Deniger: Looking at the complaints that have been addressed to VIA, we could draw a negative conclusion.

This leads me to say, Mr. Chairman, that we must have a bill as soon as possible. When you look at the objectives that VIA has set, and when you see the pressure that a company like VIA which is not governed by a legislative framework places on the Voyageur company, you cannot help but think that it is extremely important for the committee to immediately place pressure on Minister Axworthy so that we get a bill. For my part, Mr. Martin, I would be in favour of rates established in relation to the costs, rather than increased rates established on the basis of your rates. It seems to me that that is the solution. I would not like to give up my power to establish rates to a provincial agency.

Mr. Martin: I am not concerned about the mechanism itself, Mr. Deniger. Whether it is your suggestion or ours . . . if the committee wishes to adopt your suggestion, that is fine with me. For me, the important thing, is that we do not delay any longer, because this period of decline has gone on too long, and we must reach a rational conclusion.

Mr. Deniger: It would seem to me according to our logic, and I do not use the same logic when I talk about deregulation of the airlines, there has to be a rate structure which is set in relation to the costs. This is obvious, but it is not the case for the railways. On the other hand, you will understand that it is not the consumer who will complain, at least over the short term.

[*Texte*]

M. Martin: Non.

M. Deniger: S'il paie moins cher, il est bien heureux.

M. Martin: Sauf quand il paie ses impôts.

M. Deniger: Quand il paie ses impôts! Quand il paie ses impôts, il paie davantage.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Deniger. On voit bien que M. Deniger et M. Martin sont sur la même longueur d'onde.

M. Deniger: Eh bien, c'est le gros bon sens.

Le vice-président: Monsieur Deniger, vous vous référiez à la page 5. Est-ce que vous voulez donner cela au greffier du Comité?

M. Deniger: Cela va aider la traduction.

Le vice-président: Merci.

I now call on Mr. Les Benjamin. Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I agree with a lot of what Mr. Martin had to say, particularly concerning the matter of a national transportation policy. What we have been getting in so many instances in the last number years is non-policy. There is a lack of political will to come up with an integrated national transportation policy.

The reason for the firm words of the committee in their report is the frustration that all of us have felt for six years or more. We have been promised a VIA Rail Canada Act every year and nothing happens. Any effort the bus industry and the provinces, as well as other modes of transportation, can make to obtain an integrated national transportation policy, the better off every mode is going to be. Would you not say that because of a lack of a statutory mandate, and because of the way in which VIA Rail has started out—in other words, I have always felt they started with the deck stacked against them, so that their books show an unfair picture. This is caused by the federal government, not by VIA Rail, or not by its competition. For example, they have been victimized with $70 million or $80 million worth of worn out equipment. And just the attempt to recover the costs or refurbishing and maintaining that stuff alone is disproportionate from other modes of transportation in Canada and from other rail passenger systems in other parts of the world. Would you not agree that in some respects, at least, VIA Rail has been forced to act the way it has? I really do not think it had another choice.

• 1030

Mr. Martin: Mr. Benjamin, there is no doubt that VIA did begin life with a substantial cost burden arising out of the previous history of rail passenger service. Unfortunately, rather than face up to the decision as to whether or not this country had the population density to justify a major modernization the decision was taken simply to limp along. So I would agree with your comment.

[*Traduction*]

Mr. Martin: No.

Mr. Deniger: If he pays less, he is very happy.

Mr. Martin: Except when he pays his taxes.

Mr. Deniger: When he pays his taxes! When he pays his taxes, he will pay more.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Deniger. It is clear that Mr. Deniger and Mr. Martin are on the same wave length.

Mr. Deniger: Well, it only makes common sense.

The Vice-Chairman: Mr. Deniger, you referred to page 5. Would you give that to the Clerk of the Committee?

Mr. Deniger: It will assist in the translation.

The Vice-Chairman: Thank you.

La parole est à M. Les Benjamin. Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis d'accord avec beaucoup de ce qu'a dit M. Martin, surtout en ce qui concerne une politique de transport national. Le problème qu'on a souvent eu ces dernières années est le manque de politique. Il y a un manque de volonté politique pour établir une politique intégrée de transport national.

Dans notre rapport, nous avons fermement souligné notre mécontentement à propos de la situation qui existe depuis six ans ou plus. On nous promet chaque an un projet de loi sur VIA Rail et rien ne se passe. N'importe quel effort fait par les provinces, les industries d'autobus, ou les autres modes de transport, visant à obtenir une politique intégrée de transport national, aura un effet positif sur tous les autres modes de transport. Étant donné le manque de législation, et la façon dont VIA Rail a commencé, ne pensez-vous pas—j'ai toujours pensé que les dés sont pipés contre elle, que leurs comptes les montre sous un jour défavorable. C'est la faute du gouvernement fédéral, et non de VIA Rail, ni de sa concurrence. Par exemple, elle a été victime de 70 ou 80 millions de dollars d'équipement vétuste. Le coût de la rénovation et de l'entretien de cet équipement, ou de sa récupération, est disproportionné aux coûts encourus par d'autres modes de transport canadien ou par des systèmes ferroviaires étrangers. N'êtes-vous pas d'accord qu'à certains égards, VIA Rail a été obligée d'agir de cette façon? Moi, je ne pense pas qu'elle a eu d'autre choix.

M. Martin: Monsieur Benjamin, il est indéniable que VIA a vu le jour avec un passif considérable compte tenu des antécédents du service ferroviaire voyageur. Malheureusement, plutôt que de se demander si la densité de la population au Canada justifie une importante modernisation, il a simplement été décidé de progresser tant bien que mal. Je souscris donc à votre remarque.

[*Text*]

The problem that arose, however, in taking that decision was that no consideration was given to the impact on other modes of transportation. I am sure that you were aware of the statement of the then Deputy Minister of Transport, Mr. Baldwin.

Mr. Benjamin: That was not VIA's fault.

Mr. Martin: No, sir. Nor was it the bus industry's fault.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Martin: Nor was it the bus industry passengers' fault.

As I mentioned to you, I am not here to criticize VIA. In fact, I think that under the circumstances there is much that is meritorious in there. My only purpose in coming here is to draw to your attention that we have a very good bus system in this country and that as a result of the government's policy toward VIA we are threatening that bus system. That is my only purpose in being here and saying no matter what you do on VIA for God's sake take the total transportation perspective into account; think about our problems. Otherwise you are going to do to the bus industry what was done to rail passenger and you are going to have two sick ducks on your hands.

Mr. Benjamin: Right. I hate people who say "I told you so", but some of that I was saying 20 years ago.

An hon. Member: I think Mr. Martin has told us that once or twice before, and I tend to agree with him. I think we are getting closer.

Mr. Benjamin: Mr. Martin, I notice that it is a continuing, ongoing problem and effort by the bus industry, the rail passenger, the airlines and all modes to be as efficient as possible in reducing their costs of operation. I will agree that they should compete in terms of convenience and comfort and schedules and a whole host of services of various kinds and that is where competition really comes in. However, in the area of costs I have always felt that if in other areas there was a great deal more co-operation between the various modes of transportation, particularly rail-bus . . . in other words, in many respects scratching each other's back in order to increase business for both, especially with short- and medium-haul passengers.

There are two areas in which I think that could be accomplished, and I would like your views on it. One is the whole matter of the transportation terminals. In every mode a lot of money is lost on the operation of them. We are just beginning now with multimodal transportation centres. There is a rail and marine one, I think, at Lévis, rail-bus ones in the works at Sudbury and Kapuskasing . . . It seems to me that co-operating in that sort of manner means the sharing of costs—just the operating of the terminal itself . . . whether they are taxes or electricity or whatever. It provides a greater convenience for the public customers. It just makes good transportation economic sense as well as good sense for the public.

[*Translation*]

La décision prise a soulevé un problème, car on ne s'est pas penché sur ses répercussions sur d'autres modes de transport. Vous étiez sans doute au courant de la déclaration qu'avait faite le sous-ministre des Transports d'alors, M. Baldwin.

M. Benjamin: Ce n'était pas la faute de VIA.

M. Martin: Non, monsieur, ni celle de l'industrie des autobus.

M. Benjamin: Très bien.

M. Martin: Ce n'était pas non plus la faute des services d'autobus aux voyageurs.

Encore une fois, je ne suis pas ici pour critiquer VIA. En fait, je pense que dans les circonstances, elle a un grand mérite. Je ne suis venu ici que pour attirer votre attention sur ce fait: nous sommes un très bon service d'autobus au Canada et nous sommes menacés par la politique du gouvernement envers VIA. C'est la seule raison pour laquelle je suis ici, et je dis que quoi que vous fassiez pour VIA, je vous en prie, tenez compte de toute la situation des transports, pensez à nos difficultés. Autrement, vous allez faire à l'industrie des autobus ce qui a été fait au service ferroviaire aux voyageurs, et vous aurez deux malades sur les bras.

M. Benjamin: Très bien. Je déteste ceux qui disent «je vous l'ai bien dit», mais j'ai parlé de certaines de ces questions il y a 20 ans!

Une voix: M. Martin nous a déjà dit cela une ou deux fois, et j'ai tendance à penser comme lui. Nous ne divergeons plus autant d'opinion.

M. Benjamin: Monsieur Martin, je constate que l'industrie des autobus, les compagnies ferroviaires voyageurs, les lignes aériennes ainsi que tous les modes de transport essaient constamment de faire des efforts pour être aussi efficaces que possible pour réduire leurs coûts d'exploitation. Je conviens que la concurrence entre eux devrait s'exercer sur la commodité, le confort, les horaires et sur une gamme de services de toutes sortes. Cependant, à propos des coûts, j'ai toujours pensé que si dans d'autres domaines il y avait beaucoup plus de coopération entre les différents modes de transport, en particulier le train et l'autobus . . . En d'autres termes, à bien des égards, ils se facilitent mutuellement la tâche pour augmenter leurs activités, en s'adressant surtout aux voyageurs qui empruntent des circuits courts et moyens.

Voici les deux domaines où je pense que cela pourrait s'accomplir, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Il y a tout d'abord toute la question des terminus dont l'exploitation entraîne beaucoup de pertes chez tous les modes de transport. Nous commençons à peine à construire des centres de transport multimodaux. Il existe une gare ferroviaire et maritime à Lévis, et un terminus pour trains et autobus est en voie de construction à Sudbury et à Kapuskasing . . . Il me semble qu'une telle coopération implique le partage des coûts—rien que pour l'exploitation du terminus—qu'il s'agisse des taxes ou des factures d'électricité, par exemple. De telles gares sont plus commodes pour le public. C'est donc une bonne initiative

[*Texte*]

What are your views on that?

The second area in which I think there could be more co-operation would be a great deal more co-ordinating of schedules, ones that either connect or ones that do not conflict with each other, and interline ticketing and interline baggage handling. I remember when I was selling railway passenger tickets, I could sell an inter-line ticket that was rail-bus-air-bus, and no problem. The passengers did not have to keep going to different ticket offices all the time to get on the next leg of their trip.

• 1035

In some instances I know in western Canada, a few of the bus companies co-operated in co-ordinating their schedules with the rail lines, so that you got off one mode and onto the other at the same spot. That helped both the rail and the bus.

Also, co-operating on schedules—it is stupid to be stopping a train every 10 or 20 miles. You stop a train every 75 or 100 miles at most, if it is a high-speed inter-city train. The place for the bus is servicing those intermediate points, either all the way through, or part bus, part rail. It would seem to me that would also help get people out of automobiles.

Is your company, and is the bus industry itself, prepared to look at this more seriously and take a more active part in it? I know VIA Rail—since its inception, all its successive managements have wanted to co-operate on this. We thought we had it off the ground in Regina. Now a monkey-wrench has been thrown into that by the present provincial government. But we are hoping we can get them to reconsider.

There are two areas I have mentioned in which if there were a great deal more co-operation between the modes there would be less conflict between you for the passengers you are after, the passengers you are both really after, and want to be after, and that is out of short-haul plane flights and out of their automobiles.

What are your views on that, and on the bus industry in general?

Mr. Martin: We are prepared now, and we have always been prepared, to co-operate fully with the rail passenger system. I suppose there is a fear on behalf of some bus operators that co-operating with VIA Rail is a little like asking the Czechs or the Poles to co-operate with the Russians: there is always the danger of massive invasion. But the fact is that nonetheless, having said that, to the best of my knowledge we have never shirked from any initiative, and in fact have proposed initiatives of our own, for co-operation. So the problem is not in goodwill.

There are, however, some problems as to how you define that co-operation. Let me explain that in relationship to the two examples you have given.

[*Traduction*]

économique pour les transports, qui se justifie aussi du point de vue de l'usager.

Qu'en pensez-vous?

Deuxièmement, il pourrait y avoir une plus grande coopération à propos des horaires, afin de prévoir des correspondances, d'éviter les conflits, et envisager aussi un service commun dont la vente des billets et la manutention des bagages. Je me souviens que lorsque je vendais des billets de train, je pouvais vendre un billet intermode, pour le train, l'autobus, l'avion et l'autobus, sans problème. Les voyageurs n'avaient pas à se rendre tout le temps dans des services différents pour acheter le billet correspondant à l'étape suivante de leur voyage.

Dans certains cas que je connais dans l'Ouest du Canada, quelques-unes des compagnies d'autobus ont fait un effort pour coordonner leurs horaires avec le train, et assurer les correspondances. Ce fut utile aussi bien aux trains qu'aux autobus.

Toujours à propos de la coopération en matière d'horaires . . . Il est stupide d'arrêter un train tous les dix ou vingt milles. Au plus un train s'arrête tous les 75 ou 100 milles, si c'est un train interurbain à grande vitesse. L'autobus peut desservir les points intermédiaires, entièrement, à moins qu'ils ne soient desservis à moitié par l'autobus à moitié par le train. Cela devrait décourager aussi les gens d'utiliser leurs voitures.

Votre compagnie, et l'industrie des autobus, sont-elles disposées à examiner plus sérieusement cette question et à participer davantage à sa solution? Je sais que VIA Rail . . . depuis sa création, tous ses gestionnaires successifs ont souhaité une coopération à ce sujet. Nous pensions qu'elle était réussie à Regina. Or le gouvernement provincial actuel élève maintenant des obstacles. Mais nous espérons qu'il reviendra sur sa position.

J'ai mentionné deux domaines où une beaucoup plus grande coopération entre les modes de transport réduirait les conflits qui vous opposent à propos des passagers dont vous recherchez tous deux vraiment la clientèle, ceux qui prennent l'avion pour de petites distances, et ceux qui utilisent leurs automobiles.

Qu'en pensez-vous, et qu'en pense, en général, l'industrie des autobus?

M. Martin: Nous sommes disposés maintenant, comme nous l'avons toujours été, à coopérer pleinement avec le réseau ferroviaire voyageurs. Certains exploitants d'autobus craignent qu'en coopérant avec VIA Rail ils ne se trouvent un peu dans la situation des Tchèques ou des Polonais à qui l'on demanderait de coopérer avec les Russes, et qui craindraient constamment une invasion massive. Mais le fait est, cependant, ayant dit cela, à ma connaissance nous n'avons jamais hésité à prendre quelque initiative que ce soit, et nous en avons même proposé, de notre côté, pour faciliter cette coopération. Il ne manque donc pas de bonne volonté.

Cependant il faut se demander comment définir cette coopération. Permettez-moi d'en parler à propos des deux exemples que vous avez donnés.

[*Text*]

We are certainly prepared to co-ordinate schedules. We are not going to change our whole schedule structure, because we have our own internal needs. But we are certainly prepared to co-ordinate schedules to benefit the travelling passenger.

However, what we are not prepared to do is find ourselves restricted to being nothing but a feeder service to the train. In other words, for the very reasons that I gave in the main part of the presentation, our whole economic structure is based on being a trunk line service as well as a feeder service. So we cannot give up the trunk line service. We simply have to be able to offer our passengers the alternative between the train and the bus.

But if that is accepted, then very clearly we are prepared to co-operate. In fact, I would even go further. I would say we would seek to co-operate.

On the other hand, you will also appreciate that when the person you are seeking to co-operate with is engaging in predatory pricing, you begin to wonder about the extent of his sincerity about co-operating.

• 1040

On the question of intermodal terminals, again, not only are we prepared to co-operate, we are in favour of intermodal terminals. But, surprisingly enough, they never seem to occur. I think if you take a look at the reasons why, it is not because the bus industry has been dragging its feet, but for a multitude of bureaucratic reasons that have nothing to do with us.

Then the problem we run into is that we also have to refurbish our terminals and we cannot sit around for two and three years of debate and negotiation while VIA gets its act together, or the rails get their act together, or the municipalities get their acts together. We cannot sit around in older terminals waiting for this to happen. So what happens? What happens is that we sit around for a year and a half and finally we say we have to go. We build a new terminal and we fix it up because we cannot deprive our passengers of adequate facilities. Once that happens, we have a sunk cost and it makes intermodalism that much more difficult.

Mr. Benjamin: That is right.

Mr. Martin: The problem really is footdragging, on somebody else's part.

Mr. Benjamin: I could not agree more, Mr. Chairman, with Mr. Martin. There are so many actors in the piece. I have learned this over the past 12 years, trying to get a multimodal station in downtown Regina. The building and the location are ideal, but you had two bus companies, you had the provincial government, the city, the CTC, VIA Rail, the federal Department of Transport. You had all these actors in the piece and it took years to get them all together. They finally got an agreement—after I do not know, pretty nearly 10 years—in February, 1982, but nothing else has happened since. That is where we come in again with the lack of a national transportation policy that is arrived at not only by a national government but by also consulting with the provinces, the various modes of

[*Translation*]

Nous sommes disposés à coordonner les horaires. Nous n'allons pas modifier l'ensemble de nos horaires, car nous avons nos propres besoins internes. Mais nous sommes prêts à faire un effort dans ce sens, pour avantager les voyageurs.

Cependant, nous ne sommes pas prêts à être réduits à un service «d'alimentation» des trains. En d'autres termes, pour les raisons que j'ai exposées dans la principale partie de mon exposé, toute notre structure économique est fondée sur les grandes lignes aussi bien que sur les lignes secondaires, et nous ne pouvons donc pas abandonner les premières. Nous devons pouvoir offrir à nos passagers un choix entre le train et l'autobus.

Mais si cela est accepté, nous sommes vraiment prêts à coopérer. En fait, j'irais même plus loin, nous rechercherions cette coopération.

D'autre part, vous comprendrez aussi que lorsque celui avec lequel vous essayez de coopérer se lance dans une tarification sauvage, vous commencez à vous poser des questions sur sa sincérité.

Encore une fois, nous appuyons le principe des gares intermodales, et nous sommes tout à fait prêts à coopérer dans ce domaine. Mais il ne se passe jamais rien, et on peut s'en étonner. À y regarder de plus près, vous saurez que ce n'est pas parce que l'industrie des autobus a fait traîner les choses, mais pour une multitude de raisons administratives qui n'ont rien à voir avec nous.

Notre problème, c'est que nous devons aussi moderniser nos terminus, et que nous ne pouvons pas attendre les deux ou trois ans de discussion et de négociation que prendront VIA, ou les compagnies de chemin de fer, ou les municipalités, avant de prendre une décision. Nous ne pouvons pas rester dans des terminus vétustes à attendre leur bon plaisir. Que se passe-t-il alors? Eh bien, nous attendons pendant un an et demi, et finalement nous disons devoir partir. Nous construisons un nouveau terminus moderne, parce que nous ne pouvons pas priver le voyageur d'installations adéquates. Ce faisant, nous avons engagé des coûts, de sorte que l'intermodalisme devient beaucoup plus difficile.

M. Benjamin: C'est exact.

M. Martin: En fait, le problème est que l'autre partie fait traîner les choses.

M. Benjamin: Je suis tout à fait d'accord, monsieur le président, avec M. Martin. Il y a tant de protagonistes dans la pièce. Je l'ai appris ces 12 dernières années où j'ai essayé d'obtenir une gare multimodale au centre-ville, à Régina. Les locaux et l'emplacement étaient parfaits, mais il y avait deux compagnies d'autobus, le gouvernement provincial, la ville, la CCT, VIA Rail, le ministère fédéral des Transports. Il y avait tous ces protagonistes, et il a fallu des années pour les réunir tous. Finalement ils sont arrivés à un accord, après peut-être dix ans, en février 1982, mais il ne s'est rien produit depuis. C'est pourquoi nous devons reparler de l'absence d'une politique nationale des transports, élaborée, non seulement par un gouvernement national, mais aussi après consultation des

[*Texte*]

transportation and then, even though they will never get full agreement, having the political will to go ahead and say this is it. Until that is in place, as you said, you cannot sit around and wait.

We have the same problem in Regina. They have been sitting around waiting and, as to the bus depot, the best thing that could happen to it would be a fire. It is not fair to the travelling public, to the bus company; VIA Rail is stuck with using a building that badly needs refurbishing; it costs more—and the damn thing is not put together yet. I hope you will be as helpful as possible with the people on this committee and with all of us individually in various parts of the country. Without that . . . I think the federal government has to be pushed into a national transportation policy that means something.

The final question I have is on the matter of deregulation—again, I think you are mostly right—to the point where it leads to a jungle and nobody is making money and everybody is taking turns going broke. It is an appeal to mediocrity, second-hand equipment, laid-off staff, working for one-third salaries, and that sort of thing. That cannot help but detract from the service, and so forth, and it cannot last very long either.

What do you find would be the impact of the air deregulation? For example, in the Montreal-Quebec City corridor—I think you are right—there are at least five airlines now flying that route and, with the deregulation, you can bet on it there are going to be half a dozen more moving in, plus the addition of the STOL services, if they go through. What would be the impact on that on both the bus companies and VIA Rail? Here is where the deep discounts are really going to come in.

Mr. Martin: I certainly think, as to the effect of air deregulation and VIA—especially if VIA is put, as was the earlier suggestion, on some kind of percentage recovery of costs basis—there is obviously going to be a conflict, which will have to be examined. Air deregulation, as far as the bus industry is concerned, is really not of concern, for two reasons. On the routes that I mentioned, in terms of time . . . I am not talking about Montreal-Toronto; I am talking about routes like Montreal-Ottawa or Montreal-Quebec City. In terms of time, downtown to downtown, we are very competitive; in fact, in the former case we are faster than any plane can ever be.

• 1045

Mr. Benjamin: So is the train. You are both faster.

Mr. Martin: Yes, that could be.

In terms of rates, unless—which I cannot believe—deregulation were accompanied by massive subsidization—I do not believe that would be the case; it would not make any sense—there really is no way a deregulated airline can get its costs down over a reasonable period of time such that they would be competitive with the bus.

[*Traduction*]

provinces, des différents modes de transport, et ensuite, même si un accord général ne pourra jamais être atteint, il faudrait que les responsables politiques prennent une décision qui soit catégorique. En attendant, comme vous l'avez dit, vous ne pouvez pas rester assis à attendre.

Nous avons le même problème à Régina. C'est la même attente, et le mieux qui pourrait arriver aux dépôts d'autobus serait un incendie. Ce n'est pas juste ni pour les voyageurs ni pour la compagnie d'autobus. VIA Rail doit utiliser un local qui a grand besoin d'être modernisé. Cela coûte plus—et rien n'est encore commencé. J'espère que vous aiderez autant que possible les membres du Comité, et chacun d'entre nous, individuellement, dans les diverses régions du pays. En l'absence de . . . Je pense que le gouvernement fédéral doit être amené à adopter une politique nationale des transports qui ait un sens véritable.

Ma dernière question porte sur la déréglementation—là encore, je pense que vous avez tout à fait raison—qui aboutit à un jungle où personne ne fait de profits, et où chacun fait faillite à son tour. C'est un appel à la médiocrité, à l'acquisition d'équipements d'occasion, à la mise à pied d'employés, sans parler de ceux qui toucheront le tiers de leur salaire, et ainsi de suite. La qualité du service n'en pourra être que moindre, et il ne pourra pas durer très longtemps non plus.

Quelles seraient les répercussions de la déréglementation aérienne? Par exemple, dans le corridor Montréal-Québec—je pense que vous avez raison—au moins 5 lignes aériennes desservent cette liaison, et avec la déréglementation, vous pouvez être sûrs qu'une demi-douzaine voudront se joindre à elles, plus les vols ADAC, s'ils sont mis en service. Quelles seraient leurs répercussions sur les compagnies d'autobus et VIA Rail? C'est là que les réductions sauvages interviendront vraiment.

M. Martin: Quant aux conséquences de la déréglementation aérienne, je pense vraiment, et VIA . . . Surtout si elle bénéficie d'une sorte de récupération proportionnelle des coûts, selon une suggestion déjà faite . . . Le conflit sera évident, et il faudra l'examiner. Du point de vue de l'industrie des autobus, la déréglementation aérienne ne représente pas une préoccupation, pour deux raisons. Sur les routes que j'ai mentionnées, le temps . . . Je ne parle pas de Montréal-Toronto; je parle des routes telles que Montréal-Ottawa, ou Montréal-Québec. En termes de temps, centre-ville à centre-ville, nous sommes très compétitifs; dans le premier cas nous sommes plus rapides que n'importe quel avion.

M. Benjamin: La même chose est vraie pour le train. Vous êtes tous les deux plus rapides.

M. Martin: Oui, en effet.

En termes de tarifs—à moins que la déréglementation soit accompagnée de grosses subventions—ce que je ne peux pas croire, car ça n'aurait pas de sens—une compagnie aérienne qui est déréglementée ne peut pas maintenir des coûts qui seront concurrentiels avec ceux de l'autobus sur une période raisonnable.

[*Text*]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have just thought of one final point, Mr. Chairman. I am sorry.

Mr. Martin, I was not suggesting you try to survive only on your feeder routes. That is a part of your operation, and you have charters, tours and express routes. But for example, in the integrating of a schedule, surely the bus company and VIA Rail can agree not to run express trains at the same time. There could be a sorting out of the schedules, a sharing of the best times of day for trunk routes, and you are not cutting each other's throats.

Mr. Martin: Yes, I understand your point. There is some logic, except that one of the things we do sell, for instance, is great frequency of service: on the hour all winter and on the half hour all summer. That is very important to a customer who knows he can go out to the bus terminal at any time and catch a bus, and there is the difficulty in the point you have just raised, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I think there is something which could be done there.

Mr. Martin: If there is, I tell you we would be delighted to do it. There is a lot of goodwill on our part to co-operate in this thing.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. *Je n'ai pas d'autre intervenant à ce moment ici.* Did you want to go on a second round?

Mr. Mazankowski: No.

The Vice-Chairman: Okay. I thank Mr. Martin and Mr. McElligott for having come before this committee this morning. We appreciate your recommendations and your submission. We will now proceed into the second half of this morning's proceedings to hear what Transport 2000 have to say.

M. Martin: Merci beaucoup, monsieur le président.

The Vice-Chairman: So we will ask you to withdraw, and you may stay to observe what the next group has to submit. Thank you very much.

M. Martin: Merci, monsieur le président.

The Vice-Chairman: I now call on Mr. Nicholas Vincent and Mr. David Jeanes to come forward as representatives of Transport 2000. Do you wish to make a statement this morning, Mr. Vincent?

Mr. Nicholas Vincent (Executive Director, Transport 2000): Yes, Mr. Chairman, I do.

The Vice-Chairman: Kindly proceed.

Mr. Vincent: First, it is an honour to be here to address you. With me is Mr. David Jeanes, who also will make a short address after mine. He will be speaking on some of the international aspects of the rail passenger situation. Mr. Jeanes is a telecommunications engineer who is frequently in many countries in Europe.

Now, Mr. Chairman, if I may, I will proceed.

[*Translation*]

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je suis désolé, monsieur le président, je viens de penser à autre chose.

Monsieur Martin, je ne propose pas que vous essayiez de survivre du revenu de vos routes secondaires. Cela fait partie de vos opérations et vous avez aussi des excursions nolisées, des voyages organisés, et des routes express. Mais, par exemple, les compagnies d'autobus et VIA Rail peuvent s'entendre à ne pas prévoir de services express en même temps. On peut arranger les horaires, et partager les meilleures parties de la journée, et vous ne vous égorgez pas.

M. Martin: Oui, je comprends ce que vous dites. Il y a de la logique, sauf que nous réclamons de nombreux départs: à l'heure pendant l'hiver et à la demi-heure pendant l'été. Il est important que le client puisse aller au terminus et prendre un autobus à n'importe quelle heure, et c'est là où réside la difficulté, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je pense qu'on peut faire quelque chose.

M. Martin: Si c'est le cas, nous serons ravis de le faire. Nous sommes pleins de bonne volonté et nous voulons collaborer.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. *I don't have any other questioner at this point.* Voulez un deuxième tour?

M. Mazankowski: Non.

Le vice-président: D'accord. Je remercie M. Martin et M. McElligott d'avoir comparus devant ce Comité ce matin. Nous vous remercions de vos recommandations et de votre mémoire. Nous allons maintenant entendre le témoignage de Transport 2000.

Mr. Martin: Thank you very much, Mr. Chairman.

Le vice-président: Je vous demanderai donc de vous retirer. Si vous voulez rester vous pouvez entendre le témoignage du deuxième groupe. Merci beaucoup.

Mr. Martin: Thank you, Mr. Chairman.

Le vice-président: Je fais venir M. Nicholas Vincent et M. David Jeanes en tant que représentants de Transport 2000. Avez-vous une déclaration à faire ce matin, monsieur Vincent?

M. Nicholas Vincent (directeur général, Transport 2000): Oui, monsieur le président.

Le vice-président: À vous la parole.

M. Vincent: D'abord, c'est un honneur de comparaître ici. Je suis accompagné de M. David Jeanes, qui fera une courte déclaration après la mienne. Il parlera des aspects internationaux de la situation du trafic ferroviaire voyageurs. M. Jeanes est un ingénieur en télécommunications, et il visite souvent des pays d'Europe.

Maintenant, monsieur le président, si vous le permettez, je commencerai.

[*Texte*]

The Vice-Chairman: Please proceed.

Mr. Vincent: Thank you.

I think there is a very strong point in this question of transportation policy. A new factor which has come in, which may distort the whole system of air, bus and rail in Canada, is this question of air deregulation. I have just returned from the United States, and as part of my work, I have been looking into this question of the impacts of air deregulation on the bus and rail passenger industry. It appears there is quite a marked effect, and without doing the silly jump of saying that Canada is the U.S.A. or vice versa, I do believe that if we do have some of the more major steps to air deregulation in Canada, as have occurred in the United States, both the bus system and the rail passenger system may end up being caught in an economic vice. I will be going a bit more into why I believe that could be the case. The reason I start off with this is that I feel it is extremely important that the national transportation policy be restated, setting the priorities, stating exactly what is going on with air, with rail, with the highway system and, perforce, the bus system and, obviously, with the other major systems such as the ferries and St. Lawrence Seaway.

• 1050

We neither condemn nor applaud such steps as air deregulation. We are very concerned to see that all Canadians are served at a reasonable price, and in their communities, by the major modes of transportation in this country. But we are very concerned to see what is happening to transportation priorities.

Just to cover one point. We do regard that all transportation modes are subsidized, and we will not go into this debate because we have been through it *ad infinitum* over the past nine years. The aviation mode is subsidized very much so in capital cost; therefore when one talks about deregulation of air and its impacts, one is talking about—if it is not handled very carefully—a possible distortion that will affect other modes quite severely and will have a consequential effect on the ability of Canadians to travel in their own nation.

I would like to concentrate on just the rail passenger aspect for the next few minutes. We believe there is a considerable question mark over VIA. As is well known, we are firm supporters of good passenger rail transportation, good bus transportation . . . in other words, good passenger transportation systems in this country. We are very concerned that VIA is still facing a very uneasy future. Part of this is defined by VIA's deficit, which is still very large despite the efforts to reduce it. Part of it is decided by the level and quality of VIA's service, which is very uneven. Part of it is defined by the arcane nature of the way VIA does things. We have still not seen any published five-year plans of what VIA is going to be doing. We have a number of promises, from both the Transport Canada area and from the VIA area, about upgrading and modernizing the system and of course reducing costs and getting more passengers. We would very much like to see a clarity in this and not a generalized document, such as the annual report which leaves many more questions than answers.

[*Traduction*]

Le vice-président: S'il vous plaît.

M. Vincent: Merci.

Il y a un facteur important dans la politique des transports. Ce nouveau facteur, à savoir la déréglementation aérienne, va peut-être déformer tout le système des transports au Canada. J'arrive des États-Unis, où j'ai étudié la question de l'impact de la déréglementation aérienne sur les industries ferroviaires et les autobus. Il me semble qu'il y aura un impact prononcé. Je ne dis pas que le cas est le même pour le Canada et les États-Unis, mais je dis que si nous faisons la même chose qu'aux États-Unis, nous pourrions mettre les autobus et les chemins de fer dans une situation économique intenable. Je vous donnerai mes raisons. La raison pour laquelle je commence en faisant cette remarque, c'est parce qu'il est très important que la politique nationale des transports soit rédigée en établissant les priorités, et des réglements portant sur les systèmes de transport routiers, ferroviaires et aériens, des autres systèmes importants de transport tels que les traversiers, la voie maritime du Saint-Laurent, et peut-être les autobus.

Nous ne sommes ni pour, ni contre, la déréglementation aérienne. Nous voulons nous assurer que tous les Canadiens sont desservis dans leur région par les principaux modes de transport et cela à un prix raisonnable. Nous nous préoccupons beaucoup de ce qui se passe dans le domaine des priorités de transport.

Un autre point. Nous constatons que tous les modes de transport sont subventionnés, et nous n'allons pas nous engager dans ce débat, car nous en avons entendu parler *ad infinitum* depuis neuf ans. Les compagnies aériennes sont grandement subventionnées, pour ce qui est des coûts de capitaux. Donc, quand on parle de la déréglementation aérienne et de son impact, on parle—à moins d'être très prudent—d'une évolution possible qui touchera de façon draconnienne tous les autres modes de transport, et qui aura un impact néfaste sur les possibilités de voyage au Canada.

J'aimerais m'attarder sur les passagers du rail. Le destin de VIA est mis en question. Comme vous le savez, nous sommes en faveur de bons systèmes de transport dans ce pays, qu'il s'agisse de trains ou d'autobus. Nous nous préoccupons du fait que l'avenir de VIA est mis en doute. Il y a la question de son déficit qui reste très grand, malgré les efforts pour le réduire. Il y a aussi la question du niveau et de la qualité de ses services, qui varient. Il y a la façon ésoterique dont elle fait les choses. Nous n'avons jamais vu des plans quinquennaux. Et Transports Canada et VIA Rail ont fait beaucoup de promesses sur l'amélioration et la modernisation du système, et sur la réduction des coûts et l'augmentation des nombres de passagers. Nous aimerions des précisions, et pas un document d'ordre très général tel le rapport annuel, qui pose beaucoup plus de questions qu'il ne donne de réponses.

[*Text*]

I would like to mention Amtrak in the United States. Again, I am not going to misplace the American situation on Canada, but there is relevancy. Amtrak started off in the early 1970s in a much worse situation than VIA. The popular image and the usage of rail passenger systems in the United States was at a much lower ebb than the equivalent situation when VIA started. Amtrak went through a number of trials and it was only two instigatory items which really saved the national passenger system in the United States. One was the energy shortages that hit in the mid-1970s and the late 1970s and which sparked Congress to look for energy efficient modes. The other was the decision by Congress to back Amtrak.

VIA does not appear to have a lot of things ironed out in terms of how it is going to serve the nation as a whole. Amtrak, in terms of the United States, passed this period around 1980-1981, when it was under assault by the Reagan administration which was ready to cut a lot of routes. It proved that through modernization of equipment, through reduction of costs and increasing revenues, and through meeting certain performance criteria mandated by Congress, it could survive. When it proved this, both the operating railways—which were about as unenthusiastic about operating Amtrak as CP and CN are for VIA in some ways, and who charged Amtrak considerable sums . . . when they saw that Amtrak was a survivor, turned around and started to back it in the sense of running its trains more efficiently.

When the labour unions saw that Amtrak was going somewhere and not closing down, they realized they could be flexible without jeopardizing their future. That again helped the economics of Amtrak. Generally, the public and political support has swung around so that Amtrak is now a permanent fixture, and one that is reducing costs. Its cost recovery is probably around 54%, and as we know VIA's is somewhere below 30% and it is really going somewhere. There is a marked difference.

• 1055

Coming back to Canada, the question arises: What will be the situation five or ten years from now? Our angle at Transport 2000 is the Canadian consumer and their access to passenger transportation. Mr. Martin has spoken of the situation facing the bus industry and some of the jeopardy it is in with a number of its routes. We see the rail passenger industry in considerable jeopardy still, and the reasons for this are that it has antiquated equipment. The LRCs are a drop in the bucket. This equipment is extremely expensive to operate; it is fallible in the extremes of our climate and, in a sense, if this carries on it will be a very expensive turnoff for passenger ridership. There will simply be fewer riders and more expensive equipment. We see this happening and we are concerned. At the end of this address I will be returning to some of the points and our suggestions as to how this situation can be turned around.

[*Translation*]

J'aimerais mentionner la compagnie Amtrak aux États-Unis. La situation américaine n'est pas la même que la nôtre, mais elle est pertinente. Au début des années 70, la situation d'Amtrak était pire que celle de VIA. Son image publique était plus mauvaise et les passagers moins nombreux aux États-Unis, à l'époque, qu'ils n'étaient au Canada quand VIA a démarré. Amtrak est passée par plusieurs périodes d'adversité et seules deux choses qui ont sauvé le transport des passagers ferroviaires aux États-Unis. La première est la pénurie de pétrole qui faisait surface entre 1975 et 1979, qui a poussé le congrès à chercher des modes de transport plus rentables sur le plan énergétique. La deuxième est la décision congressionelle d'appuyer Amtrak.

VIA ne semble pas avoir déterminé comment desservir la nation. Aux États-Unis, Amtrak est passée par une période semblable en 1980-1981 lorsque l'administration Reagan avait l'intention d'éliminer plusieurs routes. Elle a démontré qu'elle pouvait survivre en modernisant son équipement, en réduisant ses coûts et en augmentant ses revenus, et en satisfaisant les critères de rendement établis par le Congrès. Cela fait, les deux autres compagnies ferroviaires—qui sont aussi peu enthousiastes à l'égard d'Amtrak que ne le sont la CP et la CN à l'égard de VIA, et qui ont demandé des sommes importantes—ayant vu que la compagnie pouvait survivre, ont fait volte-face et l'ont aidée à faire marcher ses trains de façon plus efficace.

Quand les syndicats ont constaté que Amtrak allait marcher et ne pas fermer ses portes, ils se sont rendu compte qu'ils pouvaient être souples sans porte atteinte à leur avenir. Cette attitude a aussi aidé la situation économique d'Amtrak. En général, l'opinion publique et politique a viré de telle façon qu'Amtrak est maintenant perçu comme permanente et économe. Le recouvrement de fonds s'établit probablement autour de 54 p. 100, alors que celui de VIA se situe un peu en deça de 30 p. 100, et ça va vraiment bien. C'est une différence marquée.

Pour revenir au Canada, on peut se poser la question de savoir où nous en serons dans cinq ou dix ans. À Transport 2000, on vise la satisfaction du consommateur canadien et son accès au transport voyageur. M. Martin a parlé de la situation de l'industrie du transport par autocar et de ses difficultés avec un certain nombre de ses parcours. L'industrie du transport de voyageurs par rail est encore en butte à d'énormes problèmes, et cela est imputable à son équipement désuet. Les LRC ne sont qu'une infime partie du problème. Cet équipement coûte très cher à exploiter; il est sujet aux problèmes dans des conditions climatiques extrêmes et, d'une certaine façon, si cela persiste, les conséquences pour le transport voyageurs seront très coûteuses. Cela se traduira simplement par un nombre moins élevé de voyageurs et un équipement plus coûteux. Nous voyons cela venir, et nous en sommes préoccupés. À la fin de ma déclaration, je reviendrai sur quelques points et sur les moyens que nous suggérons pour renverser la situation.

[*Texte*]

Now, VIA's performance—talking about the here and now—we have witnessed over the Christmas and New Year. We have asked the Canadian Transport Commission to investigate this, and they are. We witnessed a breakdown of a lot of VIA's performance over that period which left many consumers, many users, really lost in the snow. It was a serious situation and one that should not have occurred, despite the climactic difficulties and the operational difficulties, to the extent that it did. A lot of it has occurred because of the state of VIA's passenger fleet and operational abilities. We do not want to see the situation repeated. We think if it happens two or three times more, on the scale it has, it will be the death knell for any passenger ridership growth. It will be simply defeating. We feel that the passenger rail system is elemental to Canadians, that it does have a future if it is developed properly.

One aspect that we repeatedly see in VIA, and by naming VIA we do not necessarily come here to bury VIA because we know there are many other factors working on VIA right now, which are out of its control. But we consistently see a lack of entrepreneurial risk. VIA is a new corporation in those terms. The fact it is a Crown corporation does not change that, and it has to make some hard and fast decisions; otherwise we may see the rail passenger system as a national carrier in real decline. These decisions, if they are not made, will I think leave many parts of the country without anything that can be called a rail passenger service by 1990.

I think the vision of the future we can see is through the culmination of lack of priorized transportation policy. In terms of air deregulation, if that took place to its fullest extent such as in the United States, that would breed very competitive fares. For example, between Buffalo and New York City air fares are often lower than rail and bus fares; therefore the bus operators and the rail passenger operator, AMTRAK, on that route are really hurting. Between Burlington and Syracuse and points south it is much the same story. So we do see that aviation deregulation, if it is carried anywhere near the extreme it is in the United States, can have a marked and drastic effect on the competitiveness of bus and rail. Right now there are also air fares to the Maritimes that I believe are lower than rail and bus fare although, as Mr. Martin pointed out, VIA in return has cut its fares to the bone or below the bone there. That is an aspect which I think should not be dismissed. So if we do have air deregulation to a large degree and we have VIA running with antiquated plant and therefore charging—the only way to get passengers on is to charge very low fares—we therefore see the bus industry in trouble as a result of that unrealistically low fare competition.

I have a vision of the bus industry in Canada throughout much of the country, if it could do so, having drop line runs in many regions without any bus service. The buses will have gone mostly into the charter business leaving a few air-link feeder services—linking to airports—and maintaining a few remaining line runs.

[*Traduction*]

Parlons maintenant du rendement de VIA Rail, nous avons vu ce qui s'est produit durant la période des Fêtes. Nous avons demandé à la Commission canadienne des transports de faire une enquête, et celle-ci est en cours. Nous avons été témoins de grandes lacunes dans le rendement de VIA Rail au cours de la période des Fêtes, et de nombreux consommateurs, de nombreux utilisateurs sont restés littéralement pris. C'était une situation grave qui n'aurait jamais dû avoir cette ampleur, malgré les difficultés climatiques et opérationnelles. Une large part du problème est imputable à l'état du parc de VIA et à ses capacités d'opérations. Nous ne voulons pas que la situation se répète. Si cela se reproduit, deux ou trois fois encore, avec l'ampleur qu'on connaît, ce sera l'arrêt de mort pour la croissance du trafic voyageurs. Ce sera simplement la fin. Nous estimons que le réseau de transport ferroviaire de voyageurs est essentiel aux Canadiens, et qu'il a un avenir s'il est bien développé.

L'une des choses que l'on voit constamment chez VIA, et nous ne sommes pas là nécessairement pour enterrer VIA car nous savons qu'elle est aux prises avec de nombreux facteurs qui échappent à sa volonté. Mais on y remarque constamment un manque de dynamisme commercial. VIA est une nouvelle société sous ce rapport. Le fait qu'elle est une société de la Couronne n'y change rien, et elle doit prendre des décisions graves et rapides, à défaut de quoi le réseau de transport voyageurs par rail à titre de transporteur national est voué à la ruine. Si ces décisions ne sont pas prises, de nombreuses régions du pays n'auront plus aucun service d'ici 1990.

Je pense que notre perception de l'avenir est le résultat d'un manque de politique de transport prioritaire. Si la déréglementation du transport aérien se faisait dans la même mesure qu'aux États-Unis, cela donnerait lieu à des tarifs très concurrentiels. Par exemple, les tarifs aériens entre Buffalo et New York sont souvent inférieurs aux tarifs ferroviaires ou d'autobus, de sorte que les transporteurs routiers et ferroviaires, AMTRAK, éprouvent énormément de difficultés sur ce parcours. Entre Burlington et Syracuse et des destinations plus au sud, c'est sensiblement la même chose. Alors si la déréglementation du transport aérien se fait à peu près dans la même mesure qu'aux États-Unis, elle aura une incidence marquée et considérable sur la concurrence du transport par autobus et par chemins de fer. Je pense qu'il y a aussi des tarifs aériens dans les Maritimes qui sont inférieurs aux tarifs ferroviaires et d'autobus, quoique M. Martin vienne de signaler que VIA Rail a réduit ses tarifs en deça du seuil de rentabilité. C'est un aspect qu'il ne faut pas négliger. Si la déréglementation du transport aérien pousse VIA Rail, avec son équipement désuet, à fixer des tarifs très peu élevés pour s'attirer de la clientèle, l'industrie du transport par autocars sera en grande difficulté à cause de cette concurrence déraisonnable.

J'entrevois une industrie du transport par autobus dans l'ensemble du pays qui laissera de nombreuses régions sans services. Les autobus assureront principalement un service de transport nolisé avec peu de services en provenance ou à destination des aéroports et quelques services seulement sur des itinéraires établis.

[*Text*]

• 1100

For rail passenger we would see a system which is really retracted, at least in fact if not in name, in the sense that the services with elderly equipment will be so inadequate that they will not be used and will not be attractive and will not be competitive. That is a vision we do not like to see for either the bus industry or the rail industry. For that matter in the aviation industry you may see a great deal of fragmentation, which may in the end not benefit the consumer in the way the current patterns do. So we want to see that avoided; and I think I am giving a clear warning, because we have really just completed an extensive study on this.

Turning to rail passenger, we feel these actions have to be undertaken. We feel it is an emergency. We feel that VIA's costing situation, its equipment situation, its cost-recovery situation, despite perhaps the efforts of VIA's management and other bodies, are still very serious.

First of all, the Crown Corporations Act I think has to come through to give VIA Rail status. The costing order R-6313 has to be looked at very closely to see if it does reflect the operational costs of the railways in running VIA's trains.

VIA has to publish its five-year plans. They have to be brought out in public. Otherwise neither the body politic nor the consumers' organizations nor the bus industry really knows what to react to for the rest of the decade. We have lots of elements, but we need those plans. We need the expenditure extrapolations behind those plans. That is so we can constructively comment or criticize or whatever. Without those, things are still adrift.

We need a declaration of a national passenger rail system, one that says—that has not really been there yet—that this system *per se* serves Canada; and there is actually a map with trains and frequencies, and that is it—that is the national system, which can be adjusted, but through a procedure of analysis.

We need more open planning from VIA Rail. Right now we see a siege mentality there. It may be for good reason, in the sense that there has been a lot of criticism. But the planning has to open up. Otherwise it would be self-defeating. If you close off your planning processes and your decision-making processes, you are closing off the input from the very people you are supposed to serve, and in the end you may not bring out the right product.

VIA has to modernize much more quickly. Right now there are mentions of LRCs. We hope their performance improves. There have been a lot of bugs.

But for the national system there is not much; and from all we can understand, there will not be much until the early 1990s. I would hesitate to say what the costs will be, what the

[*Translation*]

Pour le transport de voyageurs par rail, nous voyons un système vraiment arriéré, en ce sens qu'avec son équipement vétuste, le service sera tellement insatisfaisant qu'on ne l'utilisera pas et qu'il ne saura pas attirer de clientèle ni être compétitif. Cette vision de la situation n'est pas ce que nous souhaitons ni pour l'industrie du transport par autocar, ni pour l'industrie ferroviaire. Dans le transport aérien, on assistera peut-être à énormément de fragmentations, ce qui à la fin du compte ne sera pas aussi avantageux pour le consommateur que ne le laissent entrevoir les tendances actuelles. Nous voulons donc éviter cela, et je pense que je vous sers un avertissement clair à cet égard, parce que nous venons justement de terminer une étude exhaustive sur ce sujet.

Pour revenir au transport ferroviaire de voyageurs, nous estimons que les mesures suivantes s'imposent. C'est urgent. Nous estimons que la situation de VIA Rail est encore très grave en ce qui concerne sa politique d'établissement des prix de revient, son équipement, ses principes de recouvrement de coûts, et ce malgré tous les efforts de la direction de VIA Rail et d'autres services.

Premièrement, la Loi sur les corporations de la Couronne doit permettre d'établir le statut de VIA Rail. Le rapport R-6313 sur l'établissement des prix de revient doit être examiné très attentivement pour déterminer s'il reflète les coûts opérationnels des chemins de fer qui exploitent les trains de VIA Rail.

VIA doit publier son plan quinquennal. Celui-ci doit être rendu public. Autrement, ni l'organe politique, ni les organisations de consommateurs, ni l'industrie du transport par autocar ne sauront exactement à quoi s'en tenir pour la prochaine décennie. Nous avons beaucoup d'éléments d'information, mais il nous faut ces plans. Il faut que nous ayons les extrapolations des dépenses qu'entraîneront ces plans pour nous permettre de faire une analyse constructive. Sans cela, on ne sait où on va.

Nous avons besoin d'un énoncé de politique sur un système national de transport voyageurs par rail, un énoncé qu'on attend toujours et qui dirait qu'il existe un système au Canada et qui présenterait une carte de réseau et de la fréquence des services, qui présenterait donc le système national qui pourrait être modifié après analyse.

Nous devons connaître les plans de VIA Rail. Actuellement, on a une mentalité d'assiégés. Cela s'explique peut-être par le fait qu'on a subi beaucoup de critiques. Mais il faut connaître les plans. Autrement, cela ne fonctionnera pas. Si on n'ouvre pas les processus de planification et de prise de décision, on ferme la porte à la participation des personnes mêmes qu'on veut desservir, et à la fin du compte, on n'aura pas de bons résultats.

VIA doit se moderniser beaucoup plus rapidement. Actuellement, on parle des LRC. On espère que leur rendement s'améliorera. Il a eu beaucoup de petits problèmes.

Quant au système national, il ne semblerait pas qu'il ait beaucoup à offrir avant le début des années 1990. J'hésiterais à dire combien il coûtera, quel sera son degré d'efficience, ou

[*Texte*]

impacts on efficiency will be, or what the consequent impacts on ridership and revenues will be, if this current equipment, which is 30 years old and was designed really on designs of the early 1930s, so it is more like 50 years old in design—if this current equipment keeps operating. We know that modernization of the system can take place more quickly with the product being built in Canada. We know that there are designs in Canada and in the United States, some of which have been proven, which can be adapted quickly and which can be built in Canada much sooner, for long-distance and medium-distance services. We feel there are obviously risks in making a quicker decision than analysing and prototyping everything for six or seven years, but the deficit side, the losses through not making a decision and proceeding quickly, outweigh the risks of doing so.

About matters such as the Corridor . . . and Mr. Martin has alluded to this, and he is quite right—there is a service there. It is a very attractive fare that is being charged to Canadians by VIA Rail. However, the performance characteristics and so on may mean that that fare is the only way of keeping ridership up, or getting it up, until the performance and equipment are brought up to spec; up to a high standard.

So while we have a considerable sympathy for Mr. Martin, we know if there were a significant jump in VIA's fares in the interim it might damage VIA's interim market to such an extent that the rail passenger system would be economically very harmed. But we do not pretend to have an answer to that. We think the answer is much quicker modernization of VIA so at least the latitude is there for higher fares, to reflect, obviously, VIA's costs; and if it is done well—the modernization—the attractiveness of using its trains.

• 1105

In conclusion, I guess our message is that a solution to both the needs of Canadians in the rail passenger system as a whole across the country, a solution to these intermodal fare questions and ridership questions, lies in VIA treating its re-equipping situation as much more of an emergency than is the case now; that VIA has to publish its five-year plans. It has to tell us what is going on, and it must move quickly.

And if I may now, Mr. Chairman, introduce Mr. Jeanes who will give just a summary of the international situation that is relevant to Canada.

The Vice-Chairman: Mr. Jeanes.

Mr. David Jeanes (Member, Transport 2000): Thank you, Mr. Chairman.

Transport 2000 has recently done studies of rail developments in other countries for the purpose of comparing the progress overseas with what is happening in Canada. I would

[*Traduction*]

quelles seront ses conséquences sur la clientèle et les revenus, si l'équipement actuel qui est vieux de 30 ans et qui a été conçu en fonction de principes établis au début des années 1930, alors il est plus juste de parler d'un équipement vieux de 50 ans, si on continue donc à se servir de l'équipement actuel. Nous savons que la modernisation du système peut s'effectuer plus rapidement au moyen de matériels fabriqués au Canada. Nous savons qu'il existe des prototypes au Canada et aux États-Unis, dont certains ont déjà fait leurs preuves, et qui pourraient s'adapter rapidement aux services de transport sur de longs et moyens trajets, et qui pourraient aussi être fabriqués plus tôt au Canada. Nous savons que cela comporte évidemment des risques de prendre une décision hâtive plutôt que d'analyser et de faire l'essai des prototypes pendant six ou sept ans, mais si on ne prend pas de décision et si on ne passe pas à l'action rapidement, les pertes seront plus importantes que les risques eux-mêmes.

Au sujet du corridor, M. Martin en a parlé et il a raison, il existe un service. Les tarifs exigés des Canadiens par VIA Rail sont très séduisants. Cependant, les tarifs sont peut-être le seul moyen de s'assurer d'avoir une clientèle ou de la développer, jusqu'à ce que le rendement et l'équipement du service soient améliorés, portés à un niveau de qualité élevé.

Bien que nous ayons beaucoup de sympathie pour M. Martin, nous savons que si les tarifs de VIA Rail étaient relevés substantiellement dans l'intervalle, cela porterait un dur coup au marché de VIA Rail, et le réseau de transport ferroviaire de Voyageur se retrouverait en grande difficulté économique. Mais nous ne prétendons pas avoir la réponse. Nous croyons que la solution se trouve dans la modernisation de VIA Rail, ce qui permettrait au moins une certaine marge de manoeuvre pour relever les tarifs de manière à refléter les coûts; et si la modernisation se fait bien, le service s'en trouvera d'autant plus attrayant.

Pour terminer, notre message se résume à ceci: la solution aussi bien aux besoins des Canadiens en ce qui concerne le système de transport voyageurs par rail en général à travers le pays qu'aux problèmes de tarif entre les divers modes de transport et de clientèle est entre les mains de VIA Rail qui doit accorder une plus grande priorité au renouvellement de son équipement et publier son plan quinquennal. VIA Rail doit nous dire ce qui se passe et doit agir rapidement.

Si vous me permettez maintenant, monsieur le président, j'aimerais vous présenter M. Jeanes qui nous donnera un bref aperçu de la situation internationale qui revêt un intérêt pour le Canada.

Le vice-président: Monsieur Jeanes.

M. David Jeanes (membre de Transport 2000): Merci, monsieur le président.

Transport 2000 a récemment fait des études de la situation des chemins de fer dans d'autres pays dans le but de comparer les progrès réalisés à l'étranger et au Canada. J'aimerais vous

[*Text*]

just like to look at a few of the highlights of some of the projects we have studied.

The areas I will be covering include some examples of capital projects, re-equipping overseas railways both with new lines and with new rolling stock; some improvements in the scheduling techniques used oerseas; some of the service questions, such as the provision of both sleeping car and food services on trains in European countries particularly; and finally some intermodal progress that is being made, including urban transit connections to rail and airport service as well.

The most visible overseas project in recent years has of course been the TGB train service in France, which consists of a new line between Paris and Lyons of the same distance almost exactly as Ottawa to Toronto, providing a city-to-city service now in two hours flat. That, of course, compares very favourably to any mode of transport city to city, Ottawa-Toronto, in Canada.

Although that train has achieved spectacular success in speed and ridership on that 400 kilometre journey, an aspect we may not always be aware of is that because it interworks with the rest of the standard rail system in France it provides high-speed travel over its main trunk route, extending another 1,200 kilometres to serve 26 cities other than the two cities on the main route itself.

This means that the TGB network is in fact about 75% longer than the entire VIA corridor—all routes in the corridor. We often think of the European countries as being rather compact, so the comparison is, I think, interesting. From a population point of view, France, of course, has about twice Canada's population and about 40% of that population can benefit from this new TGB network in southeastern France.

The scale of the project, though, is not twice anything we are seeing in Canada but many times greater. Nearly 1,000 pieces of rolling stock have been built as part of the TGB project compared to the 75 pieces of LRC equipment in the first order, and approximately double that altogether that we are seeing in Canada.

The same kind of project is happening in other countries. In Japan last year, the new lines which were opened amounted to 760 kilometres of new high-speed railway. In Germany, new lines are under construction, approximately 400 kilometres, a longer-term project to be completed by the end of this decade of new high-speed railway. And in France, after the success of the TGB, another 350 kilometres of new TGB line west from Paris have been authorized.

The spending on these new routes is paralleled by investment on re-equipping the existing routes. In France, for example, nearly 4,000 new-style passenger coaches for the existing conventional routes have been built since 1975.

[*Translation*]

tracer les grandes lignes de certains projets que nous avons étudiés.

Je vous parlerai de certains projets d'immobilisations, de renouvellement de l'équipement ferroviaire à l'étranger, tant sur le plan de nouvelles lignes que de nouveaux wagons; de certaines améliorations des techniques d'établissement des horaires utilisées à l'étranger; de certaines questions de service comme les wagons-lits et les services d'alimentation à bord des trains dans les pays européens en particulier; et finalement de certains progrès en matière de service intermodal, y compris des services urbains de correspondance pour le transport ferroviaire et aérien.

Le projet étranger le plus spectaculaire des dernières années est évidemment le service de train TGV en France qui consiste en une nouvelle ligne entre Paris et Lyon, dont la distance correspond presque exactement à celle qui sépare Ottawa de Toronto, et qui fait le trajet entre les deux villes en deux heures pile. Cela se compare évidemment très favorablement à n'importe quel mode de transport interurbain, Ottawa-Toronto, au Canada.

Bien que ce train ait remporté des succès spectaculaires en terme de vitesse et de clientèle sur ce trajet de 400 kilomètres, on a tendance à oublier que ce service s'intègre au reste du réseau ferroviaire ordinaire de la France et qu'il offre un service rapide sur sa ligne principale qui s'étend sur 1,200 kilomètres de plus et qui dessert 26 villes en plus des deux villes de la ligne principale.

Cela veut dire que le réseau TGV est en fait environ 75 p. 100 plus long que tout le Corridor du service VIA. On pense souvent que les pays européens sont plutôt petits, alors la comparaison est d'autant plus intéressante, je crois. Du point de vue de la population, la France compte évidemment environ deux fois plus d'habitants que le Canada, et environ 40 p. 100 de sa population peut bénéficier de ce nouveau réseau de trains TGV dans le Sud-est de la France.

Mais le projet a beaucoup plus que deux fois l'ampleur de n'importe quel service au Canada. Environ 1,000 wagons ont été construits dans le cadre du projet TGV, à comparer à la première commande de 75 wagons LRC et à approximativement le double en tout pour le Canada.

Il y a d'autres projets de ce genre dans d'autres pays. L'an dernier au Japon, on a ouvert de nouvelles lignes de transport rapide qui s'étendent sur 760 kilomètres. En Allemagne, on est en train de construire de nouvelles lignes sur environ 400 kilomètres dans le cadre d'un projet à plus long terme devant être complété d'ici la fin de la présente décennie. Et en France, après le succès du TGV, on a autorisé la construction, à l'Ouest de Paris de 350 kilomètres de voies ferrées pour le service TGV.

Et les immobilisations pour le renouvellement de l'équipement des parcours conventionnels sont aussi importantes que les dépenses liées au nouveau service. En France, par exemple, près de 4,000 nouveaux wagons de voyageurs pour les chemins de fer conventionnels existants ont été construits depuis 1975.

[*Texte*]

• 1110

In Britain the intercity routes have been almost completely re-equipped, with a very successful high-speed diesel train, the Intercity 125, now providing service from London to most major cities in Britain.

The construction in these countries of new equipment is not just a flash in the pan. It is done on a continuing basis year by year. In Germany, for example, of the order of 100 to 200 new passenger coaches for the conventional rail system are built each year.

Looking at some of the schedule improvements that are happening in other countries, we have had the comments today about the importance of hourly and half-hourly schedules on the bus system. This is the standard scheduling method for railways in Europe now. A regular hourly interval service has existed on the German intercity rail system since 1978 where four routes cover the bulk of cities in the country and there are 33 cities on these four major routes. About 140 to 150 trains a day run on these routes, providing hourly service with at most one transfer between any city pair in Germany.

The convenience of this network depends not only on the hourly frequency but also on the transfers being so well organized that one waits typically less than five minutes between trains at the five major transfer points in the German network.

In Switzerland in 1982 a similar system was introduced, not with hourly trains but with trains three times hourly, on six major routes covering the entire country and interlocking on a scheduled basis with all the minor routes as well as with very convenient transfers to get between any pair of cities in Switzerland. This situation is not repeated in Canada, where most journeys involving a transfer from train to train are most inconvenient, whether travelling from east of Toronto to destinations in southwestern Ontario or for that matter travelling from Ottawa to Sudbury and west across the country.

The services provided on European trains have been maintained and improved.

I look first at sleeping-car service, which is still very successful in Europe. The Trans Europe Nuit network, the international sleeping-car network, is a co-operative effort of all the major European railways and involves several hundred sleeping-cars on many routes blanketing all of Europe. These routes currently typically range from 900 kilometres up to a maximum of about 1500 kilometres for an overnight journey.

The sleeping-car system has been largely equipped with modern equipment built since 1975. In France, for example, over 100 new sleeping-cars have been built, supplemented by about 400 economy sleeping-cars of the couchette type which provide bunk accommodation in compartments for six passengers per compartment.

[*Traduction*]

En Grande-Bretagne, l'équipement des services interurbains a presque complètement été remplacé avec succès par un train diesel à grande vitesse, l'Intercity 125, qui dessert maintenant depuis Londres presque toutes les grandes villes de la Grande-Bretagne.

La construction de nouvel équipement dans ces pays n'est pas simplement un feu de paille. Cela se poursuit d'année en année. En Allemagne, par exemple, entre 100 et 200 nouveaux wagons voyageurs sont construits chaque année pour le réseau ferroviaire conventionnel.

A propos des améliorations apportées aux horaires dans d'autres pays, on a fait ressortir aujourd'hui l'importance d'avoir un service d'autobus à l'heure et à la demi-heure. C'est ce qu'on retrouve aujourd'hui couramment dans les services ferroviaires en Europe. En Allemagne, on a un service interurbain régulier à intervalles d'une heure depuis 1978 qui dessert la majorité des villes du pays sur quatre routes, et il y a 33 villes sur les quatre lignes principales. Entre 140 et 150 trains environ circulent sur ces parcours quotidiennement, assurant un service toutes les heures avec au plus une correspondance à faire entre chaque ville en Allemagne.

L'avantage de ce réseau tient non seulement au départ toutes les heures, mais aussi au système de correspondance si bien organisé qu'on n'a jamais à attendre plus de cinq minutes aux cinq principaux points de départ du réseau ferroviaire allemand.

En Suisse, en 1982, un système analogue a été établi, non pas avec des trains toutes les heures, mais tous les 20 minutes, sur six lignes principales desservant tout le pays et permettant des correspondances suivant un horaire établi avec des routes secondaires, de même que des correspondances très faciles entre n'importe quelles villes de la Suisse. Cela ne se voit pas au Canada où pour la plupart des trajets, on doit faire une correspondance des plus ennuyeuses, qu'on voyage de l'est de Toronto à des destinations au sud-ouest de l'Ontario ou qu'on voyage d'Ottawa vers Sudbury et plus à l'ouest du pays.

Les services assurés sur les lignes européennes ont été maintenus et améliorés.

Je pense d'abord au service de wagons-lits qui fonctionne encore très bien en Europe. Le réseau Transport Europe-Nuit, le réseau international de Wagons-lits, est le fruit d'un effort concerté des principaux chemins de fer européens, et il comprend plusieurs centaines de wagons-lits sur des parcours couvrant toute l'Europe. Ces trajets de nuit se font normalement sur une distance de 900 kilomètres jusqu'à un maximum de 1,500 kilomètres.

Le système des wagons-lits est doté en grande partie d'équipement moderne fabriqué depuis 1975. En France, par exemple, on a construit plus de 100 nouveaux wagons-lits auxquels s'ajoutent environ 400 wagons économiques à compartiments à couchette pouvant accommoder six voyageurs chacun.

[*Text*]

The German system operates a significant number of sleeping-car routes. There are 180 or more sleeping-cars operating in Germany at the moment, many of them built in the last few years, and a further 750 couchette cars, providing a very extensive network of sleeping-car routes.

The British sleeping-car system has been re-equipped in the last three years with modern, air-conditioned sleeping-cars.

We compare this situation to Canada, where no new overnight equipment has been built for many years and where the services are increasingly deteriorating or being abandoned, such as the proposed abandonment of the Ottawa-Toronto service.

The European situation is interesting to look at because these services are being retained and modernized as an essential part of their network. It has been seen that there is a strong vacation market for getting the extra day of vacation that can be achieved by taking a sleeping-car instead of driving a long journey to begin a vacation. It is also seen as essential for business travellers because it is possible to make an out-and-back rail journey that would perhaps be three hours of travel made each way if made as a rail journey an overnight journey one way and a three-hour journey back the other way. That service then becomes attractive to business travellers who would never consider making such a journey on an out-and-back, one-day basis.

• 1115

The sleeping-car routes in Britain are still successfully operated over distances as short as 300 kilometers, London to Manchester. Again it is because of the perception that sleeping-car service is an essential way of keeping the business travellers on the daytime trains as well.

Meal Service continues to be provided at a very high standard on European trains. The conventional dining car is being retained to some extent in France, where at least 50 routes a day are provided with full dining-car service, supplemented by a cafeteria service on another 70 or more routes, and airline-style meal-at-seat service on another 140 routes.

In Germany the full restaurant car is standard on all intercity trains. Approximately 180 restaurant cars are still being operated in Germany, providing a very high standard of meal service, which is seen as an essential part of the overall rail product. In Britain as well, the dining car is still an essential part of all of the longer distance intercity journeys.

The provision of services aimed at the car traveller, particularly in the tourism area, is also important in the European rail networks. The auto-sleeper train, in which the car travels on the same train as the passenger, is still very popular, particularly in France, Germany and Britain. In Britain, there are nine routes of this type operated; in France there are 40 or more; and in Germany, there are about 30 routes. Well over 200,000 cars are carried per year by the railways in France, and slightly smaller but comparable numbers in Germany.

[*Translation*]

Le système allemand a un nombre important de trains de nuit. Il y a 180 wagons-lits ou plus qui fonctionnent à l'heure actuelle, dont bon nombre ont été construits dans les dernières années, en plus de 750 wagons à compartiments à couchettes pour assurer un trafic nocturne très efficace.

Le système des wagons-lits britannique a été rééquipé au cours des trois dernières années avec des wagons-lits modernes dotés de systèmes d'air climatisé.

On compare cela au Canada où aucun wagon-lit n'a été fabriqué depuis de nombreuses années et où les services se détériorent constamment ou sont tout simplement abandonnés, comme on se propose de le faire pour le service Ottawa-Toronto.

Il est intéressant d'analyser la situation en Europe, parce que ces services sont entretenus et modernisés, étant considérés comme essentiels au réseau. On les voit comme un avantage certain pour les vacanciers qui gagnent une journée de vacance en prenant le wagon-lit plutôt que d'avoir à faire un trajet d'une journée en automobile pour se rendre à destination. Ces services sont également considérés essentiels pour les hommes d'affaires qui peuvent ainsi gagner beaucoup de temps. Ce service devient intéressant pour les hommes d'affaires qui n'auraient jamais envisagé de faire l'aller-retour en une journée.

En Grande-Bretagne, on utilise encore des wagons-lits sur des trajets aussi courts que Londres-Manchester, soit 300 kilomètres. Ici encore, les wagons-lits sont considérés comme le moyen de conserver la clientèle des hommes d'affaires sur les trains de jour également.

Les trains européens continuent d'offrir des services de repas, d'excellente qualité. On trouve encore des wagons-restaurants sur certains trains en France, au moins sur 50 trains par jour; environ 70 autres trains sont équipés d'un restaurant libre-service, et 140 autres d'un distributeur itinérant de sandwiches.

En Allemagne, tous les trains interurbains sont équipés d'un wagon-restaurant. Environ 180 wagons-restaurants sont encore en service, en Allemagne, où l'on peut consommer un repas excellent, ce que l'on considère, là-bas, comme un élément essentiel du service ferroviaire. En Grande-Bretagne également, le wagon-restaurant fait toujours partie intégrante des trains de grandes lignes.

Les réseaux ferroviaires européens offrent également des services particuliers à leur clientèle automobiliste, surtout dans les régions touristiques. En France, en Allemagne et en Grande-Bretagne, certains trains transportent en même temps la voiture du voyageur; il existe neuf lignes de ce genre en Grande-Bretagne, une quarantaine en France et une trentaine en Allemagne. Plus de 200,000 voitures sont ainsi transportées chaque année par les chemins de fer français, et un peu moins, mais à un degré comparable, en Allemagne.

[*Texte*]

Again this services is marketed on the basis of saving a day of vacation for the vacation traveller and avoiding the highway congestion which is all too common in Europe at vacation times. Surprisingly, these car-train services also attract some daytime business. For example, over a distance comparable to Ottawa-Toronto, between Paris and Clermont-Ferrand in the centre of France, a four-hour journey, there is a successful service for taking your car with you on the same train and avoiding considerable highway congestion on the way.

The intermodal aspects have not been neglected in Europe. In the case of urban transit, the urban rail systems have been fully integrated with the urban transit systems in many cities, with recent developments in Paris, France and in a number of German cities. It involves major new construction to take the surface rail lines underground into the hearts of those cities, and to provide full integration with existing subway, bus and streetcar systems, common ticketing, common schedules and new station construction to ease the interchange between modes.

The same thing is happening in London, where surface rail routes which used to terminate on the fringes of the city or the west end, have now reached the heart of the City of London, the business district, by effective redeployment of the existing underground railway tunnels in London, converting some of those routes to work with the surface rail system of British Rail rather than just to provide a subway service as part of the London transport system.

The progress in providing rail service to airports has been spectacular in Europe. More than two-thirds of Europe's major airports are now directly served by rail links into the heart of the airport.

A number of these services are fully integrated with the urban transit systems, for example in Frankfurt, in Paris and Heathrow Airport in London. Other airports have been integrated with the surface rail system, the best example being Zurich's new airport station which is an integral part of the intercity railway system of Switzerland, with direct links every hour from the airport to all major cities in the country.

Many of these airport services have been built and opened within the last five years, and all have provided an excellent level of service and shown very good ridership levels. By comparison, the situation in Canada is very poor. The line promised from Montreal to Mirabel was never built, and the opportunities that are available at Pearson International Airport in Toronto and Dorval airport in Montreal have not been exploited at all.

• 1120

In conclusion, while we sometimes consider that these overseas examples are irrelevant to the Canadian context, the distances and the population concentrations are not so

[*Traduction*]

L'argument publicitaire que l'on invoque pour ce genre de service est l'économie d'un jour de vacances, tout en évitant les embouteillages considérables qu'on rencontre trop souvent en Europe, à l'époque des vacances. Chose curieuse, le transport ferroviaire des automobiles intéresse également certains hommes d'affaires. Par exemple, sur un trajet comparable à Ottawa-Toronto, le train qui relie, en quatre heures, Paris à Clermont-Ferrand, au centre de la France, est utilisé par un grand nombre d'hommes d'affaires, car il leur permet d'arriver en même temps que leur voiture et d'éviter ainsi beaucoup d'embouteillages.

Le concept intermodal existe également en Europe. En ce qui concerne les transports urbains, les services ferroviaires urbains ont été entièrement intégrés au service de transport interne d'un grand nombre de villes, et tout récemment à Paris, en France, et dans un certain nombre de villes allemandes. Des travaux importants doivent être entrepris pour transformer les voies ferroviaires de surface en voies souterraines, en plein coeur de ces villes, et pour les intégrer avec le réseau de métro, d'autobus et de tramways, ce qui comprend l'établissement d'un billet commun, la correspondance des horaires et la construction d'une nouvelle gare pour faciliter le passage d'un mode à l'autre.

La même chose se produit à Londres, où les voies ferrées de surface qui se terminaient jadis aux extrémités de la ville, ou dans l'ouest, vont maintenant jusqu'au coeur de la Cité, le quartier des affaires; on a ainsi redéployé le réseau existant de voies ferroviaires souterraines, à Londres, convertissant certains circuits pour qu'ils correspondent au réseau ferroviaire de surface de la *British Rail*, plutôt que de se contenter de ne fournir qu'un service souterrain pour la ville de Londres.

La desserte ferroviaire des aéroports s'est considérablement améliorée en Europe. Plus des deux tiers des principaux aéroports européens sont maintenant reliés au centre urbain par une desserte ferroviaire directe, qui arrive en plein coeur de l'aéroport.

Un certain nombre de ces services sont entièrement intégrés aux systèmes de transport urbain, notamment à Francfort, à Paris et à l'aéroport de Heathrow, à Londres. D'autres aéroports ont été intégrés au réseau ferroviaire de surface, le meilleur exemple étant le nouvel aéroport de Zurich, qui fait partie intégrante du réseau ferroviaire interurbain de la Suisse, et qui offre une desserte directe, toutes les heures, entre l'aéroport et les principaux centres urbains de ce pays.

La plupart de ces services ont été inaugurés au cours des cinq dernières années, et ils sont tous caractérisés par une qualité et une popularité excellentes. En comparaison, la situation au Canada est fort médiocre. La voie ferrée qui devait relier Montréal à l'aéroport de Mirabel n'a jamais été construite, et les possibilités qui se présentaient à l'aéroport international Pearson, à Toronto, et à l'aéroport de Dorval, à Montréal, n'ont jamais été exploitées.

En conclusion, même si l'on estime que certains de ces exemples étrangers seraient impossibles à reproduire dans le contexte canadien, il n'en demeure pas moins que les distances

[*Text*]

different to justify the many orders of magnitude difference between the level of investment and the level of service being provided in those countries and the service and investment that is being carried on by VIA.

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Jeanes.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I would like to express appreciation to Transport 2000 for coming before the committee today, and I think it is rather fitting that we have the Transport 2000 group appear on the same day as the representatives of the bus industry. I think it gives us an opportunity to tie many of the common concerns together.

Mr. Vincent, you said with deregulation the bus and rail systems could be caught in an economic vice. Could you just elaborate on it. Is it because you anticipate that with the deregulated environment that the cost will be of such reduction that it will make it difficult for the rail and the bus mode to compete with the other options of air service?

Mr. Vincent: Yes, that is right.

Mr. Mazankowski: Do you really foresee a massive reduction in the price of air fare as a result of deregulation?

Mr. Vincent: If deregulation is carried to the extent that occurred in the United States, or close to that extent, on certain key routes... I think there would be such fierce competition from the aviation sector that there could be a wipeout.

Mr. Mazankowski: Okay, you say key routes. Could you identify them, please.

Mr. Vincent: I can put it more into Canadian terms; more generic terms.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Vincent: I gave an example of Buffalo, New York, where People Express price their fares—that is the air carrier—so competitively with bus and rail that bus and rail are having a terrible job competing . . .

I would like to take it just one step further, so that I can reply adequately. When I talked to the American bus industry, and this is the American Bus Association in Washington, D.C., last week, and talked to National Trailways, which is a major operator in the United States of buses—their focus over the years has switched from Amtrak, which of course is the equivalent to VIA Rail, as the source of a lot of their pricing problems. They were looking at air in many different route formations: the long haul, the short haul, corridor high density. A number of these I think would have application to the Canadian scene. They are saying that they simply do not know what is going to happen. Part of that was because the bus industry itself has been regulated. The Regan administration has gone through like a warhorse deregulating, and so that is another element. However, part of it is what is happening with the air competition. They seem to have reached some area of

[*Translation*]

et les concentrations de population ne sont pas assez différentes pour justifier les disparités énormes qui existent entre le niveau d'investissement et le niveau du service offert dans ces pays et ceux qui sont offerts par VIA.

Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Jeanes.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier les représentants de Transport 2000 de comparaître devant notre Comité aujourd'hui. Il est tout à fait opportun, à mon avis, qu'ils comparaissent le même jour que les représentants de l'industrie des autobus. Ainsi, nous pouvons mieux identifier les points communs de leurs préoccupations.

Monsieur Vincent, la déréglementation risquerait, selon vous, de provoquer l'effondrement des services ferroviaires et des services d'autobus. Pourriez-vous vous expliquer davantage? Prévoyez-vous que la déréglementation provoquera une telle réduction des services qu'il sera très difficile pour le train et l'autobus de faire face à la concurrence de l'avion?

M. Vincent: C'est cela.

M. Mazankowski: Croyez-vous vraiment que la déréglementation va provoquer une réduction spectaculaire des tarifs aériens?

M. Vincent: Si la déréglementation se fait d'une façon aussi poussée qu'aux États-Unis, ou presque, il est indéniable que sur certaines routes... Je crains que la concurrence des compagnies aériennes ne soit telle que les deux autres modes seront pratiquement rayés de la carte.

M. Mazankowski: Vous parlez des routes principales; à quoi pensez-vous exactement?

M. Vincent: Je vais vous donner des exemples se rapportant davantage à la situation canadienne.

M. Mazankowski: Je vous en prie.

M. Vincent: J'ai donné l'exemple de Buffalo, dans l'État de New York, où la compagnie aérienne *People Express* a des tarifs tellement compétitifs que l'autobus et le train ont énormément de difficulté à faire face à la concurrence . . .

Permettez-moi d'aller un peu plus loin, afin de mieux répondre à votre question. Lorsque j'ai rencontré des représentants de l'industrie américaine des autobus, et je veux parler des représentants de l'*American Bus Association* que j'ai rencontrés la semaine dernière, à Washington, D.C., j'ai également rencontré des représentants de *National Trailways*, qui est la principale société d'autobus aux États-Unis. Il y a quelques années, leur principal rival, au niveau des tarifs, était *Amtrak*, l'équivalent de VIA Rail. À l'époque, ils estimaient que les compagnies aériennes desservaient des routes tout à fait différentes: les longues distances, les courtes distances et les corridors à fort trafic. Plusieurs de ces caractéristiques s'appliqueraient, à mon avis, à la scène canadienne. Ils disent aujourd'hui qu'ils ne savent tout simplement pas ce qui va se passer. L'une des raisons de cette confusion est que l'industrie des autobus était réglementée. Le gouvernement Regan s'est

[*Texte*]

peace with Amtrak, mainly because I guess the fare structure of Amtrak reflects higher fares . . . Amtrak is modernized, whereas VIA is not.

I do want to say this, that I was shocked by the extent to which air deregulation seems to have thrown the whole passenger transportation picture in the United States into confusion. As a matter of fact, one bus industry representative said that he did not even know what was going to happen two years from now. I think there are applications to Canada, if air deregulation is taken to that extent, and the applications would be in all the imaginable scenes—well, really, both corridor and long distance. I do notice that Greyhound with PWA between Calgary and Edmonton and between Edmonton and Calgary and Vancouver has been facing the situation where PWA's no-frills airfares under its 767 aircraft were beginning to hurt Greyhound. That is something I do not think could have been foreseen three or four years ago, that the air would hurt the bus in Canada.

• 1125

So I am saying it is an unknown. We obviously have not had time to do sophisticated economic analysis and so on, but I have seen enough evidence that when I saw the question of air deregulation come up in Canada I said to myself: There has to be a great deal more known. What are the impacts of this, particularly since we are talking about another subsidized mode in air? If air had paid all its capital costs, etc., then I think there would not be a moral argument on that basis, but the fact is that it is another subsidized federally regulated mode of transport.

Mr. Mazankowski: There are perhaps two points. In the case of Canada, I think the approach adopted here by the Minister seems to be a more gradual, phased-in approach than the sudden, dramatic deregulatory adjustment which has occurred in the States. The other is: Then, in your view, regarding the People Express type of operator or the new entrants, as they are known in the United States, do you see that component of the air transportation segment expanding in the United States? As it is now, it roughly occupies probably only 6% of the air passenger traffic in the United States. Are you saying, on the basis of your intelligence and analysis, that type of service is going to expand more dramatically in the United States?

Mr. Vincent: Just prior to answering you, I would like to qualify one statement apropos the information given today, and that is that these air fares appear to be hurting the bus industry more than Amtrak. I would like to say that so . . .

[*Traduction*]

embarqué massivement dans la déréglementation, et c'est sans doute là une autre différence par rapport au Canada. Cependant, ces représentants de l'industrie américaine des autobus s'inquiètent aujourd'hui de la concurrence des compagnies aériennes. Ils semblent avoir plus ou moins signé une trêve avec *Amtrak*, simplement, je suppose, parce que celle-ci a des tarifs plus élevés, étant donné qu'elle s'est beaucoup modernisée, ce que VIA n'a pas fait.

Je tiens à vous dire combien j'ai été surpris de constater jusqu'à quel point la déréglementation des compagnies aériennes, aux États-Unis, semblait avoir jeté la confusion la plus complète dans le système global de transport des voyageurs. En fait, un représentant de cette industrie des autobus m'a dit qu'il ne savait même pas ce qui allait se passer au cours des deux prochaines années. J'estime donc que, si la déréglementation aérienne se fait de façon aussi poussée au Canada, l'on peut envisager toutes sortes de scénarios, à la fois sur les longues distances et dans les corridors à fort trafic. Je constate que, depuis que PWA assure la liaison entre Calgary, Edmonton et Vancouver, avec ses tarifs très économiques sur son 767, la société Greyhound commence à ressentir les effets de cette concurrence. C'est quelque chose qu'on n'aurait certainement pas pu prévoir il y a trois ou quatre ans, à savoir que les compagnies aériennes pourraient concurrencer les services d'autobus au Canada.

Donc, c'est une inconnue. Nous n'avons manifestement pas eu le temps de faire une analyse économique très poussée de tout cela, mais j'en ai vu assez pour que je me dise, lorsqu'on a commencé à parler de déréglementation aérienne au Canada, qu'il fallait absolument en savoir davantage là-dessus, et notamment sur son impact, puisqu'il s'agit d'un autre mode de transport subventionné. En effet, si les compagnies aériennes avaient assumé à elles seules toutes leurs dépenses d'investissement, etc., on ne pourrait pas invoquer un argument moral, mais le fait est que le transport aérien est un autre mode de transport réglementé par le gouvernement fédéral et subventionné par lui.

M. Mazankowski: La situation au Canada est un peu différente, en ce sens que l'approche adoptée par notre ministre semble beaucoup plus progressive que la déréglementation spectaculaire et soudaine qui a été décidée aux États-Unis. Deuxièmement, pensez-vous que le type de service aérien que représente *People Express* va se développer aux États-Unis? À l'heure actuelle, ce type de service n'attire qu'environ 6 p. 100 de la clientèle des compagnies aériennes, aux États-Unis. D'après les analyses que vous avez pu faire, pensez-vous que ce genre de service va se développer de façon spectaculaire aux États-Unis?

M. Vincent: Avant de vous répondre, j'aimerais revenir sur une information qui vous a été donnée aujourd'hui pour vous dire que ces tarifs aériens semblent nuire davantage à l'industrie des autobus qu'à Amtrak.

[*Text*]

Now, as for the situation of expansion of highly competitive, very low-fare airlines such as People Express, the situation really is utterly confused. If anybody has followed the question of airline bankruptcies, airline labour questions or airline re-equipping questions in the United States, I think it is quite confused. People Express is doing extremely well and it actually is becoming quite a formidable carrier in the United States and also internationally, if I am correct, to Britain and Europe. It is doing very well. The latest figures and so on—I do not have them with me, but I know I am talking correctly . . . reflect a very healthy, expanding operation.

To give some idea of the confusion, though, there are areas—and again, this comes back to our consumer point of view—where air fares have gone very high. I was told of an airline called Ransom Airlines—an interesting name—which charges very high airfares because it has a route monopoly, and of another airline operating near Houston, which has put in black leather seats and mini-skirted, black leather-clad hostesses and is charging extremely high fares, called Muse Air after the man who started it. There are so many operators coming in and the differentials are different for so many routes—and obviously, it is all the optimum price in the end against return and costs—that the situation is not clear. But there is enough evidence that complete deregulation really seems to hold a real message for the bus industry in Canada. I will put it in this context: If VIA Rail does not modernize to the extent that Amtrak does, it probably would run into a lot of serious trouble, too.

We are also talking in Canada about STOL aircraft. Mr. Martin alluded to intercity and conventional carriers. I am sure his estimates were correct about their lack of impact on a number of bus routes, but if we are talking about STOL or other designs which are coming out now, I think the game is wide open for any journey length, let us say, over 100 miles.

Mr. Mazankowski: You heard Mr. Martin's evidence before the committee this morning and the concerns and difficulties which face the bus industry as a result of the pricing practices of VIA Rail. In your analysis in the United States, does a similar type of problem exist with respect to Amtrak and the bus industry? Is there evidence that Amtrak has been engaged in predatory pricing which has affected the bus industry, and has it caused the bus industry in the United States to have to go to the government for subsidies to support services in some of the rural or isolated areas?

• 1130

Mr. Vincent: Undoubtedly, particularly around the first years of Amtrak's formation, from the beginning of the 1970s through to the middle 1970s, there was a lot of rancor on the side of the bus industry. They took Amtrak up on basically two items. One was that of the subsidies to Amtrak. They felt they were competing against Amtrak, and here is Amtrak as a

[*Translation*]

En ce qui concerne maintenant l'expansion de ce type de services aériens extrêmement compétitifs comme *People Express*, la situation, pour le moment, est extrêmement confuse, étant donné le nombre de compagnies aériennes en faillite, et les problèmes de main-d'oeuvre et de rééquipement que connaissent celles qui survivent. Aux États-Unis, donc, la situation est extrêmement confuse. La société *People Express* se débrouille extrêmement bien et elle est en train de devenir un transporteur important aux États-Unis, et même à l'étranger, puisqu'elle assure des vols vers la Grande-Bretagne et l'Europe. Je ne les ai pas avec moi, mais si je me souviens bien des dernières statistiques que j'ai pu voir, cette société est en plein essor.

Pour vous donner une idée de la confusion qui règne là-bas, je peux vous dire, et j'en reviens ici au point de vue du consommateur, que certains tarifs aériens ont, par contre, beaucoup augmenté. On m'a dit qu'une compagnie aérienne du nom de *Ransom Airlines*, qui le porte bien d'ailleurs, a des tarifs extrêmement élevés, car elle a le monopole d'une ligne. Il y en a une autre, à proximité de Houston, qui a équipé ses avions de sièges en cuir noir, dont les hôtesses portent des mini-jupes de cuir noir, et qui demande des tarifs extrêmement élevés. Cette société s'appelle *Muse Air*, du nom de celui qui l'a créée. Toutes sortes de compagnies se créent, les tarifs sont différents, les routes sont très nombreuses, de sorte que la situation est extrêmement confuse. Toutefois, nous pensons avoir suffisamment de preuves pour prévoir qu'une déréglementation totale serait néfaste pour l'industrie des autobus au Canada. De même, si VIA Rail ne se modernise pas autant que Amtrak, elle connaîtra, elle aussi, très certainement de graves problèmes.

On parle également au Canada des avions ADAC. M. Martin a parlé des transporteurs interurbains et conventionnels. Il a raison de dire qu'ils n'ont pas eu d'impact sur un certain nombre de circuits d'autobus, mais si l'on parle de l'ADAC, ou d'autres moyens de transport innovateurs, la concurrence n'a plus de limite pour tout trajet d'au moins 100 milles.

M. Mazankowski: Vous avez entendu le témoignage que M. Martin a déposé tout à l'heure devant notre Comité, et vous l'avez entendu parler des problèmes que les pratiques tarifaires de VIA Rail posent à l'industrie des autobus. D'après votre analyse de la situation américaine, y a-t-il un problème semblable entre Amtrak et les compagnies d'autobus? Existe-t-il des preuves que Amtrak a établi des tarifs rapaces, qui ont eu un effet néfaste sur les autobus? Les compagnies d'autobus américaines sont-elles allées demander des subventions auprès du gouvernement, pour soutenir leurs services dans des régions rurales ou éloignées?

M. Vincent: Il y avait sans doute beaucoup d'amertume de la part des compagnies d'autobus, surtout à la naissance d'Amtrak, au début des années soixante-dix. Elles étaient contre deux choses. D'abord les subventions à Amtrak. Elles avaient l'impression de faire concurrence à Amtrak, qui était un transporteur fédéral subventionné. Deuxièmement, elles

[*Texte*]

federally subsidized carrier. Secondly, of course, was the direct issue of fares. Amtrak made probably a strategic move, which did not work out too well for it. When it first started out, it cut some fares on some routes right below bus fares, right off, and this did not help things at all with the bus industry.

I can stand to be corrected on this, but from what I can deduce from bus industry spokesmen, looking at the scene as a whole, the current situation is that there are objections to Amtrak on some specific case routes. One area where the bus industry is very upset and is fighting hard in Congress is on the route to Atlantic City, mainly because it is served by 1,000 buses a day. It is a prime revenue generator for the bus industry, and they do not see why the rail passenger trains should be subsidized and upgraded to go in there. So they are taking up some specific item by item issues . . .

But in terms of attacking Amtrak as an overall carrier in the United States, they seem to have backed away from that. They basically seem to have accepted that Amtrak is here to stay, and the issue has become so clouded by airline deregulation, and bus industry deregulation in itself . . . there are probably 1,000 new operators who have suddenly come into the bus industry in the States in the last 18 months. The bus industry there is facing a situation where Amtrak is no longer the nemesis.

There is also some co-operation with Amtrak . . . Trailways, through its mainline carrier and through its affiliates, is going into terminals with Amtrak, which is interesting. They are not necessarily intermodal terminals . . . They are going to terminal facilities, because it is lower cost to go into a railway station or upgrade your terminal downtown. Trailways seems to be increasingly adventurous is this question of intermodalism. So I should think that it is fair to say there is not a set hostility, such as was the case in the early 1970s.

The Vice-Chairman: Okay. That is your time, Mr. Mazankowski. I now call on Mr. Pierre Deniger, *s'il vous plait.*

M. Deniger: Monsieur Vincent, est-ce que vous trouvez cela normal que VIA Rail ait des tarifs plus bas que Voyageur sur les routes principales du corridor?

Mr. Vincent: Yes. The question of competitive ticket prices . . . I guess it comes back to, if I understand you correctly, a policy decision to have a rail passenger system in the country and what to do about it. It comes back, in the immediate sense, to the quality of VIA's service. And I guess the assumption is that their way of getting the market is to cut their fares. Now, if they had a high quality, very fast, very efficient service, then I imagine they would open that ticket window. But right now, if that is the only way they can survive . . . I guess we are not very happy about that situation, because it relates to the equality, modernity and the efficiency of the service.

Mr. Deniger: But it seems to me that that the thing that interests the consumer the most, of course, is the price and that is why I favour deregulation. I think the prices should always be related to cost and that I should have the option. But when you have an industry such as the bus industry, which spoke to

[*Traduction*]

étaient contre la tarification. Amtrak a fait une démarche stratégique, qui n'a pas bien marché. Au début, elle a réduit ses tarifs sur certaines routes de façon dramatique, et les a fixés plus bas que les tarifs d'autobus, ce qui ne l'a pas fait aimer de l'industrie.

Je me trompe peut-être, mais j'ai l'impression, d'après mes discussions avec les représentants des compagnies d'autobus, qu'il n'y a actuellement de l'opposition à Amtrak que sur certaines routes précises. Il y a de l'opposition devant le Congrès à l'ouverture de la route vers Atlantic City, car elle est desservie par 1,000 autobus par jour. C'est une route qui est très rentable pour les autobus, et ils ne voient pas pourquoi les trains seraient subventionnés et modernisés pour y aller. Alors, ils discutent des choses précises . . .

Mais ils ne semblent pas lutter contre Amtrak en tant que transporteur américain. Ils semblent avoir accepté que la compagnie va rester. La question est rendue plus difficile par la déréglementation aérienne, et par la déréglementation actuelle des autobus. Il y a environ 1,000 nouveaux concessionnaires aux États-Unis depuis 18 mois. Amtrak n'est plus le coupable.

Il y a aussi de la collaboration avec Amtrak . . . La compagnie Trailways et son transporteur principal, et ses affiliés, partagent des terminus avec Amtrak, ce qui est intéressant. Ce ne sont pas nécessairement des terminus de plusieurs modes de transport . . . Ils partagent des terminus, car il en coûte moins cher d'entrer dans une gare, ou de moderniser le terminus au centre-ville. Trailways semble être de plus en plus aventureuse. Mais je pense qu'il est juste de dire qu'il n'y a pas d'hostilité comme c'était le cas au début des années soixante-dix.

Le vice-président: D'accord. Votre temps est écoulé, monsieur Mazankowski. La parole est à M. Pierre Deniger, *please.*

Mr. Deniger: Mr. Vincent, do you think it is right for VIA Rail to have lower rates than Voyageur on the main routes of the corridor?

M. Vincent: Oui. Pour ce qui est des tarifs compétitifs . . . Si j'ai bien compris, il s'agit d'une décision sur le maintien des services ferroviaires, et quoi faire. Cela dépend de la qualité des services de VIA. Je suppose qu'elle a décidé de gagner sa part du marché en réduisant les tarifs. Si elle avait un service de haute qualité, de grande efficacité et rapidité, elle pourrait envisager une autre solution. Mais je suppose qu'actuellement, c'est la seule façon de survivre . . . Nous ne sommes pas très contents de la situation, car elle porte sur la modernité, l'efficacité et l'égalité des services.

M. Deniger: Il me semble que le consommateur s'intéresse davantage au prix, et c'est la raison pour laquelle je suis en faveur de la déréglementation. Je pense qu'il faut établir les tarifs en fonction des coûts, et qu'il faut avoir le choix. Et lorsque l'on a une entreprise de transport par autocars, comme

[*Text*]

us earlier, that pays its taxes, that does not get subsidies, it seems to me that VIA is actually maybe not doing any service to the country by stealing away passengers from Voyageur with lower costs, with lower fares, when their costs are high and when they are being subsidized by the government. Do you agree?

• 1135

The Vice-Chairman: Would you speak into your microphone? It is not picking it up.

Mr. Deniger: Do you think, if this situation continues, the solution that Mr. Martin talked about this morning . . . ? Do you think it will be nationalized by the province to save its service, especially in the outskirts of the major routes, or, maybe, do you think VIA should buy Voyageur?

Mr. Vincent: If that is the question . . . incidentally, I have just referred to some of the precedent background you mentioned. My organization went through this debate for God knows how many years on the question of subsidies and, in the end, it was never resolved. This was a question of subsidies to the highway system from federal and provincial sources, subsidies to the aviation system, subsidies to the rail passenger system. We have ended up with the expression "all modes are subsidized". The question is, to what degree? Then, if it is a policy decision that there should be a specific mode, a federal or provincial one, how can it be most efficiently run to serve the consumer? In terms of the question . . . sorry, I was . . .

Mr. Deniger: If there are no changes in the present fare structure of VIA, what do your studies show the future of the bus industry in Quebec and in Canada to be?

Mr. Vincent: Oh yes, and you were asking what we think should happen to that bus industry.

Mr. Deniger: Yes.

Mr. Vincent: I put this as my own view: I have a lot of respect for the bus operators in Canada because they run lean, efficient operations and they have to pay very close attention to the bottom line and to the consumers they serve. I would not like to see that system knocked out of the window or knocked out of the arena at all. I think it plays a very important part and it is a relief to see how efficiently they operate in comparison with some of the curiosities of VIA Rail in the last four or five months, over the Christmas period. Therefore, there is no desire to see a nationalization, or whatever, of the bus industry. If they can operate efficiently as they are, that is fine. We hold no brief for socialization, or privatization, or whatever. It is what the consumer gets in the end.

As to this situation with VIA, we think even if the bus industry did not exist, or if its problem with VIA did not exist, VIA has, as I have mentioned, an emergency in its own right. It has to modernize and, to come back to what I said, it has to

[*Translation*]

celle qui est venue témoigner tout à l'heure, qui paie ses impôts et qui n'est pas subventionnée, je me demande si VIA rend véritablement service au pays en faisant payer moins cher et en enlevant à Voyageur ses clients, alors que cette dernière entreprise arrive à avoir des coûts plus bas, pendant que VIA est subventionnée par le gouvernement. Êtes-vous d'accord?

Le vice-président: Pourriez-vous parler dans le microphone? Ça passe mal.

M. Deniger: Ne pensez-vous pas que si cette situation se maintient telle quelle, la solution proposée par M. Martin ce matin . . . ? Pensez-vous qu'il puisse y avoir nationalisation de la part de la province pour sauver le service, tout particulièrement en dehors des grands itinéraires, ou pensez-vous même que VIA devrait racheter Voyageur?

M. Vincent: Si c'est bien cela la question . . . J'ai déjà donné quelques éléments d'analyse sur l'ensemble de la situation. Mon organisme a débattu de cette question des subventions pendant des années, sans pouvoir véritablement aboutir à un résultat. Il y avait cette question des subventions fédérales et provinciales au système routier, au système des transports aériens, et aux chemins de fer. Finalement, nous avons conclu que «tous les modes de transport sont subventionnés». La question est ensuite de savoir à quel degré. Ensuite, il appartient aux politiques de prendre la décision en faveur de tel ou tel mode, de telle ou telle subvention fédérale ou provinciale, et de la meilleure façon de servir le consommateur. Pour revenir à votre question . . . Excusez-moi, vous me demandiez . . .

M. Deniger: Si l'échelle des tarifs actuelle de VIA n'est pas modifiée, qu'adviendra-t-il des transports par autobus au Québec et dans l'ensemble du Canada, d'après les études que vous avez faites?

M. Vincent: J'y suis; vous vouliez savoir ce que nous préconisons pour les transports par autocars.

M. Deniger: Oui.

M. Vincent: En ce qui me concerne, j'ai beaucoup de respect pour les transporteurs par cars, étant donné qu'ils arrivent à faire fonctionner de façon optimale et efficace leurs entreprises, et qu'ils doivent en même temps faire très attention aux contraintes et aux limites de la situation, et également aux consommateurs. Je ne voudrais pas que ce mode de transport soit simplement rayé de la carte. Je pense qu'il joue un rôle très important, et on est même soulagé de voir à quel point ce genre d'entreprise fonctionne de façon rentable, en comparaison de certaines des anomalies dont VIA Rail nous a gratifiés depuis quatre ou cinq mois, et notamment à Noël. Nous n'avons donc aucun désir de voir nationaliser ces transports par cars. Et puisqu'ils fonctionnent de façon rentable, tout va bien. Nous n'avons aucun préjugé en matière de socialisation ou de privatisation, ou de quelque régime que ce soit; pour nous, c'est le consommateur qui est la pierre de touche de tout cela.

En ce qui concerne VIA, nous pensons que même si les transports par autobus n'existaient pas, ou s'il n'y avait pas de problème VIA, cette entreprise a tout de même une situation d'urgence à régler. Elle doit moderniser, et pour revenir à ce

[*Texte*]

modernize very quickly, on a crash basis, really. When that happens, I think that leaves a lot of latitude in fare windows and we can understand this question of recovering the costs of these subsidies.

As is well known, I believe, our organization supports the rail passenger system. We also support the bus industry. Therefore, it is simply a policy decision and a knowledge that, if it is run properly, it probably can charge appropriate fares and survive.

You also mentioned one other item and that was VIA's taking passengers from the bus. This, in some ways, equates to the subsidy argument, which went around and around and around. VIA claims that its target is the automobile and the bus industry, I think, feels that it is between VIA's shotgun and the automobile. The bus industry happens to be in the way and will be hit in the process—in other words, have its passengers bled off first, before VIA can get at the automobile. The evidence is difficult, but I will give you an example where we question whether a lot of passengers have been lost by the bus industry to VIA Rail. When the service was taken off, for example, between Montreal and Halifax—it was the one called the "Atlantic Limited" and carried up to 600 passengers a day, at peak, a very substantial ridership—we did not notice that it was replaced by 15 or 20 buses. The same with Edmonton to Vancouver, Greyhound did not increase its frequency by one bus, although the train was carrying 200 passengers a day, which is quite a number of busloads.

• 1140

The question of corridor competition on fares I should answer this way, I guess: If it is taking passengers from the bus, we do not advocate the closing down of the passenger system. We feel that it is modernization and reflective fares for the cost of that modernization will alleviate the problem for the bus. We feel that an interim move, given the level and quality of VIA's service right now, may so destroy VIA's market that it would have to rebuild it all over again.

Mr. Deniger: In his testimony this morning Mr. Martin said—I think he was referring only to the Province of Quebec—that the bus industry in Quebec touches 900 cities or municipalities, the rail 158 and the air 42. If the bus industry has a direct impact on all the population of my province, do you not think that measures should be taken to make sure that it survives? Do you not think that we have a social responsibility as a government to assure ourselves that the people who live on the outskirts have a service? Or do you think the vocation

[*Traduction*]

que je disais, elle doit le faire extrêmement rapidement, de façon intensive. Lorsque ce sera fait, nous aurons à ce moment-là plus de latitude en matière d'échelle de tarifs, et pour tout ce qui concerne le recouvrement de ce que coûtent les subventions.

Comme tout le monde le sait, je crois, nous sommes tout à fait favorables, dans notre organisation, au maintien du système de transport de voyageurs par chemins de fer. Mais nous appuyons également les transports par cars. Aussi, tout cela est une décision politique à prendre, en sachant bien qu'une bonne gestion permettra à l'entreprise d'exiger de justes tarifs, tout en continuant à fonctionner.

Mais vous avez aussi parlé des voyageurs que VIA enlevait au transport par cars. D'une certaine façon, cela nous ramène encore à la question des subventions, dont nous n'avons pas cessé de discuter. VIA prétend que sa cible, c'est l'automobile, mais les transports par cars ont l'impression d'être précisément sur la ligne de mire, et de devoir faire les frais de cet affrontement; c'est-à-dire que leurs passagers leur seront d'abord enlevés, avant que VIA ne soit confrontée directement à l'automobile. Il est difficile de prouver quoi que ce soit dans ce domaine, mais je vais vous citer un exemple où nous doutons fort que les transports par autobus aient perdu beaucoup de passagers au profit de VIA. Lorsque l'on a supprimé la ligne entre Montréal et Halifax—il s'agissait de «Atlantic Limited», qui transportait jusqu'à 600 passagers par jour, en période de pointe; un service, donc, très demandé—nous n'avons pas aussitôt remarqué que 15 ou 20 cars étaient ajoutés pour remplacer cela. Le même raisonnement vaut pour Edmonton—Vancouver, où Greyhound n'a pas augmenté son nombre de cars d'une seule unité, alors que le train transportait 200 passagers par jour, ce qui représente tout de même pas mal d'autobus.

Pour revenir à la question de la concurrence dans le corridor, en matière de tarifs, je pense pouvoir dire ceci: même si cela coûte quelques passagers au transport par autobus, nous ne sommes pas partisans de la fermeture des lignes de transport de voyageurs. Nous pensons que la modernisation du système et l'application de tarifs correspondant au coût de cette modernisation régleront déjà en partie le problème du transport par autocars. Nous pensons cependant qu'une solution provisoire, étant donné la situation actuelle de VIA et la qualité du service offert, risquerait de porter atteinte au marché de cette entreprise, qu'elle risquerait d'avoir à repartir ensuite à zéro.

M. Deniger: Dans son témoignage, ce matin, M. Martin nous a dit—je pense qu'il ne s'agissait que du Québec—que les transports par autocars y desservaient 900 villes ou municipalités, avec 158 pour les chemins de fer et 42 pour les transports aériens. Si donc les transports par autocars ont une telle importance pour les habitants de ma province, ne pensez-vous pas que l'on devrait prendre des mesures leur permettant de se maintenir? Ne pensez-vous pas que nous avons là une responsabilité sociale, en tant que gouvernement, qui consisterait à nous assurer que les personnes vivant dans des régions isolées

[*Text*]

of the bus industry in Quebec, or anywhere in Canada, is that of a feeder service to the railways?

Mr. Vincent: No. We have an advocacy of intramodalism. Obviously one of the aspects of this is that buses work to a certain extent in relation to railway terminals, as a feeder or whatever. But that is not blanket advocacy or saying that buses should only be feeders.

Insofar as the Quebec situation goes, I would like to say that when I have talked to the bus industry about this question of how to assist it . . . and I am not talking specifically about Voyageur, but generally in Canada—the answers have been very mixed as to what to do. One is, of course, push the fares of VIA Rail up. Another one is subsidies. Some bus operators say no, they do not want to touch subsidies to enable them to run rural routes. Other bus operators suggest perhaps very indirect subsidies for advertising, marketing or whatever. Others say yes, subsidize us.

In awareness of this problem and the fact that we do support the rail passenger system as well and that jumping it up 40% or 50% may put the market in jeopardy because of the existing status, it is hard to know what would be acceptable to the bus industry—whether the situation is grim enough for a direct subsidy, or some kind of deregulation or whatever.

Mr. Deniger: This will be my last question, Mr. Chairman. Would you disagree, object, scream, yell, shout, bite, scratch if Mr. Martin's proposal of an immediate 40% VIA tariff went into effect in relation to the bus tariff? Would you object strongly to that?

Mr. Vincent: Oh, I think so, for the reason that there is a great potential in rail passenger services, but this could so destroy the existing market that the chance of realizing its potential would be damaged. This is not to denigrate Mr. Martin's position statement.

Mr. Deniger: I will conclude, Mr. Chairman, by saying that exact answer can be applied to the bus industry if something is not done about it, because if something is not done about the loss of revenue, the lack of ridership might jeopardize the whole system.

Mr. Vincent: Mr. Chairman, just to this point. We agree about the seriousness of the situation for the bus industry so much that inside our organization last October before it started coming up as a prevalent issue here, we sent out questionnaires to our regions to start finding out.

One thing that I think is very important to all of this, is that if we are talking economics, the books of the bus industry and VIA Rail should perhaps be opened up much more so that we

[*Translation*]

puissent bénéficier de ce service? Ou alors, pensez-vous que la vocation des transports par cars au Québec, ou même au Canada, soit d'être un simple service secondaire d'appoint aux chemins de fer?

M. Vincent: Non. Nous sommes favorables à une implication des divers modes de transport. Il est certain que les autocars desservent aussi beaucoup les gares de chemins de fer. Cela ne signifie pas qu'ils doivent se limiter à cela.

Pour revenir à la situation du Québec, j'aimerais dire ici que dans mes conversations avec les transports par autocars, et lorsque la question d'une aide a été évoquée—je ne parle pas seulement de Voyageur, mais de tout le Canada—les réponses ont été très diverses quant aux solutions préconisées. D'une part, on demandait que les tarifs de VIA soient relevés, mais on parlait également de subventions. Pourtant, certaines entreprises refusaient de recourir aux subventions pour pouvoir continuer à desservir les zones rurales. D'autres pensaient que des subventions indirectes, pour la publicité, la commercialisation, etc., pourraient peut-être les aider. D'autres, enfin, étaient carrément favorables aux subventions.

Étant donné ce problème, étant donné par ailleurs que nous soutenons le système ferroviaire de transport de voyageurs, et qu'une augmentation de 40 ou 50 p. 100 de leurs tarifs risquerait de se traduire par un effondrement de leur clientèle, il est difficile de savoir quelle serait la solution pour les transports par autocars; la situation est-elle suffisamment grave pour justifier une subvention directe, ou même une déréglementation?

M. Deniger: Voici ma dernière question, monsieur le président. Si l'on adoptait la proposition de M. Martin visant une augmentation immédiate de 40 p. 100 des tarifs de VIA comme solution au problème des autocars, est-ce que cela vous ferait sourciller, sursauter, crier, hurler, mordre ou griffer? Seriez-vous absolument opposé à cela?

M. Vincent: Étant donné le potentiel des transports ferroviaires de voyageurs, je pense qu'une telle mesure, en détruisant complètement leur clientèle, les empêcherait de réaliser effectivement leur potentialité. Notez bien que je ne veux pas ici dénigrer systématiquement la position de M. Martin.

M. Deniger: Je conclurai, monsieur le président, en disant que cette même réponse pourrait s'appliquer au transport par autocars; c'est-à-dire que si rien n'est fait pour endiguer ce déclin des recettes, l'ensemble du réseau sera menacé par le manque de clientèle.

M. Vincent: Monsieur le président, j'aimerais juste répondre à cela. Nous sommes d'accord pour dire que la situation des transports par autocars est alarmante, à telle enseigne qu'au mois d'octobre dernier, notre organisme, bien avant, donc, que la question ne soit débattue ici, a envoyé des questionnaires dans toutes les régions où nous sommes représentés, pour essayer d'éclaircir la situation.

Mais si nous voulons ici discuter en termes économiques, la comptabilité de ces deux modes de transport devrait être beaucoup plus transparente, afin que nous puissions connaître

[*Texte*]

can see the relevancies of passenger carriage, of parcel express, and of all these items to this question of the deficit picture. I think that would also possibly provide some ideas about reregulation, not deregulation, of the bus industry or something in connection with VIA Rail; although I am not saying we are advocating that. I am just saying that I think there needs to be quite a bit more information to understand these competitives here.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Deniger. I call on Mr. Les Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman , and Mr. Vincent, welcome to the committee. May I just say at the outset, Transport 2000 has established an enviable credibility and reputation across the country in terms of an objective and non-partisan effort for transportation for the Canadian consumer.

• 1145

I want to urge upon all my colleagues, if you are not already a member of Transport 2000, to take out a membership. They have a real cross-section of Canada as their membership. A couple of cities, a number of towns, their councils have voted to join Transport 2000. I think a couple or three unions, if they have not joined, try to provide some assistance. I hope this committee will make use of this organization and do everything we can to help them provide us with the kind of effort they can accomplish in terms of research and statistics and analysis and recommendations.

Mr. Chairman, Mr. Vincent has confirmed some of my suspicions regarding deregulation. I think he has analysed its effects on bus and rail more seriously than Mr. Martin did. I think Mr. Martin is going to find some real tough places in Canada, in Ontario and Quebec, when a bunch of little jerkwater airlines start moving into places where he might be making a buck at the moment. Just by way of information, Mr. Chairman, what American Airlines now has done, one of the majors, if you think they are going to sit back and let People Express ruin them, you have another think coming. They have now downgraded their services; no first class, no business class. If you want food or booze, or checked luggage you pay so much for each piece of luggage and you carry it on yourself, and you have to pay for the meal, for a drink or anything else. So you can see what is going to spread.

Would you agree that phased-in deregulation in Canada versus the all-of-a-sudden deregulation in the United States will lead to the same thing happening in Canada only it will just take longer? In other words, the dog's tail is being cut off one inch at a time instead of all at once.

Mr. Vincent: I am not going to shove my views down my own organization's throat, as we are still working out our approach on this, although we have appeared before the Air

[*Traduction*]

l'importance relative des transports de voyageurs, de colis exprès et de tous ces éléments qui entrent en ligne de compte lorsque l'on parle de déficit. Cela permettrait également de se faire une idée plus juste des conséquences possibles d'une déréglementation des transports par autocars, ou de toute autre solution qui serait appliquée à VIA Rail; je ne dis pas pourtant que ce soit la solution que nous proposons. Je dis simplement que nous avons besoin d'un peu plus de renseignements pour comprendre les conditions de cette concurrence.

Le vice-président: Merci, monsieur Deniger. Je vais passer la parole à M. Les Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président, et monsieur Vincent, à qui je souhaite la bienvenue au comité. J'aimerais tout d'abord dire que Transport 2000 a réussi à se tailler une réputation de fiabilité dans tout le pays, en qualité d'organisme indépendant qui met ses services à la disposition du consommateur de transports au Canada.

Je voudrais donc insister auprès de mes collègues pour qu'ils prennent une carte de membre de Transport 2000 s'ils ne l'ont pas déjà fait. C'est un organisme qui a des membres dans tout le Canada, et dans certaines villes, grandes et petites, les conseils minicipaux, par vote, ont décidé de se joindre à Transport 2000. Je crois même qu'il y a trois syndicats qui, s'ils ne sont pas véritablement membres, offrent leur aide à cet organisme. J'espère donc que les membres du Comité sauront mettre ces services à contribution, et faire tout ce qui est en leur pouvoir pour aider Transport 2000 à faire ses recherches, à dresser ses tableaux statistiques, à faire ses analyses et à présenter ses recommandations.

Monsieur le président, M. Vincent a confirmé certaines de mes suspicions en ce qui concerne la déréglementation. Je pense par ailleurs qu'il en a analysé les conséquences possibles sur l'autocar et le rail de façon plus sérieuse que M. Martin. Celui-ci risque de se mordre les doigts lorsque, en Ontario et au Québec, toutes ces petites lignes aériennes de rien du tout vont commencer à desservir des régions où il fait encore des affaires. À titre d'information, monsieur le président, n'allez pas imaginer que des grandes compagnies comme *American Airlines* vont se croiser les bras et regarder *People Express* les dévorer petit à petit. Elles ont donc commencé à réduire le service; pas de première classe, pas de classe affaires. Il faut payer pour chaque valise que l'on fait enregistrer, il faut porter ses bagages soi-même, il faut payer pour les repas et pour les boissons. Voilà donc des méthodes qui vont se généraliser.

Seriez-vous donc d'accord pour dire qu'une déréglementation progressive aurait au Canada à peu près les mêmes répercussions qu'aux États-Unis, à la seule différence que cela prendrait plus de temps chez nous, étant donné qu'aux États-Unis, les mesures ont été imposées brutalement? C'est-à-dire qu'on s'y prendrait ici en plusieurs fois, au lieu de tout régler d'un seul coup.

M. Vincent: Je ne voudrais pas ici donner mon point de vue comme étant celui de l'ensemble de l'organisation, étant donné que nous continuons à étudier cette question, même si nous

[*Text*]

Transport Committee on two occasions, in the Maritimes and in Toronto.

It seems to be the consensus of views that a sweeping deregulation, such as has occurred in the United States, may not be in the best interests of the consumer for just general passenger transportation use.

As far as phased deregulation, it is impossible to talk about a rather vague concept like that. For instance, if the deregulation came out in such a way that all existing routes were maintained, but for some reason lower fares came to a lot of isolated communities which now have to pay very high fares, then it might be a welcome phase of a somewhat deregulated sphere. But our main concern is that the shock of blanket deregulation itself, without a clear, priorized transportation policy that allows people to know what is going to happen and allows the other modes to react and takes into account their economic interests, and the bottom line being the consumer interest, would be something we cannot accept.

Mr. Benjamin: Further on from your initial remarks and your conclusion, and Mr. Deniger's question relating to Mr. Martin's concern for his company and for the bus industry generally re VIA Rail's fares compared to the bus, would you agree that VIA Rail has no choice, given the kind of equipment they have now and the capacities they have now . . . I am thinking of railway locomotives and the way the railways treat them—that the only avenue they have until they are modernized is to try to keep their ridership up and increase it by having a fare that they themselves might admit is somewhat unfair to the bus industry? But what other choice do they have? The quicker VIA Rail is modernized, the quicker they will have to charge fares that will be somewhat higher than what the bus charges.

Mr. Vincent: In answering you, I would just like to reiterate that my organization, Transport 2000, while we have talked a great deal about the rail passenger industry over the past nine years, is multimodal, and the reason why we talked about rail passengers so much is because of its not being in very good shape compared to the more modern bus industry, or whatever. So I would like to say that we are attempting to bring a balanced view to this and, as I said, we do not want to see bus operators go out of business. It is nice to see them function. They serve communities well; they are lean, modern and generally well-run operations.

• 1150

As to VIA's fares, we see it as kind of a tragedy, actually, that the re-equipping and modernization of VIA did not commence six years ago, let us say. Also, our national economy was in such shape that the re-equipping and modernization could have been financed, I think, with much less questioning and today we would be enjoying the fruits of that modernization. If VIA had modern, attractive equipment, its fares would probably reflect that, and there would not be such a strain on the bus industry. Well, that is not the case. I do not want to close off options by saying that the only thing VIA can

[*Translation*]

avons déjà témoigné devant le Comité du transport aérien à deux occasions, dans les Maritimes et à Toronto.

Il semble pourtant que l'on soit de plus en plus d'accord pour dire qu'une déréglementation générale, comme aux États-Unis, ne présenterait peut-être pas que des avantages pour le consommateur de transports.

Pour ce qui est d'une déréglementation progressive, et partielle, il est difficile d'aborder un concept aussi vague que celui-là. Si par exemple on déréglementait en maintenant les mêmes lignes et mêmes services, tout en offrant des tarifs plus bas à certaines localités isolées qui paient maintenant le prix fort, on se féliciterait sans doute de ce genre de mesure. Mais nous craignons fort de ne pas pouvoir approuver une déréglementation générale et brutale qui ne serait pas accompagnée d'une politique de transport bien définie permettant à chacun de voir où l'on va et aux divers modes de transport de réagir en fonction de la nouvelle situation, de leurs intérêts économiques et de ceux du consommateur.

M. Benjamin: Pour revenir à ce que vous avez dit tout à l'heure, et aussi à la question de M. Deniger, qui reprenait les craintes de M. Martin quant à l'avenir de sa société et des transports par autocar—en raison des tarifs de VIA Rail—seriez-vous d'accord pour dire que cette dernière société n'a pas le choix, étant donné l'état de son matériel—je pense notamment aux locomotives et à la façon dont elles sont traitées—et que, donc, la seule solution pour VIA, d'ici la modernisation, serait d'accroître sa clientèle en appliquant des tarifs qui, la société le reconnaît, ne sont pas tout à fait loyaux vis-à-vis des transports par autocar? Quel autre choix aurait-elle? Plus vite on modernisera VIA Rail, plus vite cette entreprise pourra adopter des tarifs qui seront légèrement supérieurs à ceux des autocars.

M. Vincent: Dans ma réponse, j'aimerais rappeler que mon organisme, Transport 2000, a une vocation multimodale, et que si nous avons beaucoup parlé des transports ferroviaires depuis neuf ans, c'est que—pour ce qui concerne le transport des voyageurs—ils font triste figure à côté des entreprises plus modernes de transport par autocar. Ce que je tiens à souligner, c'est que nous cherchons à avoir un point de vue équilibré sur cette question, et nous ne voulons certainement pas voir les entreprises de transport par autocar fermer leurs portes. Bien au contraire, il est très agréable de voir qu'elles continuent à bien marcher. Elles desservent des collectivités qui en ont besoin, elles sont bien gérées, modernes et, de façon générale, en bonne santé.

En ce qui concerne le tarifs de VIA, nous considérons comme une tragédie que la modernisation n'ait pas commencé il y a six ans, environ. Et ce, d'autant plus que notre économie nationale était à l'époque beaucoup plus en mesure de financer cette modernisation et cette acquisition de nouveau matériel ferroviaire, et que nous récolterions aujourd'hui les fruits de cette opération. Si VIA disposait d'un matériel moderne, qui attire la clientèle, ses tarifs en témoigneraient, et il n'y aurait pas ce problème du côté des transports par autocar. Or, il n'en est pas ainsi. Je ne veux pas d'avance fermer la porte aux

[*Texte*]

do is to charge the low fares right now. But we would look like idiots, as a consumers' organization, if we went around advocating higher fares.

Mr. Benjamin: Thank you.. I wanted to question Mr. Jeanes. I have had a couple of experiences in Europe, but it was several years ago and you were just there, so I would like to know what is happening now—the whole matter of inter-multimodal transportation centres and integrated schedules. I recall riding a trans-European express from Brussels to Strasbourg. I think that is 500 miles, or 500 kilometers, whatever. The train only stopped twice, but at the two places it did stop there were a dozen buses that had come in from all directions with passengers for the train. Passengers who got off and got on the buses were taken back on routes either parallel to the track or taken out tangent to the tracks. Is that increasing? Is it still going on? Is this going on as between bus companies and railroads, some of which are publicly owned, some privately owned? Is this an integrated system?

Mr. Jeanes: Yes, Mr. Benjamin, I think in in Europe generally public ownership of both the bus and the rail systems is very strong. In Germany, for example, where the majority of the buses are in fact operated by the railway, in the forecourt of every railway station are clustered buses serving all of the smaller towns that higher-speed trains on the trunk routes just cannot afford to stop at. And there are some new and quite novel arrangements. For example, where bus routes and train routes parallel each other, on a kind of leap-frog basis, the trains stopp at certain towns and the buses provide stops at all the intermediate towns along the same route.

Another example of integration with the municipal bus transportation system has just happened in Paris where many of the railway stations are being completely reconstructed as part of a revitalization of the whole Paris commuter system. The *Gare de Nord*, which provides service north from Paris, now has three new levels of station that have been built below the existing main line railway station. The bottom two levels provide the suburban rail terminal. Above is a deck providing bus commections for all the metropolitan bus routes that pass through that particular part of Paris, and with, on the highest level, the long-distance railway trains. This kind of integration is certainly happening to a considerable extent in many places in Europe.

Mr. Banjamin: Again, in some countries a lot of the bus companies are privately owned as well as publicly owned. Those bus companies do not just have feeder routes, they have charter routes, they have tours and they have some express routes, do they not?

Mr. Jeanes: Yes. The number of express routes is greater in countries such as Britain where the bus system and rail system compete on practically all routes. The difference you find there is, I think, the situation Mr. Martin would perhaps like to see,

[*Traduction*]

solutions possibles en disant que VIA n'a pas d'autre choix que d'appliquer les tarifs très bas en question. Mais nous aurions l'air d'imbéciles, en tant qu'organisme de consommateurs, si nous nous faisions les défenseurs d'une augmentation des tarifs.

M. Benjamin: Merci. Je voulais poser une question à M. Jeanes. Je connais un peu la situation en Europe, mais cela remonte à quelques années, alors que vous en revenez, et j'aimerais vous demander ce qui s'y passe en ce moment dans le domaine des centres de transport multimodaux et des horaires intégrés. Je me souviens avoir pris le trans-Europe express de Bruxelles à Strasbourg. Je crois qu'il y a 500 milles, ou 500 kilomètres, entre les deux villes. Il n'y a eu que deux arrêts en cours de route, mais j'ai vu chaque fois une douzaine d'autocars qui avaient transporté des passagers de toutes les directions jusqu'à la gare. Quant aux voyageurs qui descendaient du train, ils prenaient ensuite les mêmes cars, qui empruntaient ensuite des routes parallèles aux voies de chemins de fer, ou tangentes à celles-ci. Ce genre de solution se généralise-t-elle? Est-ce que l'on a toujours entre les transports par autocar et les chemins de fer, nationaux ou publics, ce genre de collaboration et d'arrangement? Y a-t-il véritablement intégration des réseaux et systèmes?

M. Jeanes: Oui, monsieur Benjamin, je pense qu'en effet, les transports par car ou par train sont très souvent propriété d'État en Europe. En Allemagne, par exemple, où la majorité des transports par autocar sont gérés par les chemins de fer, l'on peut voir devant toutes les gares ferroviaires des tas d'autobus qui vont ensuite transporter les voyageurs jusque dans les petites localités que les trains ultra rapides ne peuvent pas desservir. Dans ce domaine, on continue à innover. Ainsi, lorsque le trajet routier est à peu près parallèle au trajet ferroviaire, avec des ponts et passages à niveau, les trains marquent certains arrêts et les autocars desservent toutes les localités intermédiaires.

A Paris, dans le cadre du réaménagement des transports de la région parisienne, on trouve un autre exemple de cette intégration entre autocar et chemin de fer. À la Gare du Nord, par exemple, qui dessert le nord de la capitale, on vient d'aménager trois niveaux sous la gare principale de chemin de fer. Les deux niveaux inférieurs sont ceux des trains de banlieue. Au-dessus, il y a tous les autobus desservant cette même zone, et au premier niveau supérieur, on trouve les trains à grande destination. Ce genre d'intégration prend beaucoup d'extension dans toute l'Europe.

M. Benjamin: Mais qu'il s'agisse de sociétés de transport par autocars privées ou publiques, elles n'assurent pas qu'un service de desserte des gares ferroviaires; je suppose qu'elles organisent des voyages, et qu'elles assurent aussi des transports express, n'est-ce pas?

M. Jeanes: Oui. Dans des pays comme la Grande-Bretagne, le système des transports express par autocar est très répandu, et ils sont pratiquement en concurrence avec le rail sur tous les grands trajets. Mais, à la différence de ce que M. Martin

[*Text*]

where from London to Scotland, for example, rail fares are approximately double bus fares, but then the train journey is about twice as fast as the bus journey. So that one competes for perhaps a different sector of the market or a different level of service, and both sectors actually succeed quite well on that kind of route.

Mr. Benjamin: I will be riding both of them next week. I am going London to Edinburgh this weekend. I will check on them, too.

• 1155

The Vice-Chairman: Last question and then I am turning to your colleague.

Mr. Benjamin: Okay, sorry. Applying this to Canada's situation, we would have to do it somewhat differently because we do not have the density of population with the exception of the corridor and maybe Calgary-Edmonton. In other parts of the country, do you see more of this integration of schedules as between bus and rail?

Mr. Jeanes: Yes, I think there would be a considerable benefit. It depends on two things. It depends on the provision of intermodal terminals, so that one does not have to walk six blocks or take a taxi in order to get from the rail station to the bus station. And also on some measure of schedule co-operation, so that one does not avoid making a connection altogether just because it involves a wait of perhaps hours to get the bus from the train, or so that one does not just miss one or the other by perhaps a matter of minutes because the schedules are not appropriate. That is where the effort is needed, and co-ordination is required to make that work.

An example of the place where it does not work has been the VIA bus-train service, Ottawa-Toronto, where it was necessary for the VIA bus to take three hours over a route where the Voyageur bus was scheduled at two hours. Of course both terminals in Kingston are far apart and provide no connections at all, no opportunity to have the train to Toronto actually connect with the existing Voyageur service from Ottawa.

The Vice-Chairman: I will go on to Mr. Bill Blaikie, please. Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I would just like to make a comment or two and ask a question about this whole question of VIA's competition with buses.

It seems to me that whether VIA competes with bus lines through its pricing mechanism or whether it competes with buses through modernized equipment and better service, it is still competing.

If there is a limited market, I do not see the solution that you suggest, that day, whenever it comes, when VIA modernizes and provides better service. I can imagine that Mr. Martin or someone like him may still be before the committee saying there is not room for both of us in this market.

That is why, in my own view, I find it hard to imagine the elimination of these kinds of conflicts as long as we have, 1) a

[*Translation*]

suggérerait, entre Londres et l'Écosse, par exemple, les tarifs ferroviaires sont à peu près le double de ceux des cars, mais le voyage en train est à peu près deux fois plus court. Si bien que ces deux modes s'adjugent des parts différentes du marché, avec un service de qualité différente, et tous deux s'y retrouvent.

M. Benjamin: Je me servirai des deux modes de transport la semaine prochaine, puisque j'irai de Londres à Édimbourg en fin de semaine. Je vais donc pouvoir vérifier tout cela sur place.

Le vice-président: Dernière question, et ensuite, je passerai la parole à votre collègue.

M. Benjamin: Très bien, je vous prie de m'excuser. Si l'on transposait cette intégration au Canada, il faudrait sans doute procéder différemment, puisque nous n'avons pas la même densité de population, à l'exception du corridor et peut-être du trajet Calgary—Edmonton. Pensez-vous qu'il soit possible, dans le reste du pays, de mieux intégrer les horaires des autocars et des trains?

M. Jeanes: Oui, je pense que cela serait tout à fait profitable. Cela dépend de deux facteurs. D'une part, de l'existence de gares intermodales, évitant que l'on ait à marcher six blocs ou à prendre un taxi, pour passer du train à l'autocar. Il faudrait ensuite un minimum de coopération pour l'ajustement des horaires, afin d'éviter que les voyageurs n'aient à attendre trop longtemps, ou qu'ils ne ratent le train ou l'autocar de quelques minutes, ce qui, finalement, serait un facteur de dissuasion. C'est donc bien là-dessus que les efforts de coordination devront porter.

On a précisément un exemple de mauvais fonctionnement des services car-train VIA entre Ottawa et Toronto, où le car de VIA prend trois heures, alors que le car de Voyageur avait besoin de deux heures pour le même trajet. Les deux gares, à Kingston, sont très éloignées l'une de l'autre, et il n'y a pas de correspondance entre le car de Voyageur venant d'Ottawa et le train en partance pour Toronto.

Le vice-président: Je vais maintenant passer la parole à M. Blaikie. Monsieur Blaikie, je vous en prie.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'ai une ou deux observations à faire, et une question à poser sur la concurrence entre VIA et les cars.

Il importe peu que VIA fasse concurrence au transport par autocar par le biais des tarifs, ou parce que le matériel a été modernisé et le service amélioré; il s'agit, dans tous ces cas-là, de concurrence.

Si le marché est limité, je ne pense pas que ce soit une solution de moderniser VIA et d'offrir un meilleur service ferroviaire. Je peux imaginer déjà M. Martin témoignant alors devant le comité pour dire qu'il n'y a pas place pour ces deux modes de transport sur le même marché.

Voilà pourquoi, de mon point de vue, je ne pense pas qu'il soit possible d'éliminer ces sources de conflit tant que (1) il n'y

[*Texte*]

lack of an overall transportation policy, and 2), any kind of policy in which there are all these independent bottom lines, independent profit centres. Bus companies are having to judge the viability of serving smaller communities not on the basis of the larger social and economic viability of that service but on whether or not they can continue to sustain that service vis-à-vis the profits they are making as a bus company from one main centre to another. I cannot see how these questions can be resolved, in the Canadian context, short of addressing the larger question of whether or not these objectives can be met by all these different private sector profit centres all trying to make a dollar.

Mr. Vincent: Sorry. So your question is, can the objectives of two modes working similar areas . . . ? Sorry, I am not quite clear.

Mr. Blaikie: Yes, I am just saying, I do not see how the problem laid out this morning could be resolved even if VIA did not charge lower prices but was competitive in other ways, through better service and modernized equipment, as you have suggested. You are still going to have the problem of the viability of certain services, in this case bus service to small communities, having to be judged according to what I would consider to be an isolated criterion; i.e., the bottom line of Voyageur bus lines, or any other bus company for that matter.

Mr. Vincent: Mr. Chairman, first of all to discuss that in isolation from provincial regulatory processes would be inappropriate. Most of the provinces, although Alberta is now changing its rules, do have a commitment. When they give a line run licence there is a commitment, or very often there are charter rights that go with that. As a result it is a means of encouraging bus companies to serve areas which might not generate much revenue, because they look at the charter rights or they may have a school bus operation, or whatever. So I do not think your point about smaller communities can be developed in isolation from provincial regulations which, in a sense, pay attention to that aspect.

• 1200

Now in terms of head-to-head intermodal competition, I think you alluded to a finite market, the market as it is. We feel, of course, and that is one of the reasons my organization exists, is that if there is good service by the bus and rail modes and passenger ferry modes and so on in conjunction with each other, that market can be rapidly expanded to the benefit of all those modes. We do see that; we believe in that and that is why we exist. We do know situations, such as in Europe where that is. Canada is not Europe, but we also note from our knowledge of the consumer sphere, that there seems to be a very good propensity there, or potential propensity, to use intermodal transporation, and to use the bus, the train and so on.

We do not see it as a continuing head-to-head confrontation if things are done right. Right now the mechanism is not

[*Traduction*]

a pas de politique générale des transports, et (2) notre politique accepte toujours l'existence de tarifs indépendants, d'éléments de contrainte incontrôlables, et de pôles de profit autonomes. Le problème de la rentabilité de la desserte des petites localités se pose, pour les entreprises de transport par autocar, sur la toile de fond des bénéfices qu'elles réalisent sur les lignes entre grands centres urbains. Mais ces questions ne pourront pas trouver de solution dans le contexte canadien, si l'on ne prend pas un point de vue plus général, qui tient compte de l'existence de cette multitude de petites entreprises privées, qui cherchent toutes à faire un bénéfice.

M. Vincent: Excusez-moi. Si j'ai bien compris votre question, vous voulez savoir si les deux modes de transport travaillant dans les mêmes régions . . . ? Excusez-moi, je n'y vois pas très clair.

M. Blaikie: Je ne vois pas en effet comment le problème exposé ce matin pourrait être résolu, même si VIA relevait ses tarifs, tout en faisant concurrence aux autocars d'une autre façon, grâce à un service amélioré et à un matériel plus moderne, comme vous le disiez. Vous aurez toujours cette question de la viabilité de certains services, et, en l'occurrence, de la desserte des petites localités, qu'il faudra bien évaluer en fonction d'un seul et unique critère, que j'isole, c'est-à-dire la limite au-delà de laquelle ces entreprises de transport ne peuvent plus survivre.

M. Vincent: Monsieur le président, je pense tout d'abord qu'il n'est pas possible d'en discuter sans tenir compte des divers règlements de nos provinces. Dans la plupart des provinces, bien que l'Alberta soit en train de modifier son règlement, l'obtention d'un permis d'exploitation de lignes va de pair avec un engagement de la province, et, en même temps, des droits exclusifs d'affrètement. Cela permet d'encourager les entreprises de transport à desservir certaines zones qui ne sont pas très intéressantes du point de vue financier, en contrepartie de ces droits exclusifs d'affrètement qui leur permettent d'avoir par exemple des autobus scolaires, etc. Je ne pense pas que l'on puisse donc parler de ces localités isolées sans tenir compte des règlements provinciaux.

Pour ce qui est de la concurrence très serrée entre modes de transport, vous avez fait allusion aux dimensions finies du marché. Il en est bien ainsi, effectivement, et c'est précisément une des raisons pour lesquelles nous existons; s'il y a un bon service d'autocars, de trains et de traversiers, etc., avec une bonne harmonisation des divers modes, cela élargira le marché et ils en profiteront tous. Voilà comment nous voyons les choses; nous y croyons, et c'est bien pour cela que notre organisme existe. Nous avons l'expérience de certaines situations, comme en Europe, qui le confirment. Le Canada n'est sans doute pas l'Europe, mais notre connaissance du marché et du consommateur nous permet de penser qu'il y a propension à consommer plus lorsque l'on adopte des solutions intermodales en matière de transport.

Si l'on s'y prend correctement, cet affrontement devrait disparaître. En ce moment, les choses ne fonctionnent pas très

[*Text*]

working that well because one of the modes, passenger rail, is antiquated and has to charge these lower fares to assure its market.

We do not abide by the contention that the market is only 5% of the national population, or whatever, and that is that. To stand still on that would be to die. If that were the case I doubt that we would be interested in ourselves as an organization.

The reason I started off my address by talking about the airline deregulation and so on, Mr. Chairman, was that we are addressing this committee because this is part of the legislative and policy-making process, and it does come down to policy decisions how the country is to be united through transportation. When a policy prerogative is taken in the national interest, that may not be necessarily an economic prerogative in the first instance. It is after that that you say, how can a road or an airport or a railway be most efficiently run to meet that national policy objective. We are also talking about a process which possibly may have a detrimental outcome on our country, and that is the rural-urban shift. There has been much debate over the Prairies, the Crow rates; there has been much debate over resource communities and other communities across the country, from the outports of Newfoundland to the Queen Charlotte Islands in B.C., of the uneconomic nature of much of rural Canada. It seems to be a policy decision to continue to serve that, and we view the rail and bus modes as an indicator of how federal and provincial governments intend to handle that situation.

Obviously rural communities and regions may not generate much revenue for the rail and bus modes. We have seen what we thought was a very wrong move by VIA Rail three to cut back its services without regard to this overall question. Therefore we see that that may be isolated in some way from the corridor aspect. Right now it has been kept alive by cross-subsidies, but it may be an isolated question. We are not prepared to say that a private or a public funding measure should be the way to meet that, but it has to be recognized in its own right as you are alluding to rural areas.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, that was precisely my point, when you said that this could not be treated in isolation from provincial regulations. None of these problems can be treated in isolation, period, either from the provincial regulations or from a lot of the other questions. So you asked the question, you know, the problem is that right now it is not being done right. The implication of my remarks, I hope, was that part of doing it right would be to have a co-ordinated national transportation policy in which these kinds of questions would be addressed.

[*Translation*]

bien parce que l'un des modes, le mode ferroviaire, dispose d'un matériel vieilli, et est obligé d'appliquer des tarifs plus bas pour garantir son marché.

Nous ne pensons pas qu'il soit vrai que ce marché représente seulement 5 p. 100 de l'ensemble de la population canadienne, ou quelque autre chiffre qui ait été cité. Il serait suicidaire de s'en tenir à ce genre de croyance. Si c'était d'ailleurs le cas, je doute que nous continuions à exister en tant qu'organisation.

La raison pour laquelle j'ai commencé par parler de la déréglementation aérienne, monsieur le président, était que nous nous adressons à ce Comité comme rouage dans l'ensemble du processus législatif et de décision politique; or, décider de la façon dont le pays sera unifié grâce au transport est bien du ressort politique. Or, les priorités politiques ne répondent pas toujours strictement à des impératifs économiques lorsqu'il est question d'intérêt général et national. C'est en fonction de ces objectifs de politique nationale que vous avez à décider de la façon dont un aéroport ou une entreprise de chemins de fer devra être gérée. Tout cela fait également intervenir ici une évolution qui aura peut-être des répercussions négatives sur l'avenir du pays, et je parle du mouvement de population des campagnes vers les villes. On a beaucoup discuté de l'avenir des Prairies, et du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau; on a beaucoup parlé des communautés d'intérêts et de toutes sortes de communautés dans l'ensemble du pays, des ports de Terre-Neuve à ceux des îles de la Reine-Charlotte, en Colombie-Britannique, et de la non-rentabilité d'une bonne partie des régions rurales au Canada. C'est donc bien une décision politique qui décidera de l'avenir de tout cela, et le sort qui sera fait aux chemins de fer et à l'autocar reste un indicateur précieux de la façon dont les autorités fédérales et provinciales ont l'intention de répondre à cette situation.

Du point de vue des transports par autocar et des transports ferroviaires, il est vrai que certaines collectivités rurales et certaines régions ne rapportent pas beaucoup. VIA Rail a pris la décision, à notre avis tout à fait critiquable, de fermer certaines de ses lignes sans tenir compte de l'ensemble du problème. Nous pensons également que celui-ci peut, d'une certaine manière, être séparé de la question du corridor. Jusqu'ici, la desserte des zones rurales a pu être assurée grâce à des subventions de part et d'autre, mais il se pourrait aussi qu'il faille étudier cette question isolément. Cela ne veut pas dire que nous préconisions d'emblée des mesures de financement publiques ou privées, mais que cette question doit être reconnue pour ce qu'elle est, puisque vous nous parlez ici des zones rurales.

M. Blaikie: Monsieur le président, c'est exactement là que je voulais en venir lorsque vous avez parlé des règlements provinciaux dont il fallait tenir compte. Aucun de ces problèmes ne peut être résolu isolément, un point, c'est tout; qu'il s'agisse de réglementation provinciale ou de toute autre question afférente. Vous avez donc bien posé le problème, et c'est que les choses, pour le moment, ne sont pas faites comme il le faut. Et cela veut dire, je pense, qu'il faudrait avoir une politique nationale des transports mieux coordonnée, et permettant de tenir compte de tous ces paramètres.

[*Texte*]

I had one other thing that I wanted to bring up before I listened to the debate and got into this.

• 1205

One thing that caught my attention was when you said that VIA needed to have more of an entrepreneurial spirit. Strange as it may seem to some, I agree. I think there are a lot of things VIA could be doing—different kinds of packaging and things they could be considering that just do not seem to occur to them. There is a lack of imagination as well as a lack of service—not always related to antiquated equipment, either.

One of the things I have been interested in ever since I came here, and long before that—I happen to come from an area in which there are still remnants of trains that no longer exist anywhere else in Canada. I am talking about the Camper Special, a train that runs from Winnipeg to Farlane. VIA has done everything in its power—I think it has finally given up, but I am not sure—in trying to get rid of that train. It used to be a kind of collaborative effort between the CN and VIA and others to try to get rid of this train, where you had, for whatever reason, a reliable clientele—people who in many cases can only use the train, who like to use the train—but this all seemed to be reason to try to get rid of them.

It seems to me that this is the kind of thing we should be encouraging: that we could see more of this kind of semi-commuter service to recreational areas that would cut down on car traffic and compete with car traffic, cut down on the week-end accidents in the summer, provide a more community-based form of travel for some of these areas, where people would get to know each other instead of relating to each other in this completely nuclear way, where they drive to the back of their cottage, step out from the station wagon, go in the door and do not know anybody on either side of them—that kind of thing—a sort of reproducing suburbia on the lake-front; whereas the train service does this in a kind of way that not even bus service can do.

Maybe I am being hopelessly romantic about this; and I am prepared to accept that. But have you given consideration to these kinds of services? Is that the kind of thing you had in mind when you said VIA needed to have more of an entrepreneurial spirit?

Some of these lines are still there; others have been torn up. The line between Winnipeg and Grand Beach, for instance—they tore it up. But I am sure other opportunities are still lying around with the grass growing up between the ties.

Mr. Vincent: Yes, in the general context, although in the terms you mentioned—you have bus and rail and one being better than other in generating community spirit—I will not comment on that, because we are multi-modal. But in the overall context and import of what you said, yes, we see VIA Rail as not being nearly opportunistic enough in most of the venues you mentioned really to go after a lot of opportunities. They would also get a very strong public support base from

[*Traduction*]

Il y avait encore une autre question que je voulais déjà soulever tout à l'heure, avant toute cette discussion.

Un des éléments de votre intervention qui a retenu mon attention portait sur la nécessité de retrouver l'esprit d'entreprise à VIA. Aussi curieux que cela puisse paraître, je suis d'accord. Je pense en effet que VIA pourrait faire preuve de plus d'initiative, notamment à l'égard du consommateur, et que l'on y manque un peu d'imagination, aussi bien que de sens du service, et cela ne tient pas toujours au fait que le matériel a vieilli.

Il y a aussi une question à laquelle je m'intéresse depuis bien longtemps, bien avant que je ne siège à ce Comité; il se trouve que je viens d'une région où il reste encore des trains comme on n'en voit plus dans le reste du Canada. Je parle de la ligne que l'on appelle le *Camper Special*, entre Winnipeg et Farlane. VIA a fait tout ce qui était en son pouvoir pour finalement abandonner, si je ne me trompe, pour se débarrasser de ce train. Il y avait une espèce de collaboration entre le CN et VIA, et d'autres d'ailleurs, pour essayer de fermer cette ligne, alors qu'il y avait une clientèle régulière et fiable, c'est-à-dire des gens qui, pour une raison ou pour une autre, aiment prendre le train, ce qui ne semblait pas moins être une bonne raison de vouloir s'en débarrasser.

Or, il me semble que c'est précisément ce que nous devrions encourager: on devrait avoir beaucoup plus de ces semi-navettes qui desservent des zones récréatives, et qui permettraient en même temps de réduire la circulation routière, de lui faire concurrence, de réduire en même temps les accidents de fin de semaine, en été, en offrant un service de transport beaucoup plus communautaire, où les gens peuvent d'ailleurs faire connaissance les uns avec les autres, au lieu de ces rapports atomisés, où chacun prend sa familiale pour se rendre à son chalet, et passe la porte sans avoir salué qui que ce soit—c'est-à-dire que l'on a une espèce de reproduction du mode de vie de la banlieue dans des zones de résidence secondaire, au bord des lacs, par exemple; je dis que le train rend ici un service que même l'autobus ne peut pas offrir.

Peut-être suis-je un petit peu trop romantique à ce sujet; je serais prêt à accepter la critique. Mais avez-vous déjà réfléchi à tout cela? Pensiez-vous à cet aspect du service possible lorsque vous disiez que VIA devait faire preuve de plus d'esprit d'entreprise?

Certaines de ces lignes sont encore en exploitation, alors que d'autres ont été fermées, comme entre Winnipeg et Grand Beach. Mais je suis sûr que l'on pourrait réutiliser certaines de ces voies; il suffirait de désherber entre les traverses.

M. Vincent: De façon générale, nous y avons pensé, mais peut-être pas dans les mêmes termes que vous; vous donniez en effet la préférence aux chemins de fer sur l'autocar pour ce qui est de l'esprit communautaire, ce sur quoi je ne voudrais faire aucun commentaire, étant donné que nous sommes des partisans du multimodal. Mais il est vrai que, de façon générale, et par rapport à ce que vous disiez, nous pensons que VIA Rail n'a pas toujours su saisir les occasions, ni même les susciter. Je pense, et ils en ont besoin du côté politique, que

[*Text*]

this, which they need in political terms. We see them missing out on a lot of that.

When I said "entrepreneurial", I was thinking of the general context, such as you have just discussed, but also very specifically of the fact that there is going to be nothing of VIA in these areas unless it gets its equipment and cost program under control. There will be nothing there in six or seven years, we fear, because of the costs of running pretty antiquated equipment, and the drop in revenues because people will not get on stuff that breaks down.

When I said "entrepreneurial" about that specific item, I meant that VIA has to take the risk of investing $200 million or $300 million, a fair sum of money, in new equipment for a longer distance in regional services, very quickly. The risk is obviously wrong designs or—certainly it is not a lack of market. The market is there, and that sort of thing. But if it does not do so and does not get this equipment out, it will not get its costs under control; its revenues will drop as passengers do not get on the train any more because it breaks down or is uncomfortable or whatever, and any service anywhere in the country outside of the Corridor, because the LRCs are coming in there, is in severe jeopordy.

So we see it as a prime entrepreneurial decision; in other words, a risk decision. Instead of studying the thing to death over the next six or seven years about re-equipping, VIA has to do it much more quickly, with the attendant risks. The bigger risk of not doing so—as Amtrak pointed out in their re-equipping, their modern long-distance trains and bi-levels were not ideal. They had a lot of problems. But if they had not ordered them, there would be no long-distance trains in the western United States. VIA is facing exactly the same situation.

• 1210

Mr. Blaikie: Just one final question, Mr. Chairman, on this.

The Vice-Chairman: Keep it short then, please.

Mr. Blaikie: Pardon?

The Vice-Chairman: I wish you would keep it short because you have gone over your time.

Mr. Blaikie: Yes. I have just one qualification.

What I worry about when I hear talk about modernization is that modernization so far, or whatever you want to call what is happening to VIA, seems to mean no more sleepers, no more diners, the very kinds of things that cut down on ridership. Modernization, at least the kind we have seen so far, has not increased ridership; it decreases ridership because you do not have the kind of services.

I am skeptical, to tell you the truth, about the argument that it is the old equipment that keeps people off the railways. I think if you brought back, in a sense, some of the old equip-

[*Translation*]

cela leur donnerait un appui public solide. Nous voyons là effectivement des failles et des manques.

Lorsque je parlais d'esprit d'entreprise, je parlais de façon générale, comme vous l'avez également fait, mais aussi de façon plus précise, du fait que VIA continuera à être absente de ces régions, tant que l'entreprise ne se sera pas mise à jour en matière d'équipement et de programme de coûts. Il n'y aura rien d'ici à six ou sept ans, nous le craignons bien, étant donné ce que coûte l'utilisation de ce matériel plutôt vieilli, et la chute de recettes due au fait que les gens ne vont pas prendre des trains qui ne marchent pas.

Lorsque je parlais d'esprit d'entreprise à ce sujet, je voulais dire que VIA doit prendre le risque d'investir 200 à 300 millions de dollars en nouveau matériel, en vue d'établir un réseau régional plus serré, et tout cela au plus vite. Le risque tient évidemment aux erreurs possibles de conception, mais certainement pas à l'absence de marché. Le marché est là, cela ne fait aucun doute. Mais si VIA n'investit pas, si elle n'acquiert pas ce matériel, elle ne pourra jamais contrôler ses coûts comme il convient; ses recettes déclineront au fur et à mesure que les voyageurs se feront plus rares, en raison des pannes ou de l'inconfort des trains, et à l'exception du corridor où les LRC vont entrer en service, c'est bien l'ensemble du réseau qui est menacé.

Il s'agit donc bien ici d'une décision qui fait avant tout intervenir l'esprit d'entreprise, c'est-à-dire la conscience du risque. Au lieu de continuer à pondre des études pendant encore six ou sept ans, VIA doit prendre rapidement des décisions, en pesant bien les risques que cela comporte. Le risque de l'attentisme est bien plus grave, et l'exemple d'*Amtrak* a bien montré que, en dépit des imperfections de leurs trains à grande distance et à deux niveaux, et des problèmes que cela a entraînés, il n'y aurait pas de trains sur les longs trajets dans l'ouest des États-Unis si la décision de moderniser le matériel n'avait pas été prise. VIA se trouve exactement dans la même situation.

M. Blaikie: Une dernière question, monsieur le président.

Le vice-président: Brève, s'il vous plaît.

M. Blaikie: Pardon?

Le vice-président: Soyez bref, vous avez déjà dépassé votre temps.

M. Blaikie: D'accord. Il s'agit simplement d'une clarification.

Lorsque j'entends parler de modernisation, cela m'inquiète; en effet, dans le cas de VIA, la modernisation signifie qu'il n'y a plus de wagons-lits, plus de wagons-restaurants, bref, tout ce qui attirait la clientèle. La modernisation, du moins ce que nous en avons vu jusqu'à présent, n'a pas augmenté le nombre de voyageurs, bien au contraire, étant donné que l'on a supprimé le genre de service qui les intéresse.

Je ne suis pas sûr que l'on ait raison de dire que la population ne prend plus le train parce que l'équipement est vieillot. Bien au contraire, cet ancien équipement—en tout cas, les

[*Texte*]

ment—or the old services; perhaps let us put it that way . . . you would increase ridership. All I have seen of modernization so far is a combination of LRCs and dry sandwiches. If that is modernization I would rather be back on the old white cars that used to run to Thompson with a coal stove or something.

Mr. Vincent: Mr. Chairman, just a quick reply to that.

Rest assured that in all our studies and in all our work when we have talked about modernization we have talked about high-quality coach, sleeping-car and dining-car services as part of a passenger appeal which will also get a good rate of return if it is done properly. So we are fully in accord with that objective.

The Vice-Chairman: Thank you.

We have concluded the first round. I have one spokesman for the second round.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Vincent, I take it then from your comments that you basically agree with VIA Rail's pricing policy for now—as you say, primarily because of necessity, I guess. I take it then as well that the interim solution Mr. Martin advanced proposing a fare differential between bus and rail of 40% would not be acceptable to you and you would not support that?

Mr. Vincent: As I said, we simply cannot in practically any context support a rise of fare either by bus or rail or air because our bottom line is the consumer and that would go away from us.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Vincent: Therefore on that basis alone we could not support such a fare hike if it occurred in any mode. So on that basis alone we could not do so.

Mr. Mazankowski: You do say as well, though, that at some point—and I guess that is a debatable point—there has to be a time when fares bear at least some relationship to cost. Basically, I take it from what you are saying, your solution is that prices will come down with new equipment and an increased ridership as a result, and improved service. I am sure that some may share that view. Others will not—and of course I think that is what the debate and the issue are all about. You have alluded to the continuing deficit and the continuing drain on the federal treasury. I guess those who suggest that it may not turn around base their findings on what has transpired heretofore in terms of the method of calculation cost, the R-6313 formula, the lack of a clear mandate. Some of the figures are appalling.

A question was put on the Order Paper here not too long ago, and it really is an appalling situation when it is put in this context. I am not sure whether you have seen it, Mr. Vincent, but it is the kind of thing that makes it difficult at times for those of us who sit on this committee and who want to see a viable and effective rail passenger system put in place to come up with the correct rationale.

[*Traduction*]

services que l'on avait auparavant—permettraient peut-être d'augmenter le nombre de voyageurs par train. La modernisation, jusqu'à présent, s'est bornée à des wagons LRC et à des sandwiches secs. Si c'est ce qu'on appelle modernisation, je préférerais les anciens wagons blancs qui circulaient jusqu'à Thompson avec une locomotive à vapeur.

M. Vincent: Monsieur le président, une réponse rapide.

J'aimerais vous rassurer; dans toutes nos études et dans tous nos travaux, lorsque nous avons parlé de modernisation, nous avons parlé de wagons de haute qualité, de wagons-lits et de wagons-restaurants, dans le but d'inciter les voyageurs à nous donner leur clientèle. Donc, nous sommes tout à fait d'accord avec un tel objectif.

Le vice-président: Merci.

Nous avons terminé le premier tour de questions. J'ai sur ma liste le nom d'un député qui voudrait prendre la parole.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Vincent, si je comprends bien vos commentaires, vous êtes donc fondamentalement d'accord avec la politique de prix de VIA Rail, principalement pour des raisons de nécessité, je suppose. Je suppose également que la solution préconisée par M. Martin, celle d'une différence de tarif de 40 p. 100 entre l'autobus et le chemin de fer, ne serait pas acceptable et que vous ne seriez pas prêt à appuyer une telle proposition.

M. Vincent: Comme je l'ai dit, nous ne pouvons, pratiquement dans aucun cas, appuyer une augmentation de tarif, soit d'autobus, soit de chemin de fer, soit d'avion; en effet, notre préoccupation première est le consommateur, et nous pourrions le perdre si nous procédions de cette façon.

M. Mazankowski: Oui.

M. Vincent: Par conséquent, nous ne pourrions accepter une telle augmentation de tarif pour un mode de transport.

M. Mazankowski: Pourtant, vous dites qu'à un certain moment, et c'est discutable, les tarifs doivent au moins avoir un certain rapport avec les coûts. Je suppose que votre solution sera donc la suivante: les prix vont diminuer avec la mise en service d'un nouvel équipement, ce qui provoquera une augmentation de la clientèle et un meilleur service. Et certains sont d'accord avec une telle perspective, mais d'autres non—et je suppose que c'est cela qui fait l'objet d'un débat. Vous avez fait allusion au déficit permanent et aux ponctions que cela représente pour le trésor fédéral. Je suppose que ceux qui estiment que la situation ne s'améliorera pas sont ceux qui se basent sur ce qui a transpiré quant à la méthode de calcul des coûts, la formule R-6313, et le manque de mandat clair. Certains de ces chiffres sont effrayants.

Une question à cet égard a figuré au Feuilleton il n'y a pas très longtemps, et la situation est absolument incroyable, vue dans ce contexte. Je ne sais pas si vous êtes au courant, monsieur Vincent. Cependant, il est difficile pour les membres de ce Comité qui veulent voir instaurer un système de transport par chemins de fer viable et efficace de justifier celui-ci.

[*Text*]

For example, a question was put on the Order Paper asking what the annual passenger load on the VIA train route from Winnipeg to Saskatoon was and what was the cost of operating the route. I am not sure whether you have seen that, but you may want to comment. The answer provided by VIA Rail Canada Incorporated advised that in 1983 the annual passenger load on the VIA train route from Winnipeg to Saskatoon was 33,330 passengers. The cost of operating the route was $9,143,222. If you figure that out, it works out to about $274.32 per passenger in terms of a subsidy. Compare that to an economy air fare between Winnipeg and Saskatoon; it is $131. That is the kind of statistical counterevidence that you have to deal with.

• 1215

I am not arguing and I certainly appreciate the effectiveness of your organization in bringing together all those who are interested in preserving a rail passenger system. But given your approach and the solutions you have advanced, I guess my question to you is: How do you counteract that? Is your solution going to deal with an issue like that?

Mr. Vincent: Mr. Mazankowski, I know that your comments are meant to enlighten because I am aware of your constructive record on this.

It pleases me very much to hear an example such as the one you have given. That was a direct result of the 1981 cuts in the VIA system. We warned exactly that sort of thing would happen when a route carrying 200 passengers a day from Winnipeg to Edmonton was cut. We knew that fixed costs would go up and that the substitution of a very mediocre local service would have terrible costs and very poor ridership and revenues. So I am just saying—not to you—"I told you so!"

One of our concerns is: Does VIA have the same philosophy of analysis, which will mean that all the routes are going to be dogs pretty soon? What is their philosophy of analysis, if this is the kind of product we see in terms of cutting routes and reinstituting services?

This question of costs versus revenues—I am sorry, I probably have to repeat the general premise. I would like to add one element: That we would like to know the true costs of VIA's white collar bureaucracy. We see a cost in the annual report; we would like to see a full breakdown of that . . . the costs of salaries, light and heat. Actually I do not know if a speaker such as I is allowed to ask the Committee to consider such a request: a full breakdown to see what is the duplication, perhaps, between VIA's management and the management of CP and CN under the existing costing order, and if there is any redundancy in either CP-CN or in VIA's management in terms of carrying out similar functions. Under the costing order 6313 a great number of management functions in CP and CN are still being financed.

We would like to see that area clarified, not to attack anybody but purely to see if there is an area where costs may be sharply reduced, through 6313 or some other aspect of the management function. It may not be the case, but we think an exposure is necessary.

[*Translation*]

Par exemple, une des questions au Feuilleton portait sur le nombre de passagers annuel et sur le coût d'exploitation du tronçon Winnipeg-Saskatoon de VIA. Vous voudrez sans doute faire des commentaires. La réponse qu'avait fournie VIA Rail Canada Incorporée était la suivante: pour 1983, le nombre de passagers sur ce tronçon de Winnipeg à Saskatoon était de 33,330. Le coût d'exploitation était de 9,143,222$, ce qui représente une subvention de 274.32$ par passager. Quand on compare ce chiffre avec le tarif aérien en classe économique entre Winnipeg et Saskatoon, qui est de $131, on se rend compte du genre de chiffres auxquels on se bute.

Je me rends compte de l'efficacité de votre organisation, qui réunit toutes les personnes intéressées à préserver un réseau de transport de voyageurs par chemins de fer. Cependant, étant donné votre façon d'envisager les choses et les solutions que vous avez préconisées, je me demande comment vous allez vous y prendre pour renverser la vapeur.

M. Vincent: Monsieur Mazankowski, je sais que votre propos a pour but de nous éclairer en la matière, car je sais à quel point vous avez été positif dans toutes ces questions.

Je suis très heureux de vous entendre citer cet exemple, car c'était le résultat direct des coupures de 1981 dans le réseau de VIA. Nous avons mis en garde contre ce genre de choses lorsque l'on a supprimé un service de 200 voyageurs par jour entre Winnipeg et Edmonton. Nous savions que les prix fixes augmenteraient et qu'en substituant un service local très médiocre, les frais augmenteraient, les revenus diminueraient, en même temps que le nombre de voyageurs. C'était à prévoir.

Une de nos préoccupations est de savoir si VIA a le même genre de philosophie et si elle a l'intention d'annuler bientôt des services dans de telles circonstances.

Quant à la question des coûts par rapport aux recettes, je ne peux que répéter la prémisse de base. J'aimerais cependant ajouter un élément: nous aimerions connaître le coût que représentent véritablement les employés de bureau de VIA. Le rapport annuel nous donne certains chiffres; nous aimerions avoir des détails: le coût des salaires, de l'électricité, du chauffage, etc. Je ne sais si je puis me permettre de demander au Comité d'étudier tous les détails du budget de VIA afin de voir s'il existe un double emploi, par exemple, entre la gestion de VIA et celle du CP et du CN dans le cadre de l'ordonnance relative au prix de revient actuellement en vigueur; j'aimerais savoir si certains emplois à CN-CP ou à VIA sont superflus. L'ordonnance 6313 prévoit en effet le financement d'un grand nombre de postes de direction au CP et au CN.

Nous aimerions que toutes ces questions soient élucidées, non pas que nous voulions attaquer qui que ce soit, mais tout simplement pour voir s'il existe des domaines où les coûts pourraient être considérablement réduits, soit en se basant sur l'ordonnance 6313, soit autrement. Il est possible que nous

[*Texte*]

The interim is grim and that again is why—I am sorry, I am repeating myself but I cannot answer you otherwise . . . we have in such a prolonged nature said that modernization, a look at 6313, streamlining of operations and so on, would turn this around. That is why I say that by 1990, if things are not done, the kind of picture you are alluding to will have taken over the public consciousness and we will have the tragedy of losing what would have been a fine system.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on that point, here again one becomes somewhat confused by the conflicting answers that one receives. In this Committee, with respect to R-6313 , on February 23, the Surface Transportation Administrator said that, in his view, the costing order was appropriate in terms of a broad methodology and with the items that can be allocated as a legitimate cost against VIA. He said that the CTC, VIA and the Treasury Board task force have all looked into it "and we are satisfied in general that for the purpose of dealing with CN and CP charges the costing order is appropriate".

• 1220

I noticed, in the Regina *Leader Post*, one of the Minister's executive assistants, in speaking to the Transport 2000 group said:

> The agreement between CN and CP and VIA for the use of the tracks and equipment is being renegotiated and the charge for the service is now moving to a more accurate costing formula.

I would interpret that as being some change, so you have this kind of conflicting evidence.

My other question, Mr. Chairman, is that your group, Transport 2000, has been most complimentary to the current Minister of Transport for the initiatives he is taking in terms of the reinstatement of services. He has recently come out with a proposal that would involve cost sharing to re-establish the Edmonton-Vancouver route. I am wondering whether your group supports that proposition. Have you had any discussions? Are you involved in the discussions leading to the proposed development of such a cost-sharing proposition?

The figure of $6 million in annual operating costs has been talked about and $12 million for equipment. Is that considered, in your view, to be a realistic assessment of what the costs will be? Are you involved directly in this whole proposition, particularly from the tourist aspect? What analysis or insight can you give this committee with respect to the potential that could arise there from the re-establishment of that, in terms of revitalizing the tourist industry in that particular area?

Mr. Vincent: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, you have brought up a number of related elements and if should forget, in covering them, please remind me.

[*Traduction*]

nous soyons trompés, mais nous estimons qu'il est nécessaire de faire la lumière sur toute cette question.

Entre-temps, la situation est difficile—et vous m'excuserez de me répéter—mais nous avons dit et répété qu'en procédant à une modernisation, en se penchant sur l'ordonnance 6313, en rendant plus fonctionnelle l'exploitation, etc., nous pourrions rectifier la situation. C'est la raison pour laquelle j'estime que si l'on ne procédait pas à des changements rapidement, en 1990, la situation à laquelle vous faites allusion se sera réalisée et nous aurons perdu un système qui aurait pu être très bon.

M. Mazankowski: Une fois de plus, nous sommes envahis par des réponses contradictoires. Le 23 février, en effet, à ce même Comité, lorsque l'on discutait de l'ordonnance R-6313, l'administrateur du transport de surface nous disait qu'à son avis, l'ordonnance en question avait été bien pensée et tenait compte des frais légitimes imputables à VIA. Le témoin indiquait également que la CCT, VIA, ainsi que le groupe de travail du Conseil du Trésor, avaient tous étudié cette question et qu'ils étaient satisfaits, de façon générale, de cette ordonnance relative au prix de revient pour ce qui est de l'imputabilité des frais du CN et du CP.

Dans le *Leader Post* de Regina, un des adjoints exécutifs du ministre parlait du groupe Transport 2000 et s'exprimait comme suit:

> L'entente entre le CN et le CP et VIA pour l'utilisation des voies et de l'équipement fait l'objet de renégociations à l'heure actuelle et les frais de tels services seront calculés selon une formule plus précise d'établissement du prix de revient.

Je suppose que cela signifie qu'étant donné les changements, il est raisonnable d'attendre des témoignages assez contradictoires.

Votre groupe, Transport 2000, a félicité le ministre actuel des Transports pour les initiatives qu'il a prises en matière de rétablissement du service. Il a présenté récemment une proposition de partage des coûts pour rétablir le service entre Edmonton et Vancouver. Votre groupe appuie-t-il cette proposition? Avez-vous eu des discussions à ce sujet et participez-vous à des discussions concernant une formule de partage des coûts?

Le chiffre de 6 millions de dollars de frais d'exploitation annuels a été mentionné, et de 12 millions de dollars pour l'équipement. S'agirait-il, à votre avis, d'une évaluation réaliste des coûts? Êtes-vous impliqués à quelque niveau que ce soit, particulièrement pour ce qui est de l'aspect touristique de la question? Que pouvez-vous dire au Comité au sujet des possibilités qu'offre un tel rétablissement du service pour l'industrie touristique?

M. Vincent: Monsieur le président, monsieur Mazankowski, vous avez soulevé là toutes sortes de questions. J'espère ne pas en oublier dans ma réponse, et si je le fais, veuillez me le signaler.

[*Text*]

Yes, we are involved in a task force that is looking at the idea of reimplementing service between Edmonton and Vancouver. As far as my organization's position goes in all this about shared costs, or whatever, it has been our historic and continuing position that that route is a federal responsibility and it is a federal responsibility to get that service on. We have never varied from that position. We said it was a mistake, a Transport Canada or federal mistake, or whatever, to take that service off in 1981 and we have always felt it is a federal responsibility to get that on. As to the reason why, I shall now come to that, we just simply regard that as a fundamental part of the national rail passenger system, or, for that matter, the national transportation system.

In terms of shared costs beyond that, in terms of additions to what we consider to be the national rail passenger transportation system that somewhat resembled that up to 1981, we are a bit open on that, but certainly all that was there, up to 1981, we regard as being a federal responsibility. We have not changed in that; we continue, as an organization, to hold that view.

In terms of the relationships between types of revenue bases, whether Canadians travelling for diverse purposes, or tourism, our view is that, first and foremost—and it accords with the point I just put—that is a fundamental service to Canadians for general travel purposes, whether business, family, social, job, or whatever, and tourism, the tourism aspect, is the next stage. It is not the primary stage, but it is the next stage. Its development could be extremely profitable for a number of VIA services, including that one if it were to be reinstituted, simply because there clearly is a very large market, not only a Canadian one, but a tourism market based in the Orient, in Europe and in United States, which has made it clear, in repeated statements in public, that it is just aching to see those services come back so they can fill them up with tourists. But our first premise is service to Canadians, *per se* and, secondly, certainly the revenue base would be greatly ameliorated by tourism revenues.

• 1225

Mr. Mazankowski: How is my time, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: You have gone longer than on the first round.

Mr. Mazankowski: That is why we have unlimited time here, Mr. Chairman. That is why we have a room especially allocated to transport matters.

The Vice-Chairman: Okay. It was my understanding that we were adjourning at 12.30 p.m.. and I have Mr. Benjamin who has indicated he wants one question.

Mr. Mazankowski: I have a couple of short questions.

The Vice-Chairman: Fine.

[*Translation*]

Nous participons en effet à un groupe de travail qui étudie le rétablissement du service entre Edmonton et Vancouver. En ce qui concerne la position de mon organisation en matière de partage des coûts, ou dans quelque autre domaine que ce soit, nous avons toujours estimé, et continuons à le faire, qu'un tel itinéraire est la responsabilité du gouvernement fédéral, et que c'est donc à ce palier de gouvernement qu'il convient de le rétablir. Notre position n'a pas changé à cet égard. Nous avons dit que c'était une erreur, qui a été commise par Transports Canada, ou par le gouvernement fédéral, ou par qui que ce soit d'autre, de supprimer ce service en 1981 et nous avons toujours pensé que c'était au gouvernement fédéral de le rétablir. Je ne parlerai pas des raisons sous-jacentes, mais qu'il me suffise de dire qu'à notre avis, un tel tronçon fait partie du réseau national de chemins de fer.

Pour ce qui est du partage des coûts, pour ce qui est des nouveaux services ajoutés au système en vigueur jusqu'en 1981, nous pourrions discuter de cette question, mais il est certain qu'à notre avis, le réseau, tel qu'il était en 1981, relève de la responsabilité fédérale. Nous n'avons pas modifié notre point de vue à ce sujet.

Pour ce qui est des différentes assiettes de revenu, qu'il s'agisse de transport tout court ou de tourisme, nous estimons que le service doit servir à des fins de transport en général, qu'il s'agisse de voyages d'affaires, de voyages familiaux, de tourisme, et son développement pourrait être extrêmement profitable. En effet, un marché très important existe, non seulement un marché canadien, mais un marché touristique, comme on nous le fait savoir d'ailleurs en Orient, en Europe et aux États-Unis. On nous dit en effet dans ces pays que les touristes sont là, mais que les services manquent. Cependant, il faut signaler que notre première fonction est de desservir les Canadiens, ce qui ne veut pas dire que l'on ne pourrait pas élargir la base de revenu en accueillant des touristes.

M. Mazankowski: Est-ce que mon temps est écoulé, monsieur le président?

Le vice-président: Vous avez dépassé le temps permis au premier tour.

M. Mazankowski: C'est la raison pour laquelle nous pouvons disposer d'un temps illimité ici, monsieur le président. Voilà pourquoi nous avons une pièce consacrée exclusivement aux questions relatives aux transports.

Le vice-président: D'accord. J'avais bien compris que nous allions lever la séance à 12h30. Toutefois, M. Benjamin a indiqué son désir de poser une question.

M. Mazankowski: Je voudrais poser une ou deux petites questions seulement.

Le vice-président: D'accord.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: I take it, Mr. Chairman, Mr. Vincent, from your answer that you are not overly optimistic about the reinstatement of the Edmonton-Vancouver service, at least in the very near term. You may want to comment on that.

My last question is this. Via Rail has announced intentions to spend something like $300 million on maintenance facilities in a number of cities in Canada. In your candid opinion, do you think that money could have been more properly allocated towards new equipment rather than facilities, or do you think that would be construed as a proper allocation of funds under the present circumstances?

Mr. Vincent: To reply to your first point, I genuinely think it would be unfair of me to comment at this stage. I may comment, certainly, a month or two from now when the task force is supposed to have had a report; I believe, actually, by June 1. My organization may well comment, and certainly, we would be public on that. But at this stage, when the task force, I believe, is to meet in Vancouver tomorrow, it would actually be a little unfair to members of my organization who will be represented there for me to prejudice their work by saying we are pessimistic, optimistic or whatever.

Our goal is obvious: We want to see service back. If Satan came along and put it on, as long as he did not do too much harm to the consumer we would like to see it back. We would like to see the conditions under which it is brought back also made very clear, because it is easy to put one on, and as we have discovered, it seems to be extraordinarily easy to take one off. Beyond that, I would not comment today, but a few weeks from now, as an organization, we may be prepared to do so on exactly those terms you gave, or even possibly next week.

In terms of the allocations to facilities, our problem there is one I connect to an earlier statement I made; that is, we have to have public knowledge of the full five-year physical plant equipment and financing plans of VIA Rail. Otherwise, it becomes increasingly hard to make judgments. On the one hand, if it is a co-ordinated approach and these facilities will be set up to service modern equipment and so on, that is fine. If these facilities are there and we are still running with desperately old equipment in the early 1990s, then the priorities would be very questionable.

So we cannot make a judgment, and this is why I said there has to be more public information, a lot more, on VIA's plans. We are left to drift on this. Obviously, it is nice to see physical plant moving to the regions because it implies that VIA Rail will be there, and it implies it will be working its own equipment, of course. But that does not really tell us what is really going to be happening seven or eight years from now in terms of what will be running. That is your revenue base, what is running, what is the equipment. This is not a revenue item; this is a cost-control item, but it is not a revenue-generation item. We would love to see a lot more action in the regions, in the west and east of Canada on revenue-generation items, and

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois comprendre, d'après la réponse de M. Vincent, que vous n'êtes pas plein d'espoir pour le service entre Edmonton et Vancouver ou, du moins, pour le rétablissement du service dans un avenir très proche. Vous avez peut-être des commentaires à faire à ce sujet.

Voici ma dernière question. VIA Rail a annoncé son intention de consacrer quelque 300 millions de dollars aux services d'entretien dans plusieurs villes au Canada. Franchement, ne croyez-vous pas que l'on pourrait se servir de cet argent de façon beaucoup plus efficace en achetant de l'équipement nouveau? Ou croyez-vous que, dans les circonstances actuelles, l'affectation de ces fonds à l'achat d'équipement nouveau serait mal vue?

M. Vincent: Pour répondre à votre première question, je crois sincèrement qu'il serait injuste de commenter la situation à l'heure actuelle. Dans un mois ou deux, une fois que le groupe de travail aura déposé son rapport, prévu pour le 1er juin, je pourrai certainement faire des observations sur ce sujet. D'ailleurs, l'organisation que je représente pourra fort bien faire connaître son opinion à ce moment-là. Mais, en ce moment, alors que le groupe de travail se prépare à se réunir à Vancouver demain, il serait injuste de compromettre le travail des membres de Transport 2,000 qui vont assister à cette réunion.

Notre objectif est clair: nous voulons que l'on rétablisse le service. D'ailleurs, tant qu'il ne nuira pas aux consommateurs, nous accepterons que le diable lui-même s'en charge. De plus, nous aimerions que les conditions dans lesquelles le service serait rétabli soient bien précisées. Il semble qu'il est très facile de rétablir un service, mais encore plus facile de l'éliminer. À part cela, je n'avancerai pas d'autres opinions aujourd'hui. Cependant, l'organisation sera probablement en mesure de faire des observations dans les prochaines semaines ou, même, la semaine prochaine.

Pour ce qui est des installations d'entretien, j'aimerais revenir sur la nécessité de rendre publics tous les plans quinquennaux de VIA Rail en matière d'équipement physique et de financement. Autrement, il devient de plus en plus difficile d'évaluer la situation. Si les installations en question sont aménagées en fonction de l'équipement moderne, tant mieux. Toutefois, si, faute de coordination, les installations sont destinées à desservir le vieux matériel jusque dans les années 90, je serai obligé de remettre en question ces priorités.

Nous ne sommes pas en mesure d'évaluer cette affectation de fonds, car il nous manque des renseignements. Il faut qu'il y ait davantage d'informations publiques sur les projets de VIA Rail. Sinon, nous restons dans le vague. Evidemment, c'est très bien que le matériel soit déplacé vers les régions, car cela implique une certaine décentralisation de VIA Rail. Cela veut dire également que VIA Rail fera fonctionner son propre matériel, bien sûr. Mais cela ne nous en dit pas plus long sur l'avenir, sur la situation dans sept ou huit ans. Le matériel, l'équipement, constituent la base des recettes. Le poste budgétaire dont vous parlez existe pour contrôler des dépenses, mais non pas pour créer du revenu. Nous aimerions que les

[*Text*]

those are equipment, stations and the obvious physical plant and marketing, too.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin, you said you wanted one question.

Mr. Benjamin: Very quickly, Mr. Chairman, I have one follow-up question to Mr. Mazankowski's and one regarding a more local situation.

Would you say, then, while it is all very well and proper that they should have modern and efficient maintenance plants . . . ? In effect, what you are saying is that, while they are going into a $300 million capital expenditure on these maintenance plants, an equivalent amount of money should be spent at the same time ordering modern, new equipment now rather than five years down the road.

• 1230

Mr. Vincent: Yes.

Mr. Benjamin: The other thing, getting back to the whole matter of moderization and competition, and it may have made Mr. Martin happy . . . I do not know . . . if it has resulted in any more business for Voyageur, but another example of the kind of modernization VIA did was to cancel the overnight train, Ottawa-Toronto, which I have taken several times, because I can both sleep and travel at the same time and be in Toronto in time for a meeting at 9.00 a.m. They have taken that off. They have taken off the kind of train that VIA Rail can do that the bus company cannot do. The bus company cannot provide you with a sleeper and a dining car for breakfast; they cannot do that. They have thrown the baby out with the bathwater. Have you done any analysis on . . . ? It only happened a short time ago, but do you have any idea yet as to what has happened? Did these people move to a daytime VIA train, or did they move to the bus, or did they say to hell with it and flew?

Mr. Vincent: Mr. Chairman, we have seen a number of remarkable initiatives from VIA. They are promoting the ski market and their newest trains cannot carry skis. They are promoting the intercity market in what should be a prime intercity carrier, that overnight train which is going to be taken off. As you say, it is probably one aspect which does not compete with the bus directly. So I mean, it accords with a number of the legitimate concerns here.

I would like to mention on this question of equipment that we have related all our analyses to cost recovery; that it is much cheaper for VIA and much cheaper on the taxpayer for VIA to invest in new equipment, incidentally, than to leave the situation as it is that is much harder on the taxpayer.

But in terms of these decisions of VIA, we are amazed, and I really do give the example—the overnight train is bad enough. Ottawa, incidentally, the nation's capital, is being

[*Translation*]

régions aient une plus grande part du gâteau, que dans l'Ouest et dans l'Est du Canada, on puisse bénéficier des affectations susceptibles de créer du revenu, c'est-à-dire que ces régions puissent profiter de l'équipement, des gares, du matériel et des moyens de commercialisation nécessaires.

Le vice-président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin, vous avez indiqué votre désir de poser une question.

M. Benjamin: Brièvement, monsieur le président, j'ai une question supplémentaire à celle de M. Mazankowski et une autre d'intérêt plus local.

Dans ce cas-là, est-ce que vous soutenez que c'est très beau d'avoir des usines d'entretien modernes et efficaces, mais que . . . ? Au fait, vous soutenez qu'en plus des dépenses en capital de 300 millions de dollars affectées aux installations d'entretien, on devrait affecter un montant équivalent à l'achat d'équipement neuf et moderne sans plus tarder.

M. Vincent: Oui.

M. Benjamin: Maintenant, pour revenir à cette question de modernisation et de position concurrentielle, M. Martin s'en serait réjoui davantage si la compagnie Voyageur en avait profité. Quoi qu'il en soit, dans ses efforts pour se tenir à la page, VIA Rail a annulé le train de nuit entre Ottawa et Toronto. Or, le service de nuit permettait de dormir et de voyager en même temps et nous déposait à Toronto à 9 heures pour commencer la journée d'affaires. On a éliminé ce service. On a éliminé un service que seul VIA Rail pouvait offrir. Une société d'autocars ne peut pas offrir des couchettes et un wagon-restaurant où prendre des repas. C'est impossible. VIA Rail a jeté l'enfant avec l'eau du bain. Je sais bien que le service a été annulé il y a peu de temps encore, mais avez-vous pu analyser la situation? Est-ce qu'on assure le même service avec un train de jour, ou est-ce que VIA Rail a tout simplement laissé tomber?

M. Vincent: Monsieur le président, nous avons été témoins de plusieurs initiatives remarquables de la part de VIA Rail. Par exemple, VIA Rail fait la promotion des voyages de ski, alors que ses nouveaux trains ne peuvent pas transporter de skis. VIA fait la promotion du service interurbain, alors qu'on supprime le train de nuit que vous avez mentionné. Comme vous l'avez indiqué, c'est bien un service avec lequel on ne peut faire concurrence aux compagnies d'autocars. D'où des préoccupations très légitimes.

Quant à l'équipement, je tiens à signaler que toutes nos analyses sont basées sur la récupération des coûts. L'achat d'équipement neuf coûte moins cher à VIA et aux contribuables que la situation actuelle.

Nous sommes absolument épatés par les décisions de VIA. Il suffirait de donner l'exemple du train de nuit, mais je dois signaler à ce propos que la capitale du pays, Ottawa, est

[*Texte*]

gradually cut off it seems from rail service. We believe another schedule is to be dropped on the midmorning train to Montreal and their train back. We see the overnight schedule to Toronto being dropped. The transcontinental was cut going west from here in 1981, and the replacement is a miserable affair. We seem to see, the capital—maybe, if you like trains, you are going to be hoofing it to some other city fairly soon. We find it extraordinary. If it is some co-ordination to try and assist the bus industry, which I assume it is going to do, that is fine. We would just like it explained, because we like the bus too. But we find it very odd that in the nation's capital, in this connection to the nation's two largest cities, VIA rail has seen fit to cut services. We just find it an amazing way to go with that population base, just as we find it amazing to promote ski tours all over the place and the new trains cannot carry skis.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: We will be asking all those questions when VIA is here.

The Vice-Chairman: I want to thank Mr. Vincent, the Executive Director of Transport 2000, and Mr. David Jeanes for having appeared before this committee this morning. We appreciate what you had to submit. It has been a very interesting dialogue between the members and yourselves. Thank you very much.

Mr. Vincent: Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

The Vice-Chairman: I will now adjourn this committee until 9.30 a.m. on Thursday, May 24, when we will receive Canada Post. I would remind you that on the same day, Thursday, May 24, the Minister will be appearing at 3.30 p.m.

Thank you very much.

[*Traduction*]

progressivement privée de services ferroviaires. Nous avons aussi des raisons de croire que l'on va laisser tomber le train qui fait l'aller-retour à Montréal en matinée. Le service de nuit jusqu'à Toronto a été supprimé. Les services du transcontinental vers l'Ouest ont été éliminés en 1981 et on a remplacé ce train par un truc misérable. Ceux qui aiment prendre le train seront bientôt obligés de voyager à pied. C'est extraordinaire. Si on a l'intention de coordonner les efforts de VIA Rail et des compagnies d'autocars, ça sera très bien. Nous aimerions toutefois que l'on nous mette au courant. Nous trouvons très curieux que la capitale du pays et, en l'occurrence, le service entre les deux villes principales, soit coupé. Nous nous étonnons de ce fait, étant donné surtout la densité de la population dans ces régions, tout comme nous nous étonnons de la promotion des sports d'hiver, alors que les trains ne peuvent pas transporter de skis.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Nous allons reposer toutes ces questions aux représentants de VIA au moment de leur comparution.

Le vice-président: Je tiens à remercier M. Vincent, directeur exécutif de Transport 2000, et M. David Jeanes, d'avoir comparu devant le Comité ce matin. Vos remarques ont été très appréciées. Le dialogue entre vous et les députés a été fort intéressant. Merci beaucoup.

M. Vincent: Merci, monsieur le président, et membres du Comité.

Le vice-président: La séance est levée jusqu'à 9h30, le jeudi 24 mai, alors que nous entendrons des représentants de la Société des Postes. Je vous rappelle que le ministre est attendu le même jour, à 15h30.

Merci beaucoup.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Voyageur Enterprises Ltd.:
Mr. Paul Martin, Chairman.

From Transport 2000:
Mr. Nicholas Vincent, Exective Director.
Mr. David Jeanes, Member.

Des Entreprises Voyageur Ltée:
M. Paul Martin, président.

De Transport 2000:
M. Nicholas Vincent, directeur exécutif.
M. David Jeanes, membre.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Thursday, May 24, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 16

Le jeudi 24 mai 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Annual Report of the Canada Post Corporation for 1982-83 including period October 16, 1981 to March 31, 1982

CONCERNANT:

Rapport annuel de la Société canadienne des Postes pour 1982-1983 y compris la période allant du 16 octobre 1981 au 31 mars 1982

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1984

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1984

36342–1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Eva Côté
Pierre Deniger
Jesse Flis
Hon. Don Mazankowski
Patrick Nowlan
Charles Turner
Robert L. Wenman

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Lyle S. Kristiansen
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Marcel Ostiguy

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Thursday, May 24, 1984:
Mr. McKenzie replaced Mr. Forrestall;
Mr. Kristiansen replaced Mr. Blaikie;
Mr. Wenman replaced Mr. McKenzie.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement

Le jeudi 24 mai 1984:
M. McKenzie remplace M. Forrestall;
M. Kristiansen remplace M. Blaikie;
M. Wenman remplace M. McKenzie.

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

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

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

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

ORDER OF REFERENCE

STATUTORY

Extract from An Act to establish the Canada Post Corporation, to repeal the Post Office Act and other related Acts and to make related amendments to other Acts, chapter 54, 29-30 Elizabeth II, the Canada Gazette, Part III, April 24, 1981. Statutes of Canada, 1980-81, Vol. 6, No. 8.

33. (2) Every annual report laid before Parliament pursuant to subsection (1) stands permanently referred to such standing committee of Parliament as is established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

ORDRE DE RENVOI

STATUTAIRE

Extrait de la Loi constituant la Société canadienne des postes, abrogeant la Loi sur les postes et d'autres lois connexes et modifiant d'autres lois, chapitre 54, 29-30 Elizabeth II, la Gazette du Canada, Partie III, le 24 avril 1981, Statuts du Canada de 1980-81, Vol. 6, N° 8.

33. (2) Le comité permanent du Parlement chargé des questions de transports est saisi d'office des rapports déposés devant le Parlement en vertu du paragraphe (1).

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 24, 1984
(18)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionnne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Mr. Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Mazankowski, Turner, Wenman.

Alternates present: Messrs. Ellis, Gustafson, Kristiansen.

Other Member present: Mr. Darling.

Witnesses: *From the Canada Post Corporation*: The Honourable René J. Marin, Chairman; Mr. R. Michael Warren, President and Chief Executive Officer.

In accordance with its permanent Order of Reference, contained in Section 33(2), An Act to establish the Canada Post Corporation, to repeal the Post Office Act and other related Acts and to make related amendments to other Acts, the Committee proceeded to consider the Annual Report of the Canada Post Corporation 1982-83 including period October 16, 1981 to March 31, 1982.

Judge Marin made a statement.

Mr. Warren made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the following documents be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Joint statement of Judge Marin, Chairman, Board of Directors and Mr. Warren, President and Chief Executive Officer, Canada Post Corporation. (*See Appendix "TRPT-9"*)
2. Backgrounder—Canada Post Corporation's Business Plan. (*See Appendix "TRPT-10"*)

At 11:00 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:06 o'clock a.m. the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, May 29, 1984.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 24 MAI 1984
(18)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 35, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: M. Bockstael, Mme Côté, MM. Deniger, Mazankowski, Turner, Wenman.

Substituts présents: MM. Ellis, Gustafson, Kristiansen.

Autre député présent: M. Darling.

Témoins: *De la Société canadienne des Postes*: L'honorable René J. Marin, président du Conseil d'administration; M. R. Michael Warren, président-directeur général.

Conformément à son ordre de renvoi permanent qui figure à l'article 33(2), Loi constituant la Société canadienne des postes, abrogeant la Loi sur les postes et d'autres lois connexes et modifiant d'autres lois, le Comité procède à l'étude du Rapport annuel de la Société canadienne des postes portant sur 1982-1983, y compris la période allant du 16 octobre 1981 au 31 mars 1982.

Le juge Marin fait une déclaration.

M. Warren fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents ci-après figurent en annexe aux Procès-verbaux et témoignages de ce jour:

1. Déclaration commune du juge Marin, président du Conseil d'administration, et de M. Warren, président et président-directeur général de la Société canadienne des postes. (*Voir Annexe «TRPT-9»*).
2. *Backgrounder—Canada Post Corporation's Business Plan.* (*Voir Annexe «TRPT-10»*).

A 11 heures, le Comité interrompt les travaux.

A 11 h 06, le Comité reprend les travaux.

L'interrogatoire des témoins se poursuit;

A 12 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 29 mai 1984, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday, May 24, 1984

• 0936

The Chairman: Order, please.

In accordance with our permanent reference contained in Section 33.(2), an Act to establish the Canada Post Corporation, to repeal the Post Office Act and other related Acts and to make related amendments to other Acts, we shall commence consideration of the Annual Report of the Canada Post Corporation 1982-1983, including the period October 16, 1981 to March 31, 1982.

It is my pleasure this morning to welcome to our committee Judge René Marin, *Président du Conseil d'administration*; Mr. Michael Warren, President and Chief Executive Officer; Mr. K.J. Harry, Executive Vice-President, Finance and Administration; and Mr. S.T. Cooke, Executive Vice-President, Personnel and Labour Relations.

Gentlemen, we have been waiting for some time to have you appear before the committee. I know it is not your first experience before a parliamentary committee. On behalf of the members of this committee I wish to welcome you to the Standing Committee on Transport. I know it is your first appearance here.

I know as well that Judge Marin and Mr. Warren both have opening remarks to make. Mr. Warren's statement has been distributed to members of the committee in advance. It is my understanding—correct me if I am wrong, Mr. Warren . . . that instead of reading the entire statement Mr. Warren will probably summarize it and we will append the document to this day's proceedings. Is that correct, Mr. Warren?

Mr. R. Michael Warren (President and Chief Executive Officer, Canada Post Corporation): Yes, Mr. Chairman. I think the chairman of our board, Judge Marin, would like to make a brief opening comment on behalf of the corporation this morning.

The Chairman: Right. I would ask Judge Marin then to proceed with his opening statement.

Judge René J. Marin (Chairman, Canada Post Corporation): Mr. Chairman, Hon. Members,

en tout premier lieu, permettez-moi de vous exprimer le plaisir que nous avons de vous rencontrer ce matin. Comme vous le savez sans doute, la Société canadienne des postes a comparu devant plusieurs comités parlementaires tout récemment. Nous avons eu l'occasion de comparaître devant le Comité des comptes publics, il y a quelques mois et la semaine dernière, à deux reprises, nous avons comparu devant le Comité des prévisions budgétaires en général, dont une journée complète.

Today we feel, Mr. Chairman and members, that we have finally reached our destination—transport. We hope that we may begin a relationship between the members of this

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 24 mai 1984

Le président: La séance est ouverte.

Conformément à son ordre de renvoi qui figure à l'article 33.(2), Loi constituant la Société canadienne des postes, abrogeant la Loi sur les Postes et d'autres lois connexes et modifiant d'autres lois, nous commençons l'étude du rapport annuel de la Société canadienne des postes de 1982-1983, y compris la période allant du 16 octobre 1981 au 31 mars 1982.

J'ai le plaisir ce matin de souhaiter la bienvenue à notre Comité à M. le juge René Marin, *Chairman*, à M. Michael Warren, président-directeur général, M. K.J. Harry, vice-président à la Direction—Services financiers et Administration, et à M. S.T. Cooke, vice-président à la Direction chargé du personnel et des relations de travail.

Messieurs, voilà déjà un certain temps que nous attendons cette occasion de pouvoir vous entendre. Je sais que ce n'est pas la première fois que vous comparaissez devant un comité du Parlement. Au nom des membres du Comité, je vous souhaite la bienvenue au Comité permanent des transports. Je sais que c'est votre première comparution ici.

Je sais également que M. le juge Marin et M. Warren ont l'un et l'autre des observations préliminaires à faire. La déclaration de M. Warren a déjà été distribuée aux membres du Comité. Si je ne me trompe—dites-moi si je me trompe, monsieur Warren—au lieu de lire tout votre exposé, vous allez le résumer, et le document sera ensuite joint en annexe au compte rendu de séances. En est-il bien ainsi, monsieur Warren?

M. R. Michael Warren (président-directeur général, Société canadienne des postes): Oui, monsieur le président. Je pense que le président de notre conseil d'administration, M. le juge Marin, aura quelques observations liminaires à faire au nom de la Société.

Le président: Très bien. Je vais donc demander à M. le juge Marin de prendre la parole.

M. le juge René J. Marin (président du conseil d'administration, Société canadienne des postes): Monsieur le président, honorables députés,

at first, let me tell you how we appreciate this opportunity to meet you this morning. As you probably know, the Canada Post Corporation has been witness in front of several parliamentary committees recently. A few months ago we were invited to the public accounts committee; we appeared twice at the Miscellaneous Estimates committee, one time for a whole day.

Aujourd'hui, monsieur le président et honorables députés, nous pensons que nous avons atteint notre destination finale, c'est-à-dire le Comité des Transports. Nous espérons donc

[*Text*]

committee and the Canada Post Corporation, a relationship that is both frank and open, but above all beneficial to both yourselves and ourselves.

Vous avez déjà reçu copie de notre premier rapport annuel dont vous êtes saisis aujourd'hui. Vous avez également reçu le texte d'une déclaration conjointe signée par M. Warren, le président-irecteur général et moi-même et,finalement, vous avez en main un document qui explique la planification quinquennale de la Société.

These three items are really overlapping chapters of the same story. Our annual report is retrospective in nature. It covers the first 18 and a half months of the corporation's existence. The joint statement prepared by Mr. Warren and myself, which Mr. Warren will summarize for your benefit in a few moments, attempts to indicate to you where Canada Post stands today and where we are. Finally, you have before you what I consider to be a most important document and backgrounder, which is exceedingly well prepared and which gives you a highlight of our five-year plan and where we are going.

At Canada Post we take our responsibility very seriously. If we had not, I do not think management would have been able to save the taxpayer close to $700 million in the first few months of our existence. It is not only our responsibility, of course, to live up to the objectives of the Act, but we also take seriously the responsibility to tell Canadians, through you their elected representatives, where we are going and what we are doing.

• 0940

Nous sommes maintenant disposés à répondre à vos questions, mais avant, je crois que M. Warren aurait quelques remarques à faire. Il nous fera plaisir de demeurer avec vous, selon vos exigences, afin de répondre aux points soulevés.

Mr. Chairman, thank you. I would ask if you would be kind enough to extend to Mr. Warren the courtesy of an opening statement.

The Chairman: Thank you, Judge Marin.

Mr. Warren, would you like to continue please.

Mr. Warren: Mr. Chairman, I think in front of each of the members of this committee is a document that is entitled *Backgrounder: Canada Post Corporation's Business Plan.* The reason I refer, you, Mr. Chairman and the members of the committee, to that document for your perusal, is that it is probably the most advanced version of the Post Office Corporation's performance since we became a Crown Corporation, and the latter part of the document sets out the steps we plan to take in the second phase of turning around Canada's postal system. I point this document out to the members of the committee because, I think, it may be a useful one in dealing with the Canada Post Corporation because it begins with our performance in the last two and one-half years. It then sets out what we see, as a corporation, as the major issues facing us, Mr. Chairman, in trying to balance three very difficult issues,

[*Translation*]

pouvoir instaurer entre les membres du Comité et la Société canadienne des postes une relation qui sera à la fois franche et directe, et qui avant tout sera profitable à vous-mêmes autant qu'à nous.

You already have a copy of the first annual report, which is to be discussed at today's committee hearing. You also received a copy of a joint statement by Mr. Warren, our president and chief executive officer, and myself, and finally you have in front of you a document presenting our five year corporate plan.

Ces trois documents en fait renvoient à trois chapitres d'une même histoire qui se recoupent. Notre rapport annuel est de nature rétrospective, puisqu'il couvre les premiers 18 mois et demi de l'existence de la Société. La déclaration conjointe de M. Warren et de moi-même, qu'il résumera dans quelques instants, cherche à faire le point sur la situation des postes canadiennes. Finalement, vous avez sous les yeux un précis d'informations qui est un document extrêmement important, qui a fait l'objet d'une préparation attentive, et qui vous donne un aperçu des étapes essentielles de notre plan quinquennal et de nos objectifs.

A Postes Canada nous prenons nos responsabilités très au sérieux. S'il n'en était pas ainsi, je ne pense pas qu'il aurait été possible à la Direction d'économiser, pour le contribuable, près de 700 millions de dollars au cours des tout premiers mois de notre existence. Nous n'avons pas seulement la responsabilité, bien sûr, d'atteindre les objectifs fixés par la loi, mais il nous tient également à coeur de pouvoir dire aux Canadiens, en passant par leurs élus, quel cap nous nous sommes fixés et comment nous entendons le tenir.

We are ready to answer your questions, now, but I think that Mr. Warren will have first a few comments to make. We will be pleased to stay with you as long as you wish, in order to answer all points.

Monsieur le président, merci. Auriez-vous peut-être maintenant l'extrême obligeance de bien vouloir permettre à M. Warren de faire une déclaration liminaire?

Le président: Merci, monsieur le juge Marin.

Monsieur Warren, voudriez-vous enchaîner?

M. Warren: Monsieur le président, je pense que chacun des députés a sous les yeux un document intitulé: «Précis d'information: Plan d'entreprise de la Société canadienne des postes». La raison pour laquelle je vous renvoie à ce document, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, c'est que—pour votre gouverne—vous avez là la version la plus à jour des résultats obtenus par la Société canadienne des postes, depuis notre constitution en société de la Couronne, et que dans la dernière partie du document vous verrez quelles mesures nous envisageons dans la seconde phase de la relance du système postal canadien. Je signale donc l'utilité de ce document aux membres du Comité, étant donné qu'il prend les choses au début, il y a deux ans et demi. Il donne ensuite un aperçu des problèmes essentiels auxquels nous avons affaire, monsieur le président, en cherchant donc à équilibrer dans leur

[*Texte*]

three very difficult objectives. The first one is to improve service, which is mandated to us in our legislation; the second one is to try to deal with the historic problem in Canada Post of what I call our human chemistry, our human relationships, our labour relationships; the third objective, that we must balance the others to, is the question of balancing our budget, or as our Act directs us to become financially self-sufficent.

So, the latter part of this document sets out the corporation's general path to accomplishing that balancing act for the next five years.

The Chairman: If I could interrupt you there, Mr. Warren—I apologize for doing so—I wonder whether you have any additional copies of that document with you. The members of the committee have all received it, but there are some members here who are not regular members and I do not believe they have it. If not, well, there is nothing we can do about it; we will make some.

Mr. Warren: We will make an effort with our staff here who probably have copies to provide those to your clerk as soon as possible.

The Chairman: Thank you.

Mr. Warren: So, Mr. Chairman, I would simply suggest to you and the members of your committee that this corporate plan is probably the most relevant document you might have in front of you in terms of judging our performance in the past and also our plans for the future.

With those brief remarks, Mr. Chairman, we are open to your questions.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. Those opening remarks were indeed brief. We will start with Mr. Wenman. Fifteen minutes, Mr. Wenman.

Mr. Wenman: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Warren and staff.

First of all, in past weeks and months I have heard some very positive and encouraging comments that things are improving in the Post Office and various statistics are coming forth. It is always good to hear that things are getting better because there is a great expectation from Canadians that this should happen. There is a great disappointment in the mail service, the quality of mail service in Canada; that it has been deteriorating and that any turnaround that can be achieved, be it structural through the advent of a Crown Corporation, or through the quality of management, or through a sensing of the personnel in the postal stations throughout our nation that something is wrong and that they want to improve. Whichever of those factors that it is—and I think it is a combination of all of them—I am pleased to hear that there is some measure of improvement.

[*Traduction*]

importance relative les trois grandes questions, les trois grands objectifs si difficiles à atteindre. Le premier est d'améliorer le service, c'est bien la mission qui nous est confiée de par la Loi, le deuxième est d'essayer de régler le problème traditionnel des postes canadiennes, c'est-à-dire ce que j'appelle la chimie interhumaine, les rapports de personne à personne et les relations de travail; le troisième objectif, que nous devons harmoniser avec les deux premiers, est celui de l'équilibre de notre budget, c'est-à-dire—selon la Loi—de l'autonomie financière.

Vous trouverez donc dans la dernière partie de ce document, une description des moyens que la Société entend se donner pour réaliser cet équilibre.

Le président: Pourrais-je vous interrompre ici, monsieur Warren—je m'en excuse—je voudrais vous demander si vous avez d'autres exemplaires de ce document avec vous. Les membres du Comité l'ont tous reçu, mais il y a ici des députés qui ne sont pas membres du Comité, et je pense qu'ils ne l'ont pas reçu. Si vous n'en avez plus, tant pis, nous en ferons faire des copies.

M. Warren: Nous allons faire tout notre possible pour vous faire parvenir, auprès du greffier, les exemplaires qu'il nous reste probablement.

Le président: Merci.

M. Warren: Ainsi, monsieur le président, je tiens à attirer l'attention des membres du Comité sur ce plan d'entreprise, qui est sans doute le document le plus complet et le plus à jour dont vous pourriez disposer pour juger de nos résultats passés, et de nos plans d'avenir.

Après ces quelques observations, monsieur le président, nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Voilà en effet des remarques liminaires très brèves. Nous allons d'abord passer la parole à M. Wenman. Quinze minutes, monsieur Wenman.

M. Wenman: Merci, monsieur le président, monsieur Warren et ses collègues.

Tout d'abord, j'ai entendu il y a quelques semaines et au cours des derniers mois des propos tout à fait encourageants, selon lesquels les choses s'amélioraient aux postes canadiennes, et que divers statistiques allaient le montrer. Il est toujours agréable d'entendre dire que les choses reprennent, étant donné notamment les espoirs qu'entretenaient les Canadiens. En effet, on est très mécontent au Canada de la qualité du service du courrier, qui n'a d'ailleurs pas cessé de se dégrader, et l'on pense qu'il est temps de renverser cette tendance, que ce soit par des modifications structurelles grâce à la constitution d'une société de la Couronne, que ce soit par une gestion de meilleure qualité, ou par une sensibilisation du personnel des centres de tri et des bureaux dans tout le pays, au fait qu'il est temps de remettre les choses en ordre. Quels que soient les facteurs que l'on privilégie—je pense que tous sont en cause—je suis heureux d'entendre qu'il y a des améliorations visibles.

[*Text*]

• 0945

Just to see what those levels are, though, the real test for me is not in a committee room structure like this, it is in the field. It is in the field that we as Members of Parliament feel that what we experience in our day-to-day letters from our constituents, our complaints, their problems, is really measured. I know that as I look at that level, as I look at some of the problems that I try to solve or when I write to you about problems and receive replies for reasons why this arrived late or could not arrive late, I do kind of wonder.

Very recently I was asked to take on some measure of responsibility in this field. That is why I want to be positive but at the same time to recognize that there are valid criticisms. I was wondering two weeks ago when a parcel arrived at my office . . . just after I received my appointment—if the Post Office was trying to tell me something.

Mr. Warren: Was it ticking?

Mr. Wenman: It was not ticking, but it had a hole through it anyway. It seemed coincidental in view of over the many years that I have been here of course the parcels that I receive have almost always arrived in very good shape. This is an exception, not a rule. But it does point out the fact that it can still happen in spite of the fact that something is very well addressed and carefully packaged and well tied that it comes through in this damaged condition. This is a truth that is still too prevalent in our system.

Also, I wanted to test not just the parcel but the mail reality. So I asked of the Post Office, again, taking my one example as something that must be an example of what is happening in the country. It seemed to me that when I first came here 10 years ago my mail was coming faster than it is coming today. It seemed that each year it was taking a little bit longer, but I was not sure, so I thought I had better test it.

I did run a test through the months of February and March. Each day, I mailed one piece of first-class mail from my office here and I mailed another from my office in Vancouver . . . that is, in Langley, British Columbia. I did that each and every day. I recorded the day the mail was sent from each position and I recorded the date of arrival.

At that time I called the Post Office and said: How are your targets? How long will it take to get a piece of mail not from residence to residence, not to a rural route, not to any great distance, but from one city to another city, the City of Ottawa to the City of Vancouver, government to government. Surely we could make that target from the House of Commons to my own office.

Now, I know my own postal officials in my own riding. I know the delay is not in the office of the Langley Post Office, because they are very careful about their mail to all their constituents, and to me in particular. So I am wondering where

[*Translation*]

Pour voir où en sont véritablement ces améliorations, je pense que l'on ne peut pas se contenter de ce qui se dit dans une salle de comité comme celle-ci, mais qu'il faut juger sur pièce et sur le terrain. Tout cela en effet se mesure, pour nous les députés, aux plaintes que nous recevons de nos électeurs, et aux difficultés d'acheminement au jour le jour de leur courrier. Je puis vous assurer que lorsque je prends connaissance de ces problèmes et que j'essaie de les résoudre, ou lorsque je vous écris pour vous demander telle ou telle explication sur les raisons du retard, il m'arrive d'être extrêmement surpris de ce que j'apprends.

Il se trouve que quelques responsabilités m'ont été confiées dans ce domaine récemment. Voilà pourquoi je veux être constructif sans pour autant escamoter les motifs de plaintes légitimes. Il y a deux semaines j'ai donc reçu un paquet à mon bureau—juste après ma nouvelle nomination—et je me demandais si cela n'était pas un message caché du bureau de postes.

M. Warren: Entendiez-vous un tic tac?

M. Wenman: Non, pas de tic tac, mais il y avait un trou dans le colis. Cela semblait pour ainsi dire être le fait du hasard, étant donné que depuis tant d'années que je suis sur la Colline j'ai toujours reçu des colis en bon état. Voilà donc ici une exception, ce n'est pas la règle. Mais cela tout de même met le doigt sur le fait que cela peut se produire, même lorsque le colis a été adressé correctement, bien fait, bien ficelé, et que néanmoins il arrive en piteux état. Il est tout de même dommage qu'il en soit encore ainsi au service des Postes.

Je ne voulais pas seulement m'intéresser à la situation des colis, mais également à celle du courrier. J'ai donc interrogé les Postes, là encore, en prenant mon cas comme étant un exemple de ce qui peut se produire au pays. Lorsque je suis arrivé ici il y a dix ans, mon courrier était acheminé plus rapidement qu'aujourd'hui; c'est du moins l'impression que j'avais. J'ai également eu l'impression que les délais étaient un peu plus longs chaque année, sans en être toutefois absolument certain, et j'ai donc pensé qu'il valait mieux vérifier.

J'ai donc fait un contrôle pendant les mois de février et de mars. Chaque jour, j'ai expédié du courrier de première classe, de mon bureau d'Ottawa et de mon bureau de Vancouver—c'est-à-dire de Langley, en Colombie-Britannique. J'ai donc fait cela chaque jour, j'ai pris note des dates, et également des dates d'arrivée.

Ensuite j'ai appelé le bureau de postes en leur demandant quels étaients leurs objectifs? C'est-à-dire combien de temps prenait le courrier de porte-à-porte, sans parler ici de régions véritablement très isolées dans les campagnes, mais simplement de ville à ville, de celle d'Ottawa à celle de Vancouver, de gouvernement à gouvernement. Je pense que lorsque l'on parle de la Chambre des communes ici et de mon bureau de comté on doit arriver à fixer une norme.

Je connais par ailleurs très bien les responsables du bureau de postes de mon comté, et je sais donc que les retards ne sont pas dus au bureau de poste de Langley, où l'on fait très attention au courrier de tous les habitants, et notamment au

[*Texte*]

the problem exists. I am told that this is the claim by the Post Office. Your officials, when I contacted your office, told me that the target delivery time in both directions is three days.

Well, I can tell you what we found. I can give you the statistical evidence. In fact, I would be willing to provide for you the stamped envelopes in all cases if you wish to check it through yourself. We found out that 70.5% of first-class letters mailed from Ottawa to Langley took more than 5 days delivery time—not the 3 days, but more than 5—and 77% of first-class letters sent to my Ottawa office took more than 5 days, some taking as long as 11 days. Now, I do not think that is a good enough.

Your target is one thing. If your target is five days, or whatever your standard is, that is one thing. It is another to in fact make one claim but not be able to meet it. That is a bit of hypocrisy, and it concerns me when that kind of statistical statement is put out and does not prove in fact to be true when it is tested.

• 0950

I know in my own office we think in terms of delivery of mail. We used to think in terms of a delivery—of a one-week delivery—when I first started. Then we increased to nine days, then to fifteen.

As I say, things may be improving structurally. I hope they are. But I point out there is a reality. There is a long way to go yet. There is a long way that relates to tone. So I would compliment where that is improving and question that it has a long way to go yet, and question the value of your statistics and your claims that say one thing, but the reality of the delivery, at least in my case, seems to be another. So I am wondering if there is a particular problem in this region of the world. Or what is it?

The Chairman: Mr. Warren.

Mr. Warren: Thank you, Mr. Chairman.

Let me work backwards, Mr. Wenman, from your last comments.

There is a problem, which we have acknowledged quite openly, with the incoming and outgoing mail at Ottawa. The City of Ottawa—and the media are well aware of this and have reported on this quite extensively—is the worst-performing city left now in Canada, and has been for some time. There are some very pragmatic, unfortunately, reasons for it. They are being corrected, and we are very close now to moving Ottawa up to the national standards.

The primary reason is that the Alta Vista plant, which is the major processing plant in this city, and which receives mail from Langley, and receives the mail from the universe to Ottawa, and processes it—some of it going out to the universe—when we took over the Crown corporation, we found

[*Traduction*]

mien. Je voudrais donc maintenant savoir où les choses accrochent. Lorsque j'ai donc contacté votre bureau, vos employés m'ont dit que l'objectif de tant d'acheminement dans les deux sens était de trois jours.

Je pourrais maintenant vous donner les tableaux et relevés que j'ai conservés. Je pourrais même, si vous le désirez, vous fournir les enveloppes avec le tampon de la poste, si vous voulez faire la vérification vous même. Nous avons constaté que 70,5 p. 100 des lettres première classe postées à Ottawa, avaient besoin de plus de cinq jours pour parvenir à Langley—pas trois jours, mais plus de cinq—et que 77 p. 100 des lettres de première classe qui étaient envoyées à mon bureau d'Ottawa avaient également besoin de plus de cinq jours, et parfois 11 jours. Je ne pense donc pas que cela soit satisfaisant.

Vous avez donc d'un côté un objectif, cinq jours, par exemple, et d'un autre côté vous êtes incapable de vous y tenir. Je trouve donc qu'il y a là un peu d'hypocrisie, et je m'inquiète de voir que l'on publie des statistiques qui, à l'épreuve, ne s'avèrent pas du tout conformes à la réalité.

Je sais que dans mon propre bureau nous pensons beaucoup en termes de distribution du courrier. Au début, lorsque j'ai commencé, nous donnions une semaine. Puis nous sommes passés à neuf jours, puis à quinze.

Comme je le disais, il se pourrait que structurellement les choses s'améliorent, et je le souhaite. Mais ici tout de même une vérité s'impose: il y a encore beaucoup à faire pour atteindre les objectifs. Je serais donc disposé à vous féliciter là où il y a des améliorations, mais je continue à poser des questions là où il y a encore beaucoup à faire, et je remets donc en question la valeur de vos statistiques, et de vos déclarations, étant donné que pour ce qui est de la distribution et de l'acheminement du courrier, du moins dans mon cas, la réalité est bien autre. Je me demande donc s'il y a là un problème particulier caractéristique de cette région. Ou bien est-ce autre chose?

Le président: Monsieur Warren.

M. Warren: Merci, monsieur le président.

Je vais remonter dans votre exposé, monsieur Wenman, en partant de vos dernières observations.

Il y a un problème, que nous avons retenu très ouvertement, qui est celui de l'arrivée et du départ des courriers à Ottawa. La ville d'Ottawa—et les journalistes en ont parlé de façon très détaillée—se trouve en queue de liste pour les résultats dans l'ensemble du pays, et cela fait déjà un certain temps. Il y a des raisons très pratiques, et très regrettables à cela. On y remédie, et nous sommes très proches d'amener maintenant Ottawa au niveau des normes et réalisations nationales.

La première raison tient à l'état du centre mécanisé d'Alta Vista, qui est le centre de tri le plus important de la ville, où l'on reçoit du courrier de toute provenance, aussi bien de Langley que des régions les plus diverses du monde, pour ensuite le réacheminer, parfois à l'étranger; lorsque nous avons

[*Text*]

the Alta Vista plant's ceilings were covered with asbestos; and it is a very large plant. So we had to work with our unions, with our employees, to a develop an asbestos removal program, which a few months ago, Mr. Chairman, was the largest asbestos removal program going on in Canada. With the co-operation of our unions and employees and so on, we have removed now, as of last week, all of the asbestos in that plant.

The option of moving out of that plant and into temporary facilities and so on over the last two years, to try to accommodate the movement of mail, was not practical, was very expensive, and so on. We also decided to challenge ourselves in the process and say that as that asbestos comes out we should set a clear deadline for bringing the performance of this city, incoming, outgoing, as the nation's capital, up to the national standards that are being achieved by independent testing as well as our own across the rest of the country. These are still not good enough, but they are substantially better than the Ottawa scene. So we have set the end of this summer as the outside period to bring the forward and incoming mail performance in Ottawa up to national standards.

During the last couple of years this area has been running 15, 20, 25 percentage points behind the remainder of the country. It is a well known problem, and it is one that we have, I think, now fundamentally resolved.

Part of that problem was also a labour-management relations problem. This plant was one where the labour-management environment was certainly not the most positive one in the country. By putting the challenge that you are talking about—or to put it another way, to use your words, Mr. Wenman, to take the reality of Ottawa and face management and labour and the employees with that, saying that that is not good enough, we have to take out the asbestos safely and we have to move the mail more quickly and bring it up to national standards, was a challenge that appeared, a couple of years ago, to be almost impossible. I think we are very close now, in the next couple of months, to realizing that.

So I have made the commitment before, and I have repeated it here, that we are going to get this performance up to national standards. One of the reasons why you see on the chart that is in the background, Mr. Chairman, a national average of local and forward mail in around the 90%, 91%, 92% range, and not up to 92% or 93%, is the continual problems we have had in processing mail while we at the same time remove asbestos in a plant like that. We have had to move the mail processing lines around. We have had to cordon off whole areas to try to do that job safely.

So I have no problem in acknowledging the reality you have raised.

[*Translation*]

pris en main la société de la Couronne, nous avons constaté que les plafonds du centre d'Alta Vista étaient doublés d'amiante; il s'agit d'un centre très important. Il a fallu donc discuter avec les syndicats, avec les employés, pour mettre au point un programme destiné à nous débarrasser de l'amiante; cela remonte à il y a quelques mois, monsieur le président, et c'était le programme de suppression d'amiante le plus important du Canada. Avec la collaboration de nos syndicats et de nos employés etc., nous avons pu faire faire les travaux, qui se sont terminés la semaine dernière, et nous débarrasser de toute l'amiante.

Il a fallu donc quitter ce centre de façon provisoire, s'installer dans des locaux temporaires, pendant deux ans donc, pour continuer à acheminer et trier le courrier; ça n'a pas été pratique, cela a coûté très cher etc. Ce faisant nous nous sommes également lancés un défi; nous avons décidé qu'à l'achèvement des travaux nous nous fixerions des délais très stricts auxquels nous nous tiendrions pour amener la ville d'Ottawa, la capitale du pays, au même niveau que le reste du Canada, niveau qui est confirmé par des contrôles extérieurs à la Société des Postes et par nos propres contrôles. Même si les résultats obtenus dans le reste du pays ne sont pas encore entièrement satisfaisants, ils sont de façon très nette supérieurs à ceux d'Ottawa. Nous nous sommes donc fixé la fin de l'été comme date à laquelle l'on devrait à Ottawa faire aussi bien que le reste du pays en matière d'acheminement et de distribution du courrier.

En effet, au cours des deux dernières années, la région de la Capitale nationale s'est retrouvée à 15, 20 ou 25 p. 100 inférieure au reste du pays. C'est un problème bien connu, et il n'a pas encore été véritablement résolu.

Il y avait également, comme partie de ce problème, une question de relations entre la direction et les employés. Dans le centre en question ces relations n'étaient sans doute pas les meilleures au pays. Prendre cette décision dont vous parlez—ou pour utiliser vos propres termes, monsieur Wenman, décrire à la direction et aux employés la situation d'Ottawa pour ce qu'elle était, pour autant qu'il faudrait se débarrasser de l'amiante mais également acheminer le courrier rapidement et atteindre ici également les normes nationales, eut été un défi impossible à imaginer il y a deux ans. Or, nous allons—dans les quelques mois à venir—gagner notre pari.

Je me suis donc déjà engagé ailleurs, et je l'ai répété ici, nous allons effectivement obtenir les mêmes résultats ici que dans le reste du pays. Une des raisons pour lesquelles vous voyez sur ce tableau d'information, monsieur le président, une moyenne nationale de courrier local et du courrier acheminé aux alentours de 90, 91, 92 p. 100, et non pas 92, 93 p. 100, tient précisément aux problèmes permanents que nous avons eus pendant les travaux dûs à ces plafonds d'amiante. Il a fallu déplacer les équipes de tri. Il a fallu condamner des espaces entiers pour pouvoir faire le travail de façon sécuritaire.

Je n'ai donc aucun mal à reconnaître le point que vous venez de soulever.

[*Texte*]

• 0955

I think that in the reliability of our measurement systems we are moving away from our own testing to the use of customer tests. We think the most objective and most reliable way of testing our system is to use our customers' results, which is, I think, Mr. Wenman, the reality you are referring to because you are a customer of ours. So, on that score, we have almost 1,000 customers now across the country who are contributing those results, and we are putting those into a program this fall of display to ourselves and to the public as the measures of our performance.

I think that move is one that will eliminate almost entirely concern about whether our performance and the reality are the same.

The Chairman: You have three minutes left, Mr. Wenman.

Mr. Wenman: When I talk about my own riding I am not doing this just in a parochial way; I am talking about this as a national example.

Maybe it is coincidental that the tests I made happened to be in a particular problem area of yours, and maybe it is in fact better elsewhere. I am pleased to hear that that hopes to be corrected in the next couple of months. I will look forward to giving the same test, then, in two months' time. Of course by announcing the test I suppose that invalidates it, but I certainly will have a further check later on, and I hope that in fact I will find that measure of improvement.

I might have added—I cannot expect you to know every situation of course—that Langley is a growth area as well and, if we talk about service to customers, the reality that we do not have enough post office boxes let alone house-to-house delivery, although we have massive subdivisions there that I think are every bit as deserving of door-to-door delivery as we are in either our rural or other city areas that were developed earlier.

Moving beyond the direct delivery of parcels and mail, another problem I know you face that you mentioned is the one of morale, the one of tone. There is a big job to do here.

Again, another local example of the kind of irritation and the lack of co-operation that is built: When we build a post office—for example, in Surrey—and we build a parking lot we are very sharp in our negotiations. So we manage to fool the municipality about the number of parking spaces that are available so all of a sudden not only are there not parking spaces for our customers but also there are not parking spaces for our staff and our post office staff are getting ticketed for using adjacent parking lots. It is just a narrow plan so it says 12 on the plan but really there are only 5 spaces there because actually we were looking at a bus stop down the way and this kind of thing.

I understand how these things happen, but the tonal thing that did to that post office, which has still to be corrected, and the sour taste it left in the mouth of the municipality who had

[*Traduction*]

Pour ce qui est de fiabilité de nos systèmes de mesures, nous laissons de plus en plus nos propres contrôles au profit de contrôles faisant appel au client. Nous pensons effectivement que la méthode la plus objective et la plus fiable est celle qui fait appel aux résultats des clients, ce qui revient à ce dont nous parlait M. Wenman, puisque vous êtes vous-même un de nos clients. À ce sujet, nous avons près de 1,000 clients dispersés dans le pays qui contribuent à cette opération-contrôle, et nous allons les publier à l'automne, pour que le public et les Postes en prennent connaissance.

Je pense que cela fera disparaître tout doute quant à la réalité de nos résultats, et de nos statistiques.

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur Wenman.

M. Wenman: Je cite mon comté, non pas dans un esprit chauvin, mais tout simplement comme un exemple parmi d'autres au pays.

Il se trouve que mes contrôles portent précisément sur une région qui fait problème pour vous, et que les résultats soient satisfaisants ailleurs, peut-être est-ce une coïncidence. Je suis tout de même très heureux d'entendre que l'on espère corriger cette situation d'ici quelques mois. Je me réjouis donc à l'avance des résultats que me donnera le contrôle que je ferai dans deux mois. Evidemment, en annonçant ce contrôle je lui enlève toute validité, mais je ferai encore d'autres vérifications plus tard, et j'espère que je pourrai constater cette amélioration dont vous parlez.

J'aurais pu ajouter—je ne peux pas vous demander de connaître chaque cas particulier bien sûr—que Langley est une région en plein essor, et—puisque vous parlez de service à la clientèle—nous n'avons pas suffisamment de boîtes aux lettres, inutile de parler des distributions à domicile, alors qu'il y a là maintenant des lotissements importants qui y auraient tout aussi droit que n'importe quelle autre zone rurale ou urbaine déjà aménagée depuis plus longtemps.

Pour laisser de côté maintenant la question du courrier et des colis, je sais que vous avez également un problème de moral, disons de climat. Il y a là encore beaucoup à faire.

Voilà donc encore un autre exemple particulier du genre de déception que l'on a, et de manque de coopération qui s'instaurent: Lorsque l'on construit un bureau de poste—à Surrey, par exemple—et que l'on prévoit un parc de stationnement automobile, les négociations sont menées rondement. On arrive donc à tromper la municipalité sur le nombre d'emplacements à louer, si bien que non seulement il n'y a pas suffisamment de place pour les clients, mais il n'y en a même pas pour le personnel du bureau de poste qui est obligé de payer des contraventions pour stationnement illégal. En effet, on prévoyait 12 emplacements sur le plan, mais en réalité il n'y en avait que cinq, parce qu'il y avait aussi un arrêt d'autobus plus loin qui était prévu etc.

Je sais comment ces choses se produisent, mais cela porte préjudice à la poste, qui en subit encore les conséquences, et cela laisse un goût amer auprès des responsables de la munici-

[*Text*]

negotiated, they thought, a great public works project but really ended up negotiating a headache that has annoyed all the business in the area . . .

I think it is very important and I hope that the new corporation will carry a social responsibility and will carry its weight in dealing with municipalities; that in fact if the municipality calls for a given number of parking spaces we will at least fully meet that requirement and not try to chisel it down or reach around it, and then when in fact the damage is done that municipality can talk to you; that the Canadian Post Office is not so powerful that the municipality cannot seem to get a response. It is a big, big job you have to do.

I want you to comment about the tone of your relations with municipalities. I would like you to comment about your tone with the kind of thing that is done that has caused the union people to feel that they are going on strike for a just cause. It is like parking on the Hill is a problem; parking anywhere is a problem. So I would like you to comment on what you can do in that area or what you are doing?

Mr. Warren: Well, I am not sure what the details are of the number of parking lots in Surrey, but I will make it my business to find out. I am reasonably accessible. As the chief executive officer of the corporation, my mail is around 2,000 letters a month; I try to answer them all and I get across this country very frequently.

• 1000

Municipalities, Mr. Wenman, rank amongst our largest customers. One of the things you see in this document, which you will tonally—to use your word—see increasingly, is a Post Office Corporation that is determined to be not politically, or management, or union driven but to be customer driven. I think if there is a tonal approach that you will see coming through our management style, if you like, it is to try to put the customer first for a change, at Canada Post, and let the customer drive Canada Post. The municipalities are customers, they are very big customers of ours and we spend a good deal of time with them. In fact, when we introduced the definition of a letter, a number of municipalities were very concerned that they would have to come to the Post Office. Our approach, rather than legislating them to us, was to sell them, using competitive rates and good service.

When we deal with municipalities as a local corporate citizen who employees people, who buys products locally, and so on, I think the relationships there, by and large, in Canada are good.

In Surrey, on parking spaces, as a former transit man, somebody who was associated with a large transit system in Canada, I do not know whether part of that problem was from trying to encourage some people to use the local transit system or whether it was a question of a commitment that was made and now there is an impression that it has not been fulfilled. I will look into that issue, I will be glad to, but I think tonally, over all, our attitude towards municipalities is not an omnipre-

[*Translation*]

palité qui avait négocié, pensaient-ils, un projet de travaux publics rutilant, qui se révèle sur le terrain être une source de problèmes pour tout le quartier . . .

Je pense donc que la nouvelle société devra prendre en main ses responsabilités sociales, et notamment lorsqu'elle traitera avec les municipalités; lorsque donc la municipalité exigera que soient prévus un certain nombre d'emplacements pour le stationnement, cette exigence sera respectée sans que l'on essaie de resquiller, et que, si une erreur est faite, la municipalité puisse contacter la Société canadienne des Postes, en ayant une chance d'être entendue. Voilà donc beaucoup de travail qui reste à faire, je pense.

J'aimerais donc que vous me disiez ce que vous pensez de vos rapports avec les municipalités. J'aimerais également que vous me disiez ce que vous pensez de ce genre d'incident qui donne aux employés syndiqués le sentiment qu'ils sont tout à fait dans leur droit lorsqu'ils font grève. C'est exactement comme le problème du stationnement sur la colline; le stationnement est un problème partout. J'aimerais donc que vous me disiez ce que vous en pensez, ce que vous pensez pouvoir faire ou ce que vous faites.

M. Warren: Je ne sais pas exactement combien d'emplacements de stationnement automobile il y a à Surrey, mais je vais trouver ce chiffre, j'en fais mon affaire. Je suis raisonnablement accessible. En tant que directeur général de la Société, je reçois environ 2,000 lettres par mois; j'essaie de répondre à toutes les lettres que je reçois et je me rends souvent dans toutes les régions du pays.

Les municipalités, monsieur Wenman, comptent parmi nos plus gros clients. Le taux va changer, comme vous l'avez dit, en ce sens que la société sera de plus en plus dirigée non pas par les politiciens, ou par l'administration ou par les syndicats, mais par les clients. Notre style de gestion va changer en ce sens que nous allons désormais, à Postes Canada, penser d'abord aux clients et orienter nos efforts vers lui. Les municipalités sont des clients, de très gros clients d'ailleurs, et nous y consacrons beaucoup de temps. Au moment où nous avons adopté la nouvelle définition de ce qui constitue une lettre, certaines municipalités craignaient qu'elles soient obligées d'avoir recours au service du bureau de poste. Plutôt que de les y obliger, nous avons essayé de les convaincre en mettant en valeur les tarifs concurrentiels et le bon service que nous étions en mesure d'offrir.

Notre rôle vis-à-vis les municipalités est celui d'une entreprise locale qui octroie à des citoyens qui achètent des produits dans la région. Nos rapports avec les municipalités sont généralement bons.

Pour ce qui est du stationnement à Surrey, j'ai travaillé dans le transport et j'ai dirigé l'un des grands réseaux de transport au Canada et je ne sais pas si le problème est peut-être attribué, en partie, au fait qu'on a tenté d'encourager l'utilisation du réseau local de transport en commun ou si l'on a pris des engagements qu'on ne semble pas avoir respectés. Je veux bien me renseigner, mais je crois qu'en ce qui concerne les municipalités, nous n'y sommes ni puissants ni omniprésents.

[*Texte*]

sent, powerful one because, frankly, we are not powerful; we are selling our services to most municipalities and the people who are there and we view them as customers, first and foremost. I am not saying that every one of the 62,000 people in Canada Post feels that way, but more and more of them are feeling that way or we are not going to survive as a communications and distribution business. There is too much competition.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Wenman.

Le président: Monsieur Deniger, vous avez la parole.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Warren, monsieur le juge, il me fait plaisir que vous ayez accepté de comparaître devant le Comité où je me sens le plus à l'aise, et je tiens tout d'abord à vous féliciter de la décision que vous avez prise en déclarant la semaine dernière la «Semaine de la poste». J'en ai profité pour aller visiter un des cinq centres de traitement de courrier qui existent dans le Grand Montréal,—j'en ai un à Brossard,—et j'ai été fort impressionné par l'esprit des employés à l'intérieur du centre, ainsi que par la qualité de leur travail, le haut niveau de productivité,—on m'a dit que c'était le centre de traitement le plus productif des cinq,—et la compétence de M. Ethier qui agit comme principal gestionnaire du Centre de traitement de courrier. C'est la première fois que j'avais l'occasion d'y aller, et je me donnais, disons, des coups de pied au derrière de ne pas y être allé avant, ce qui m'aurait permis de peut-être mieux comprendre la façon dont vous traitez le courrier.

Mais vous savez dans la circonscription de La Prairie qui est composé des îles de Candiac, La Prairie, Brossard, Greenfield Park, Lemoyne, et Saint-Lambert ce n'est pas le traitement du courrier qui est un problème mais sa livraison. Hier soir, tard dans la soirée, quand j'ai reçu votre document de 13 pages signé par le juge Marin et vous, monsieur Warren, certains mots me «sautaient» aux yeux.

Le mot «progrès», par exemple, à la page 1. A la page 3, les mots «nouvelle attitude», «meilleur service possible à ses clients et à les satisfaire»; encore à la page 3, vers le bas de la page, «la qualité du service est liée au désir de bien servir la clientèle»; plus loin à la même page, «non seulement la qualité du service est notre devoir mais elle est essentielle à notre succès». A la page 4, «nous faisons tout en notre pouvoir pour améliorer notre service et accroître la satisfaction de nos clients». Et plus loin, je ne sais pas à quelle page parce qu'elles ne sont pas numérotées, vous dites:

> Sur le plan interne, nous avons déjà réduit nos coûts considérablement. Par exemple, nous avons réduit nos effectifs de 3,000 employés par simple attrition;

Ma question est simple, monsieur Warren. Prenons juste la ville de Brossard, par exemple. Quand est-ce que les gens qui habitent dans la rue Ardennes, la rue Aumont, la rue Mauriac, la rue Mondor, la rue Ovide, la rue Pelletier, la rue Racine, la rue Renard, la rue Rivard, la rue Rhoda la rue Rousseau, la rue Salvador, la rue San Francisco, la rue San Diego, la rue Salzbourg, la rue Simon, la rue Strauss, la rue Surprenant, la rue Tisserand, la rue Tolstoï, la rue Toscani, la rue Touran-

[*Traduction*]

À vrai dire, nous n'y sommes pas très puissants; dans la plupart des cas, nous vendons nos services aux municipalités et aux résidents. Ce sont, d'abord et avant tout, des clients. Je ne dis pas que cet avis est partagé par chacun de nos 62,000 employés, mais ils sont de plus en plus convaincus. S'ils ne l'étaient pas, nous ne pourrions pas poursuivre en tant que distributeur et société de télécommunication. Il y a, tout simplement, trop de concurrence.

Le président: Merci. Merci, monsieur Wenman.

The Chairman: Mr. Deniger, you have the floor.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Warren, Judge Marin, I am pleased that you agreed to appear before the committee where I feel the most comfortable and I would like to begin by congratulating you on your decision to make last week "Postal Week". I took the opportunity to visit five mail processing centres in Greater Montreal—I have one in Brossard—and I was very much impressed by the spirit shown by employees working in the centre, the high level of productivity—I was told that it was the most productive of the five centres—and by the competence of Mr. Ethier, who was the principal manager of the mail processing centre. It was the first opportunity that I had had to visit the centre and I was kicking myself that I had not gone before, as it might have helped me to better understand the way in which you process mail.

You are aware that in La Prairie riding, which covers the Candiac Islands, La Prairie, Brossard, Greenfield Park, Lemoyne and Saint Lambert, it is not mail processing that is the problem; it is delivery. Late last evening when I received the 13 page document signed by Judge Marin and by yourself, Mr. Warren, certain words leapt out at me.

On page 1, for example, you refer to "progress". On page 2, you talk about (*a*) "new attitude", an attitude dedicated to "customer service and customer satisfaction"; on page 3, you say that "good service is based on a desire to serve the customers well"; further along, on the same page, you say, "quality service is not only our duty but also vital to our corporate self interest". Still on page 3, you say that "we are doing everything we can to improve the quality of our service and increase customer satisfaction". Later, on page 8 of the English version, you say:

> Internally, we have already achieved substantial savings. We have reduced the number of positions in the corporation by 3,000—through attrition.

My question is simply, Mr. Warren. Let us take just Brossard, for example. When will the people who are living on Ardennes Street, Aumont Street, Mauriac Street, Mondor Street, Ovide Street, Pelletier Street, Racine Street, Renard Street, Rivard Street, Rhoda Street, Rousseau Street, Salvador Street, San Francisco Street, San Diego Street, Salzbourg Street, Simon Street, Strauss Street, Surprenant Street, Tisserand Street, Rolstoi Street, Toscani Street,

[*Text*]

geau, la rue Turgeon, la rue Alfred et la rue Sébastien, . . . ça c'était la liste des 9-9 du maître de poste de Brossard d'il y a déjà quelques semaines, parce que c'est un quartier qui prend de l'expansion, — quand est-ce que ces milliers de contribuables vont avoir droit à un service de la poste?

• 1005

Mr. Warren: Mr. Chairman, before . . .

The Chairman: Go ahead, sir.

Mr. Warren: —I answer the Hon. Member's specific question about those streets and when service will be provided, if you would permit me I would like to remind this committee that from 1978 to 1981 there was a virtual freeze in Canada, just before the Crown corporation came into being, on the extension of letter carrier services. There were very few exceptions during that period of time.

Since the Crown corporation was formed in 1981, we have extended letter carrier service to over 320,000 additional homes and businesses in Canada. Now, there is never enough—there is always a street and then another street that is built, and there is never totally enough. But in balancing the need for improved service with the need to balance our budgets we think, generally speaking, we have done pretty well in providing additional letter carrier service, and that is only one dimension of service. We see service as speed, reliability and then your point, which is availability of service.

On that score, we think a third of a million points of call is a pretty effective extension of service, that part of service, in the middle of a recession . . . That kind of extension had been literally frozen by government in the past, when Canada Post was a department.

Now, going specifically, Mr. Chairman, to the Hon. Member's request about his own area and some of the streets that he is mentioning, I would have thought that the announcement that I made about a month ago . . . In addition to the 320,000 points of call we have already implemented, we are, during the course of this year, going to extend letter carrier service to another 46,000, and that will include many of the streets that the Hon. Member read out. I expect that those will be in operation with letter carrier service—I am not sure that all the streets were, because the Hon. Member was reading them out rather quickly—by late this summer. So as part of our commitment to extend letter carrier service this year, I think a number of the areas that the Hon. Member mentioned are going to get letter carrier service.

M. Deniger: Monsieur Warren, j'aurais peut-être raison de me réjouir de votre réponse. D'ailleurs, je savais déjà l'année dernière que ma circonscription était classifiée »zone prioritaire», et que, pour cette raison, j'étais en droit de m'attendre à ce que les gens de ma circonscription aient un service à domicile.

Je trouvais, monsieur le président, tout à fait incroyable que l'on construise dans une rue à Saint-Lambert, à côté d'un immeuble à appartements de neuf ou dix étages, un autre immeuble à appartements de neuf à dix étages et que pour des raisons purement administratives et qui oublient entièrement le

[*Translation*]

Tourangeau Street, Turgeon Street, Alfred and Sébastien Street—that is the list that the Brossard postmaster gave me a few weeks ago, because the neighbourhood is expanding—when are the thousands of taxpayers who live on these streets going to have postal service?

M. Warren: Monsieur le président, avant de . . .

Le président: Allez-y, monsieur.

M. Warren: . . . répondre à la question posée par l'honorable député concernant les rues qu'il a nommées et la date à laquelle le service commencera, je rappelle aux membres du Comité qu'entre 1978 et 1981, juste avant la création de la Société, on a, à toutes fins pratiques, gelé l'expansion du service de livraison du courrier. Pendant la période en question, il y a eu très peu d'exceptions.

Depuis la création de la Société en 1981, nous avons étendu le service à quelque 320,000 résidences et entreprises canadiennes. Evidemment, le service n'est jamais adéquat: on ne finit jamais de construire de nouvelles rues. Mais nous avons généralement réussi à réconcilier la nécessité d'améliorer le service et celle d'équilibrer notre budget; nous avons réussi à étendre le service, mais ce n'est là qu'un seul élément. Pour nous, le service se compose de trois éléments: la rapidité, la fiabilité et, comme vous l'avez dit, l'accès.

Nous avons ajouté un tiers de million de nouveaux points de livraison et nous croyons que c'est considérable, surtout en pleine récession. Lorsque Postes Canada était un ministère du gouvernement, on a imposé un gel; on ne pouvait rien ajouter.

Pour ce qui est de la circonscription de l'honorable député et des rues qu'il a citées, j'aurais pensé que les mesures que j'ai énoncées il y a environ un mois . . . En plus des 320,000 points de livraison que nous avons déjà ajoutés, nous avons l'intention, cette année, d'étendre le service à quelque 46,000 nouveaux points et cette expansion touchera un grand nombre des rues citées par l'honorable député. Je m'attends à ce que ces rues soient desservies—je n'ai pas retenu tous les noms, car l'honorable député les a lus un peu vite—avant la fin de l'été. Conformément à l'engagement que nous avons pris d'étendre le service cette année, certains des quartiers cités par l'honorable député seront desservis.

Mr. Deniger: Perhaps one day, Mr. Warren, we will have reason to be pleased with your answer. I knew last year that my riding was classified as a "priority zone" and so I had a right to expect that the people in my riding would get home delivery service.

I found it absolutely incredible, Mr. Chairman, that on St. Lambert Street they were building a nine- or ten-floor apartment building next to another nine- or ten-floor apartment building and that, for purely administrative reasons that

[*Texte*]

consommateur, l'on fasse la livraison du courrier à un édifice et pas à l'autre.

Et ça, monsieur Warren, comme député ça ne s'explique pas à ses commettants. Vous pouvez m'expliquer qu'il y avait un gel dans le passé. Vous pouvez me dire que vous avez des problèmes syndicaux, mais moi je vous dis que ça ne s'explique pas. J'ai pris la peine, ce matin, parce que vous deviez comparaître cet après-midi et je croyais avoir l'avant-midi pour me préparer davantage, j'ai pris la peine quand même ce matin, très tôt, d'appeler des gens qui travaillent au bureau de poste dans ma circonscription, parce que j'ai reçu de vous une lettre, au début du mois de mai, me disant que sur la rue Leman, à Saint-Lambert, effectivement, il y aurait une forte possibilité qu'il y ait livraison avant la fin du mois d'août. Et je donne ça, monsieur le président, comme exemple, comme je pourrais en donner tellement d'autres.

Mais monsieur Warren, ça fait un an et demi que des gens habitent dans ce quartier-là à Saint-Lambert. Ca fait un an et demi qu'ils doivent aller chercher leur courrier au bureau de poste, et ce sera là le sujet de la deuxième partie de mes questions cet avant-midi, savoir les bureaux de poste ainsi que leurs heures d'ouverture et de fermeture.

• 1010

Croyez-vous vraiment que ce soit normal de consacrer un an et demi à étudier les routes afin de les aligner à nouveau et,ensuite, de venir me dire à moi, qui transmettrai ce message à mes électeurs, que ça demandera peut-être encore quatre ou cinq mois avant que l'on distribue le courrier, et ce, si tout va bien, s'il n'y a pas de grève, s'il n'y a pas de récession, si les taux d'intérêt n'augmentent pas trop et s'il ne pleut pas trop? Eh bien moi, je trouve cela tout à fait inacceptable!

Lorsque je me suis entretenu avec les gens des bureaux de poste ce matin, on m'a dit que cela était possible, mais que ce n'était pas «coulé dans le ciment».

Je me reporte à une lettre que vous m'aviez écrite le 15 décembre dernier dans laquelle vous me disiez que cela se ferait très rapidement. Mais ce n'est pas encore fait! Alors en termes de mois, cela voudrait dire quoi? Deux mois ou vingt-quatre mois?

Mr. Warren: Mr. Chairman, we have an overall problem that I think probably the government as a whole faces, that many other private sector and public services face, and it is the question of scarce resources and almost limitless demand. I am sure the Hon. Member appreciates that.

There are some trade-offs here. Let me give you an example of one. We made a decision as a corporation not to raise postal rates in 1984, to try in effect to extend a freeze on the cost of service for, hopefully, close to two years. Now, you cannot do everything at once and I think—if I can suggest—what your constituents are looking for overall from postal service is value for money. We find that that is an important factor. And value for money is partly service, the speed of it and the reliability, as Mr. Wenman was raising, the availability—which is the single factor that you are raising—and we think price is important.

[*Traduction*]

completely ignored the consumer, mail is delivered to one building and not to the other.

And that, Mr. Warren, is something that a member of Parliament cannot explain to his constituents. You can tell me that there was a freeze in the past. You can tell me that you were having union problems, but I am telling you that it cannot be explained. Although you were supposed to appear this afternoon and I thought that I would have the morning to prepare myself, I took the trouble very early this morning to call people who work in the Post Office in my riding, because I had received a letter from you at the beginning of May telling me that there was a strong possibility that there would be delivery on Leman STreet in St. Lambert by the end of August. That is one example, Mr. Chairman, and I could give you many others.

But people have been living in that neighbourhood in St. Lambert for a year and a half now, Mr. Warren. For a year and a half they have had to go and get their mail at the Post Office. And that will be the subject of the second part of my questioning this afternoon: Post Offices and their opening and closing times.

Do you think that it is normal that it should take a year and a half to look at the routes and realign them? And then you tell me, and I will tell my constituents that it may take another four or five months before they get delivery and only if all goes well, if there is no strike, if there is no resection, if the interest rates do not go up too much and if there is not too much rain! Well, I can tell you that I find that totally unacceptable!

When I talked to the people from the post office this morning, they told me that there was a possibility but that it was not etched in stone.

I would now like to refer to a letter that you addressed to me on 15th December last, in which you told me that it would be done very quickly. And it has not yet been done! So what are we talking in terms of months? Two months or twenty four months?

M. Warren: Nous faisons face aux mêmes problèmes, monsieur le président, que le gouvernement et bien d'autres entreprises privées et publiques. Je parle du fait que les ressources sont très limitées, alors que la demande est presque illimitée. Je suis sûr que l'honorable député en a conscience.

Il faut faire des choix et je vais vous donner l'exemple d'un choix que nous avons dû faire. La société a décidé de ne pas augmenter les tarifs en 1984, c'est-à-dire, de geler le prix du service pour presque deux ans. On ne peut pas tout faire et s'il y a bien une chose que vos commettants demandent à la Société des Postes, c'est que le service en vaille le prix. Nous croyons que c'est là un élément important. Et la réponse à la question de savoir si le service en vaut le prix dépend à la fois de la rapidité, de la fiabilité et, comme M. Wenman l'a dit, de l'accessibilité. Quant à vous, monsieur Deniger, vous n'avez

[*Text*]

Now, we cannot freeze prices, which we have done, and at the same time double-up or triple-up and respond to every single request in Canada for door-to-door letter carrier service and at the same time respond to our third objective, which I think all parties in the House supported when our Bill went through not that long ago, to balance our budget. So our problem is to try to handle this balancing act, and the balancing act is one between service, people and the bottom line.

If you are asking me specifically, in your area you have had to wait for this period of time—there have been other parts of the country where this has happened—there is another factor involved. In order to lift that freeze that was imposed up to 1981, we negotiated with the Letter Carriers' Union a contract in January of 1982 which was a first for Canada Post. To oversimplify it, what we did was to find $40 million worth of savings in the delivery of the mail. Then we negotiated a split of that $40 million between the Letter Carriers' Union and the customer. The customer got $20 million and we have ended up being able to service 320,000 homes and businesses, literally, without any increase in the number of letter carriers for the last two and one-half years.

Now, in some areas of the country the implementation of that agreement, what it actually meant and so on, has created some problems. I would say minor ones. In some cases where we have made commitments and said we are going to have the service into you as a result of this productivity bargaining, which we think is an important aspect for the future in getting value for Canadians out of the Post Office, there have been delays in some areas. In others, we have been there on time.

So, in your own situation, I understand the problem you are raising; there are some similar problems in other parts of the country. We are trying to do our best to respond to a very wide range of demands. As I said in my earlier comments, we are going to try to implement them in your area by late summer. If there have been delays in the past . . . You know, we do not want to delay that kind of thing with our customers, but our resources are limited and you cannot do everything at once—particularly in the middle of the economic climate we are operating in.

M. Deniger: Quant à la question de vos ressources, monsieur Warren, j'ai l'intention d'y revenir lors du troisième tour. Mes questions lors du deuxième tour porteront sur les heures d'ouverture des bureaux de poste, mais au troisième tour, je vous poserai des questions sur vos ressources, aussi suffisantes ou insuffisantes soient-elles.

Vous nous avez parlé de vos responsabilités. Mais vous savez fort bien que la loi accorde également aux députés et au gouvernement certaines responsabilités dont celle, entre autres, d'ordonner à la Société d'améliorer et d'accroître les services si le gouvernement le juge nécessaire.

Eh bien moi, à titre de membre du gouvernement et de parlementaire canadien, je tiens à vous dire que je ne peux pas et ne pourrai jamais faire comprendre aux gens de ma circonscription qu'ils ne possèdent aucun autre service fédéral

[*Translation*]

parlé que de l'accessibilité alors que nous croyons que le prix est tout aussi important.

Nous ne pouvons pas, en même temps, geler les prix comme nous l'avons fait, étendre le service à tous ceux qui le demandent et répondre à notre troisième objectif, objectif qui a d'ailleurs reçu l'appui de tous les partis lorsque le projet de loi a été adopté il n'y a pas longtemps: celui d'équilibrer notre budget. Nous devons donc essayer de réconcilier ces trois éléments: le service, les gens et les sous.

Vous dites que vos commettants ont dû attendre et il y a d'autres Canadiens qui ont dû attendre, eux aussi; mais il y a un autre élément qui entre en jeu. Pour mettre fin au gel qui avait été imposé jusqu'en 1981, nous avons négocié, en janvier 1982, notre première convention avec le Syndicat des postiers. C'est-à-dire, pour simplifier un peu trop, nous avons réussi à réduire de 40 millions le coût de livraison du courrier. Nous avons alors réparti ces 40 millions entre le Syndicat des postiers et les clients. Les clients ont reçu 20 millions et nous avons pu, sans que le nombre de postiers ait augmenté depuis deux ans et demi, étendre le service à 300,000 maisons et entreprises.

Dans certaines régions, la mise en pratique de cette convention a créé des problèmes. Des problèmes que je qualifierais de peu importants. Après avoir négocié des augmentations de productivité—et nous croyons que ces négociations aident à assurer que le bureau de poste servira bien les Canadiens à l'avenir—nous avons pris des engagements, mais dans certaines régions il y a eu des retards. Dans d'autres, les échéances ont été respectés.

Pour revenir à votre situation, je comprends le problème; on a eu des problèmes semblables dans d'autres régions. Nous faisons de notre mieux pour répondre à des besoins qui sont très diversifiés. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous comptons pouvoir offrir le service avant la fin de l'été. Il y a eu des retards . . . Nous ne voulons évidemment pas que nos clients attendent pour recevoir le service, mais nos ressources sont limitées et on ne peut pas tout faire en même temps—surtout lorsque la conjoncture est difficile.

Mr. Deniger: As for your resources, Mr. Warren, I tend to come back to them on third round. My questions on second round will deal with the opening and closing times of post offices; but on third turn, I will question you about your resources, be they adequate or inadequate.

You talked about your responsibilities. But you know perfectly well that the act also gives members of Parliament and the government certain responsibilities, including that of ordering the post office to improve or increase services if the government feels that it is necessary.

I, as a member of the government and as a member of Parliament, I would like to tell you that I cannot and will never be able to make the people in my riding understand that

[*Texte*]

plus visible que le service postal, mais qu'ils le tiennent pour acquis.

• 1015

Les Canadiens, enfin ceux qui habitent dans ma circonscription, qui déménagent d'un secteur où le service postal était assuré pour aller demeurer dans une nouvelle maison, dans un autre quartier de Brossard qui n'a pas de service postal, ne comprennent pas cela, eux. Ils admettent tout d'abord que, puisqu'ils sont citoyens canadiens et qu'ils paient des impôts, et croyez-moi dans ma circonscription ils en paient, ils ont droit à un service postal adéquat.

Si vous vous avez des responsabilités d'administrateur et de gestionnaire, moi aussi j'en ai en tant que parlementaire. La loi m'autorise de vous demander, pas moi personnellement mais comme membre du gouvernement, d'accorder un meilleur service. Et c'est ce je vous dis et c'est ce que je demande pour les gens de ma circonscription. Je demande un meilleur service postal.

A propos de . . . Et je terminerai là-dessus car je crois que mes 15 minutes du premier tour sont écoulées; j'aurai d'autres questions à vous poser aux deuxième, troisième et peut-être quatrième tours. Vous avez pris un engagement engagement ce matin, à savoir que les demeures de ma circonscription seront desservies vers la fin du mois d'août. Je verrai à ce que vous teniez parole, monsieur Warren! Les gens de ma circonscription devraient donc bénéficier d'un service postal d'ici la fin du mois d'août.

J'en arrive à la conclusion. Ce qui m'attriste dans tout cela, c'est qu'à la fin du mois d'août, si les élections n'ont encore eu lieu, on en sera probablement à la fin d'une campagne électorale, et les gens de la circonscription de La Prairie croiront que le service postal qu'ils recevront à ce moment-là leur est accordé parce qu'il y a des élections. Ils ne penseront pas qu'ils l'ont obtenu parce qu'ils se devaient de l'acquérir, parce qu'ils le méritaient, parce que vous avez jugé à propos qu'ils l'obtiennent ou que moi, par mes revendications, je le leur ai obtenu. On dira que c'est très cynique. Ces gens-là habitent dans des quartiers depuis un an et demi, ils n'ont pas été desservis par la poste depuis tout ce temps et, tout à coup, on leur accorde un service postal à la fin du mois d'août! On sera en période électorale et ça sentira la politique à plein nez.

Mais encore une fois, le grand perdant ce sera vous, car je n'ai pas l'impression de perdre mon temps lorsque je vous demande, à vous président de cette Société, d'améliorer votre service.

Je reviendrai sur ce sujet au deuxième tour, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Mr. Warren.

Mr. Warren: Just one brief comment, Mr. Chairman. I announced the 46,000 new points of call over two months ago, and later we mentioned, a week or so later, in the localities across Canada where those resources would be applied. There was a reason for that—clearly to let you and other members

[*Traduction*]

there is no other federal service that is more visible than the postal service, but that they take it for granted.

Canadians, at least those who live in my riding and who move from an area where there was postal service to a new house in another neighbourhood in Brossard where there is no service, do not understand it. They take it for granted that, since they are Canadian citizens and taxpayers—and believe me, in my riding they pay a lot, they have a right to adequate postal service.

You have responsibilities, as an administrator and manager, but I also have responsibilities as a member of Parliament. The Act empowers me—not personally, but as a member of government—to order you to provide better service. And that is what I am saying and that is what I am demanding for the people in my constituency. I am demanding better postal service.

Also—and I will end with this because I believe my 15 minutes are up. I will have other questions for you on second, third and maybe fourth round. You made a commitment this morning that homes in my constituency will get service by the end of August. I will see that you keep your word, Mr. Warren! The people in my riding should have postal service by the end of the month of August.

I am getting to the end of my questioning. What saddens me about all of this is at the end of August, if we have not had elections yet, we will probably be at the end of an electoral campaign. And when the people of La Prairie get postal service at the end of August, they will think that they got it because of the election. They will not think that they got it because they felt that they had to get it, because they deserved it, because you felt that it was appropriate that they get it or because I got it for them by making demands. It seems very cynical. These people have been living in those neighbourhoods for a year and a half and they did without postal service for all of that time. Suddenly, they get postal service at the end of August! It will be election time and the whole thing will reek of politics.

Once again, you will be the big loser, because I do not think that I am wasting my time when I ask you, as president of the corporation, to improve your service.

I will come back on second round, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Monsieur Warren.

M. Warren: Une brève observation, monsieur le président. Il y a plus de deux mois, j'ai annoncé que le service serait étendu à 46,000 nouveaux points de livraison; une semaine plus tard, dans des villes partout au Canada, nous avons nommé les endroits où les ressources en question seraient déployées. Il

[*Text*]

know that this was our program for this year which emanates from the corporation and not from some other process.

Mr. Deniger: Do you believe you can meet your deadlines?

Mr. Warren: Well, Mr. Chairman, the 320,000 people who have received additional service since 1981 and who prior to that were being told no additional service for three years, they believe us.

Mr. Deniger: Well, let us see if you can deliver.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Mr. Kristiansen, 15 minutes.

Mr. Kristiansen: Yes, Mr. Chairman.

Glad to have you here again, Mr. Warren, and your other staff. I would say in prefacing that I, of course, as you and your staff are aware, have had a number of complaints, as have all members. That is to be expected in any institution that attempts to serve so many people. But, quite frankly, in view of what I and my colleagues in my own party have regarded as the unrealistic and stupid restrictions placed on Canada Post Corporation by both the government and Parliament in 1980-1981, namely financial self-sufficiency by 1986, at the same time as we and the public were demanding service improvements, and demands to and expectations from the new corporation were at an all-time high, I think, relatively speaking at least, the corporation—the management and the employees and everybody associated with it—deserves a great deal of credit for the progress it has made since that time during a period of those kinds of restrictions.

As an example, while I have not kept exact statistical information in my own office, I have a fairly good idea of the changes in delivery time, especially of the first-class mail. When I first arrived here in February of 1980, the impression I had, and it is a reasonably accurate one, is that most of my first-class mail at that time from my own riding in the interior of British Columbia was taking anywhere from one and a half weeks up to two to two and a half weeks to reach my office in Ottawa, and about the same the other way around. That has now got to the point, in terms of first-class mail, where I can generally expect it in three days, sometimes in two days.

• 1020

The odd one, of course, goes over; but we all make mistakes, and there is lots of room in an organization the size of Canada Post for errors to take place.

So in that regard I feel that substantial progress has been made, to the credit of everybody in the corporation, despite the handcuffs that I think we have unfairly placed upon the corporation in that period.

I would be much more inclined—and I know many other Canadians would be—to give even more credit if the Canada Post Corporation would at least speak out—and it will take some time, I am sure, to get a response—and suggest that if Canadian consumers are going to get the service to which they are entitled, that 1986 artificial deadline has to be lifted,

[*Translation*]

s'agissait de vous mettre au courant, vous et les autres députés, de notre programme pour l'année en cours. Ce programme est établi par la société elle-même et non par d'autres instances.

M. Deniger: Croyez-vous pouvoir respecter les échéances?

M. Warren: Eh bien, monsieur le président, les 320,000 clients qui ont reçu le service depuis 1981, des clients à qui ont avait dit qu'il n'y aurait pas de service additionnel avant trois ans, ils nous croient.

M. Deniger: On verra si vous y arriverez.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Monsieur Kristiansen, vous avez 15 minutes.

M. Kristiansen: Oui, monsieur le président.

Je suis ravi de vous revoir, monsieur Warren, et de revoir ceux qui vous accompagnent. Je tiens d'abord à dire que comme les autres députés, j'ai reçu, comme vous et votre personnel le savent, un certain nombre de plaintes. Toute institution qui essaie de desservir tant de clients reçoit des plaintes. Étant donné les restrictions que le gouvernement et le Parlement vous ont imposées en 1980-1981, à savoir l'autonomie financière avant 1986 en même temps que le public demandait une amélioration du service et s'attendait à ce que la Société—les administrateurs, les employés et tout le monde—lui donne plus qu'on ne lui avait jamais demandé, des restrictions qui étaient, d'après moi et d'après mon parti bêtes et irréalistes, je crois qu'il y a lieu de vous féliciter des progrès qui ont été réalisés.

Je n'ai pas monté de dossier, mais j'ai une assez bonne idée du temps qu'il fallait, et qu'il faut maintenant, pour livrer le courrier, surtout le courrier de première classe. Lorsque je suis arrivé ici en février 1980, j'avais l'impression, et je crois que mon impression était plus ou moins juste, qu'il fallait entre une semaine et demie et et deux semaines et demie pour qu'une lettre première classe se rende de ma circonscription à l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à Ottawa, et qu'il fallait le même temps dans le sens inverse. Aujourd'hui, pour le courrier première classe, il faut généralement trois jours, parfois deux.

Evidemment, il y en a toujours une qui passe à travers nos filets; mais nous commettons des erreurs et au sein d'un organisme de la taille de la Société canadienne des postes, il est presque inévitable que des erreurs soient commises.

Si bien que je pense que des progrès considérables ont été accomplis grâce aux efforts de chacun à la société malgré les menottes qui, à mon avis, ont été injustement passées à la société à cette époque.

Je serais davantage enclin, et je sais que c'est le cas de nombreux autres Canadiens, à accorder davantage de crédits à la Société canadienne des postes si elle pouvait dire, et, j'en suis sûr, il faudra attendre un certain temps pour obtenir une réaction, que si les consommateurs canadiens veulent obtenir le service auquel ils ont droit, cette date limite artificielle de 1986

[*Texte*]

extended, or modified in some way—or some statement of approaching flexibility. Because of industrial relations in Canada Post this year, I think it would be silly to expect the government to move on that immediately, but I think if the request were made clearly by yourself and your officers to this committee, to Parliament, or to the government, we would not only be able to look more favourably on the other progress being made, but I would think that gesture at least might have some favourable impact on the attitudes even of some of the employees, if they felt that some attempt were being made to have these rather vast, current, past, and, potentially, future improvements take place at other cost than their own. I am sure, from what I have heard, they are willing to share in the costs of improving service and expanding it; but they do not want to be the only ones doing so.

I would like to move on just from those opening comments to a few points. One is about productivity. I see, according to the reports, the revenue per employed person-year—1979, $17,806; 1980, $23,759. It has continually increased. In 1983 the figure was $36,307 per employed person-year.

Considering that your revenues and costs are getting closer and closer and closer, that suggests a rather remarkable increase in productivity in Canada Post during that period. At least that is the way it occurs to me. Can we expect the revenue per employee to double again over the next five years; and what are Canada Post's plans for rates by type of mail; say first-, second-, third-, and fourth-class mail? What are your plans over the coming period? And what more information, showing, for example, unit labour costs, using various yard-sticks, are presently available, or could you make available to myself and other members of this committee? That is the total cost divided by the total person-year worked.

Mr. Warren: Mr. Chairman, I am not quite sure what figures Mr. Kristiansen was referring to in person-year costs, because at the end of his comments he related those to vastly improved productivity. I did not quite get the connection.

In the material in front of you, Mr. Kristiansen, are some charts which show you what productivity improvement we have achieved to date in the corporation, and on page 49 of the document there is, for example, a chart which shows you what has happened in mail processing back to the 1978-1979 period. As you can see, we have gone from a level of about 308 letters processed per hour worked per person to something close to 320. The figure is a little better than that now. But I have to tell you that that 4% increase in productivity in the processing end of our business, which is $800 million worth of our expenditures, is what I would label as modest in relation to what we I think have to accomplish. When I say that, I think we need some points of comparison. So Canada Post Corporation looks to other jurisdictions that are comparable to Canada to see what they are doing in terms of productivity within the postal system. We find on this chart, on page 49, that if you look at comparable productivity levels in the United States, in USPS, where their plants generally are not as highly mech-

[*Traduction*]

doit être levée, prolongée, ou modifiée de quelque façon ou qu'une souplesse accrue lui soit accordée. En raison des relations industrielles que la Société canadienne des postes a connues cette année, il serait naïf de s'attendre à ce que le gouvernement agisse immédiatement, mais je crois que si vous et vos collaborateurs formuliez cette demande clairement auprès de ce Comité, du parlement ou du gouvernement, non seulement pourrions-nous considérer d'un oeil plus favorable les autres progrès déjà réalisés, mais je pense que ce geste même aurait un impact favorable sur l'attitude manifestée par certains employés s'ils pensaient qu'une tentative était faite pour que ces améliorations vastes, actuelles, passées et futures ne se fassent pas à leur détriment. D'après ce que j'ai déjà entendu, je suis sûr qu'ils seraient disposés à partager les frais qu'entraînent l'amélioration et la multiplications des services; mais ils ne veulent pas être les seuls à payer les pots cassés.

Permettez-moi de faire quelques autres observations. L'une porte sur la productivité. Selon les rapports que j'ai devant les yeux, le revenu par année-personne en 1979 était de 17,806$ et en 1980 de 23,759$. Ce revenu a continuellement augmenté. En 1983, ce chiffre s'élevait à 36,307$.

Étant donné que vos recettes se rapprochent de plus en plus de vos coûts, l'accroissement de la productivité de la Société canadienne des postes au cours de cette période a dû être remarquable. C'est mon impression du moins. Pouvons-nous espérer que le revenu par employé doublera une nouvelle fois au cours des cinq prochaines années? Et qu'entend faire la Société canadienne des postes à propos des frais postaux par catégorie, disons, pour le courrier de première, deuxième, troisième et quatrième classe? Quels sont vos projets au cours des prochaines années? Et quels autres renseignements indiquant, par exemple, les autres mesures de ce genre pourriez-vous me donner ainsi qu'aux autres membres de ce Comité? Je veux parler du coût total divisé par employé.

M. Warren: Monsieur le président, je ne sais pas très bien à quel chiffre M. Kristiansen faisait allusion lorsqu'il parlait des coûts par année-personne car à la fin de ses observations, il a établi un rapport entre ces chiffres et l'accroissement de la productivité. Personnellement, je ne vois pas où est le rapport.

Dans les documents qui sont devant vous, monsieur Kristiansen, figurent quelques tableaux qui vous montrent l'étendue de l'accroissement de la productivité à la société jusqu'à ce jour et à la page 49 de ce document figure, par exemple, un tableau qui vous montre l'évolution du traitement du courrier à partir de 1978-1979. Comme vous pouvez le constater, le nombre de lettres triées par heure est passé par personne de 308 à près de 320. Ce chiffre a d'ailleurs encore augmenté. Mais je dois vous dire que cette augmentation de 4 p. 100 de la productivité dans le domaine du traitement du courrier, ce qui représente 800 millions de dollars, est modeste, je dirais, par rapport à ce que nous devons accomplir. Cela dit, je pense qu'il faut établir certains points de comparaison. Ainsi, la Société canadienne des postes analyse la productivité du système postal dans des pays qui peuvent se comparer au Canada. Sur ce tableau, page 49, figurent les niveaux de productivité comparables aux États-Unis, au sein du système postal américain, où leurs centres ne sont pas en général aussi mécanisés ni automatisés que les

[*Text*]

anized and automated as ours are . . . There is another chart in this presentation that shows that in our own operation—in fact, if you go back two pages to page 47—at one time, in 1970, Canadian postal inside workers were operating at about the same level of productivity as their American counterparts. Since then, the gap has steadily widened. We now see the U.S. postal service with plants that are as good—or not as good, in some cases—as our own operating with 20% or 30% better productivity.

• 1025

You were talking about rates: I am often asked why, in the United States, you can mail a first-class letter for 20¢ and here it costs 32¢. If you wash out the currency difference, the exchange, I would say that the single, the most predominant reason is the difference in productivity.

If you use that comparison, we have some distance to go in the next few years, in our view, to get our productivity up to acceptable levels, not just in mail processing, Mr. Kristiansen, but also in management, in controllable overheads, and so on. We have taken $95 million out of our controllable overheads in the last two years as part of managing Canada Post in a leaner, more effective way. That does relate to your question on rates.

On rates, we have stated very clearly that we are currently in a freeze period. We will extend it to the end of 1984, so we will be almost two years without a postal rate increase. We are doing that for customer reasons. We are on the edge of price tolerance in some of our product lines, so we simply cannot, as a matter of business, extend those rates any further or we are going to get competition in the courier business, in the parcel business, in the electronic mail business and even, in an indirect way, in the letter business from many other sources, so we have to keep those rates frozen for that period of time.

What about beyond 1984, which was implicit in your question? There we are going to have to keep our rates competitive, they are going to have to be market oriented, not driven by any other consideration but the one of remaining competitive. I frankly think, Mr. Chairman, our customers, both individual Canadians and small business and large businesses, are going to benefit from that reality of having to keep our rates at competitive, market oriented levels. To do that, we have to go inside the corporation and become more efficient, we have to become more productive and the tone and attitude of all of use inside the corporation have to change—otherwise the taxpayer and the customer are going to have to be burdened with an increasing amount of the cost of running the postal system.

One last comment: You will notice, in one of the charts in here, which is rather interesting, who bore the burden for the first couple of years of the turnaround of Canada Post. Have a look at the chart, it is interesting. It was the taxpayers, through subsidies and some very substantial rate increases in

[*Translation*]

nôtres . . . à la page 49 figure un autre tableau qui montre, au sein de notre propre système, qu'à une époque, en 1970, les employés des Postes étaient aussi productifs que leurs homologues américains. Depuis lors, cet écart n'a cessé de s'approfondir. Le système postal américain qui s'est doté de centres tout aussi bons, ou dans certains cas moins bons, que les nôtres, connaît une productivité supérieure à la nôtre de 20 à 30 p. 100.

Vous parlez des tarifs postaux. On me demande souvent pourquoi, aux États-Unis, une lettre de première classe est affranchie à 20 sous alors qu'il faut 32 sous ici pour affranchir la même lettre. Si vous ne tenez pas compte du taux de change, je dirais que la seule raison, la principale raison, vient de sa différence de productivité.

Par conséquent, si l'on compare notre système au système américain, nous avons quelques retards à rattrapper au cours des prochaines années pour que notre productivité atteigne un seuil acceptable, non seulement dans le domaine du tri du courrier, monsieur Kristiansen, mais au niveau de la direction, des frais généraux et ainsi de suite. Nous avons réussi à supprimer 95,000,000$ de frais généraux au cours des 2 dernières années pour rendre la Société Canadienne des Postes plus rentable. Cela pèse également sur les tarifs postaux.

Par ailleurs, nous avons déclaré sans ambiguïté que nous n'augmenterions pas nos tarifs, et ce, jusqu'à la fin de l'année 1984, si bien que nous n'aurons pas eu d'augmentation pendant presque 2 ans. C'est notre clientèle qui nous l'a imposé. Nous sommes au seuil de la tolérance pour ce qui est de certains produits et nous ne pouvons tout simplement pas, pour des raisons commerciales, augmenter davantage ces tarifs ou nous allons subir une sévère concurrence dans le domaine des messageries, des colis, du courrier électronique et même, de façon indirecte, de la distribution de lettres de nombreuses autres sources et c'est la raison pour laquelle nous ne pouvons nous permettre d'augmenter ces tarifs pour l'heure.

Et après 1984, me direz-vous? Nous allons devoir faire en sorte que nos tarifs restent concurrentiels, ils devront tenir compte de l'évolution du marché et ne pas être mûs par aucune autre considération si ce n'est la concurrence. Je pense très franchement, monsieur le Président, que nos clients, tant les particuliers que les petites et grosses entreprises, vont profiter de la compétitivité de nos tarifs postaux. Pour ce faire, la Société devra être plus rentable, plus productive, et l'attitude de tous ceux qui y travaillent devra changer sinon les contribuables et les clients devront supporter une charge accrue.

Dernière observation: remarquez, dans un des tableaux qui figurent dans de document, ce qui est assez intéressant, qui a supporté cette charge au cours des 2 premières années d'existence de la Société Canadienne des Postes. Regardez le tableau, c'est intéressant. Ce sont les contribuables grâce aux

[*Texte*]

1982 and 1983. The major part of the burden was not on the backs of our employees, or management, it was on the backs of the same individuals—corporate and individual taxpayers and users of the system. We cannot keep that percentage of the burden on them indefinitely, or they will go to other alternatives. They will go to Federal Express, they will go to Purolator, they will go to other systems.

Our general approach to this is to say that in the future our rates have to be competitive, and we think we have a long way to go inside Canada Post to become more competitive, to become more productive. We are paying amongst the highest salaries in our industry; there is nothing wrong with paying high salaries, but you have to have high productivity at the same time. That is what this plan says to you in 56 pages; I am saying it in more than 56 words, but I think it is important, it is the central philosophy. If your view is that that philosophy is too much pain for long-term gain, in there, or that there are too many problems associated with taking a more business-like approach to Canada Post and what we ought to do is change the ground rules and the financing associated with this, and so on, that is an option, but I do not think it is necessarily a panacea, because the discipline of the bottom line, the discipline of putting Canada Post in a more business-like stance and having everyone in the corporation understand that, we think is important.

• 1030

I am speaking of getting the kind of output from the sort of compensation that is made available to all of us in Canada Post. So either you want Canada Post as a social business, with that kind of culture and value system surrounding it, which will then influence management and labour and the employees and so on, or we have some hybrid between what it used to be like as a department and what it is moving towards now as a corporation. I think that is a very fundamental policy issue and one that I thought was decided back two and one-half years ago in Parliament.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Kristiansen, this will be your last question.

Mr. Kristiansen: Yes.

In that regard, I would agree that there has been a worthwhile push towards increasing productivity, in terms of the financial self-sufficiency expectations. But again, considering the ratio of revenue per employed person-year—in part, as you say, an increase in rates has allowed that to happen. It is one of the ways of measuring productivity and I think it is also going beyond into some of your other responses. It is rather unrealistic to make a direct comparison between our own postal service, as it would be with rail service or airline schedules or anything else between Canada and the United States. The volume between equivalent miles is so totally different that it is like comparing apples and oranges, and even that is probably too close an assumption if you want to see what we can do in an equal sort of way. I would agree, there have been measurable improvements that have been long awaited and are certainly necessary, which have been undertaken.

[*Traduction*]

subventions du gouvernement et à 2 augmentations substantielles des tarifs postaux en 1982 et en 1983. Cette plus grosse charge n'a pas été supportée par nos employés ni par la direction mais par les mêmes individus, les contribuables, les particuliers et les entreprises, et les usagers du système. Nous ne pouvons pas leur faire supporter cette charge indéfiniment ou ils trouveront d'autres solutions. Ils s'adresseront à *Federal Express*, à *Purolator* et à d'autres services.

A l'avenir, il faut donc que nos tarifs demeurent concurrentiels et je crois que nous avons beaucoup de chemin à faire à la Société Canadienne des Postes pour devenir plus compétitifs et plus productifs. Les salaires versés à la Société Canadienne des Postes figurent parmi les plus élevés; il n'y a aucun mal à ce qu'ils soient élevés mais il faut que la productivité augmente en même temps. C'est ce que vous dit ce précis d'information en 56 pages; je le dis en plus de 56 mots, mais je pense que c'est important, que c'est au centre même de notre plan. Si vous pensez que ce plan représente un prix trop cher à payer pour des gains lointains, ou qu'il est trop difficile de rendre la Société Canadienne des Postes plus rentable et que nous devrions modifier les règles de base et le mode de financement qui est associé, vous en avez le droit, mais ce ne sera pas nécessairement une panacée, car nous pensons qu'il est important de rendre la Société Canadienne des Postes plus rentable et de le faire comprendre à chacun de ses employés.

Je veux parler de la productivité qui doit correspondre à la rémunération qui nous est donnée à la Société canadienne des Postes. Alors, soit vous voulez que la Société devienne une entreprise sociale et qu'y règnent cette pensée et ce système de valeurs, qui influent ensuite sur la direction et la main-d'oeuvre soit vous voulez un hybride entre ce qu'elle était lorsqu'elle était un ministère et ce qu'elle est en train de devenir en tant que société de la Couronne. Il s'agit là d'une question fondamentale et qui avait été décidée, je le pensais, il y a deux ans et demi par le Parlement.

Le vice-président: Merci.

Monsieur Kristiansen, cette question sera la dernière.

M. Kristiansen: Oui.

A cet égard, je dois admettre que des progrès ont été réalisés dans le but d'accroître la productivité et de réaliser votre autonomie financière. Mais une fois de plus, si l'on se penche sur le rapport entre recettes et années-personnes, cette accroissement est dû, en partie, comme vous l'avez dit, à l'augmentation des tarifs postaux. C'est un des moyens qui nous permet de mesurer la productivité et cela va également au-delà de certaines de vos réponses, je crois. Il est irréaliste d'établir une comparaison directe entre notre propre système postal et le système américain, tout comme ce le serait si nous établissions des comparaisons entre services ferroviaires ou aériens. Le volume entre milles équivalents est si différent que c'est comme si vous compariez des pommes et des oranges et même cette comparaison est probablement plus valable. J'en conviens, des progrès considérables qui tardaient à venir et qui étaient très certainement nécessaires ont été accomplis.

[*Text*]

Let us look at page 67 . . . the backgrounder on the business plan—on the move towards comparable wages and benefits with direct competitors. Perhaps you could give me a more accurate assessment of what your targets are in that regard. There is a statement in the business plan that says: "continue attrition programs". While that is something that may be necessary, it seems odd to express it as a goal. It is almost like waving a red flag in front of a bull to state that as one of the goals . . . It may well be a necessary factor in accomplishing some of your ends, but I question the wisdom of throwing that out as a target. Some people are going to feel targeted in the process at a time when we are trying to cool some things down.

In rural and hinterland Canada particularly, there is a problem in what you can do in any particular period of time. But there is obviously quite a conflict in values or in judgment as to why we should be charging, for instance, for post boxes, in areas where there is no delivery alternative. Now, certainly the costs of door-to-door delivery are much higher than they are for the provision of post boxes in areas where there is not and there is not likely to be any delivery of mail, at least in the foreseeable future. Quite apart from the injustice of it, which is obvious to many people in rural Canada, considering the comparison in cost, is that also not a built-in incentive not to expand delivery? Not only would it cost more, but it would, in effect, mean a loss of revenue because of the charges for post boxes which exist where there is now not an alternative available. That may be a longer-term question before the financial situation will allow us to view that as any realistic option. But it is a long-standing and very deep-seated grievance in many areas of rural Canada and I would like to see you address it very briefly.

Finally, the one area where we have the greatest problem, and I think you would agree with that, in terms of complaints from the public at this point, is the delivery time for magazines and periodicals. We get continuing complaints—I think all members do—of people who receive their favourite magazines, whether domestic or from abroad, long after they are available on the news-stands. Sometimes after waiting one or two months they get two or three issues together. There is just a long catalogue of horror stories. Now, I know there have been some attempts within the corporation to attempt to meet that problem. I also understand that you have met a few stumbling blocks along the way. I would like some response to that, because I know there is a great deal of concern amongst all of our constituents regarding the mailing of periodicals and magazines.

• 1035

The Vice-Chairman: Mr. Warren.

Mr. Warren: I will try to keep my response this time a little briefer, Mr. Chairman.

On attrition, in the last three years, I guess, other major Crown corporations trying to struggle with their own balancing acts, people, money and service, during the middle of the worst economy in 50 years, some of them have laid off up to

[*Translation*]

Passons à la page 67 de votre précis d'information où figure votre cheminement vers des salaires et des avantages sociaux comparables à vos concurrents directs. Peut-être pourriez-vous me donner une évaluation plus exacte de vos objectifs à cet égard. Dans ce précis, vous dites: «continuer les programmes de réduction naturelle des effectifs». Bien que cela soit peut-être nécessaire, cela me semble étrange d'en faire un objectif. C'est comme si vous agitiez un drapeau rouge devant un taureau pour dire que l'un de vos objectifs . . . Cette mesure est peut-être nécessaire pour accomplir certains de vos desseins, mais je ne pense pas qu'il soit bien sage d'en faire un objectif. Certains vont se sentir atteints à une époque où nous essayons de calmer les choses.

Dans les régions rurales et éloignées du Canada en particulier, on ne peut pas tout faire en un certain temps. Mais il existe de toute évidence un conflit de valeurs ou de jugement dans la mesure où vous facturez, par exemple, l'emploi de boîtes postales dans des régions où il n'existent pas d'autres solutions. Il est évident que la distribution porte à porte coûte plus cher que la simple pause de boîtes postales dans des régions où la distribution du courrier ne se fait pas et ne se fera vraisemblablement pas dans un avenir proche du moins. Mais à part l'injustice que présente cette mesure, qui est criante pour les ruraux de ce pays, compte tenu de la comparaison des coûts, n'est-ce pas là également un encouragement à ne pas étendre la distribution du courrier? Non seulement cela coûterait plus cher, mais cela entraînerait en fait une perte de revenu puisque vous facturez les usagers de boîtes postales alors qu'il n'existe aucune autre solution. Il faudra peut-être attendre de régler ce problème que la situation financière s'améliore. Mais cette plainte ne date pas d'hier et est bien encrée dans de nombreuses régions rurales du Canada et je voudrais que vous m'en parliez très brièvement.

Enfin, là où le problème le plus important se pose et je pense que vous en conviendrez avec moi, compte tenu des nombreuses plaintes reçues jusqu'à ce jour, porte sur le délai de livraison des magazines et périodiques. Nous recevons des milliers de plaintes, et je pense que c'est le cas pour tous les députés, de gens qui reçoivent leurs magazines favoris, et qu'ils soient canadiens ou étrangers, longtemps après leur arrivée dans les kiosques à journaux. Parfois, ils en reçoivent deux ou trois numéros ensemble après avoir attendu un ou deux mois. Nous sommes assaillis d'histoires épouvantables de ce genre. Or, je sais que la Société a essayé de résoudre ce problème. Je crois savoir également que vous avez rencontré plusieurs obstacles ce faisant. J'aimerais que l'on réponde à cette question car tous nos électeurs sont assez préoccupés par l'envoi postal de revues et de périodiques.

Le vice-président: Monsieur Warren.

M. Warren: Je vais m'efforcer de vous donner une réponse un peu plus brève cette fois, monsieur le président.

Pour ce qui est du roulement, ces trois dernières années, certaines autres sociétés de la Couronne aux prises avec les mêmes choix à faire entre les employés, l'argent et le service, en plein pendant la pire crise économique de ces 50 dernières

[*Texte*]

8,000 employees; some of them 3,000 or 4,000 employees. Canada Post has not laid off any employees. We have instead, tried to use attrition, which does not hurt the workers inside, as a means of downsizing the work force.

When we talk about attrition continuing, we are, I think, laying out—and I do not know of too many other Crown corporations who do this—our five-year plan very openly and saying in our best judgment there will still have to be some attrition in the future to downsize the organization to the point where we are able to provide service, value for money, to our customers. So we are attempting to stay away from layoffs. We have tried to do that, and successfully so, for almost three years. So attrition, we think, is a much more enlightened way of trying to deal with the question of reducing the size of your work force.

On the question of comparability of wages, that is something that management sees as a long-term goal in negotiations in the same way as, I am sure the unions—and you would be aware of this, Mr. Kristiansen—have their own goals in negotiations. That is not our only goal, but that is one of them. We think that it is not unfair for management to say to our unions and employees: If you are going to be, as you are, well paid with good fringe benefits, we ought to get high levels of productivity, and that combination, I think, makes sense to the Canadian public as well. So, obviously, we are going to go after improved productivity and a comparability of wages so that the growth of wages in the postal system in relation to the private sector, is going to be very closely looked at by management. We will be firm but fair in that whole process.

As far as rural post boxes are concerned, I think you and I have discussed this before and I have indicated to you that when we do have another adjustment in our prices, I think we have to look at the effect of our last increase on rural post office boxes. At the moment, I guess, if you are involved with general delivery, that is the mail service that you have; you are charged something like $6.30 a year to use a post office box. If you already have letter carrier delivery, the charge is somewhat higher; I think it is about $16 or $17 because you are already getting another form of rural or door-to-door service. That is a form of revenue to the corporation. The post office box and the filling it and emptying it and so on, is part of the service we provide. One could argue that you should not charge for that. If we do not charge for that, and that revenue is foregone, I guess we have to find it by some other means. There is no magic to this, any more than there is magic to finding resources to unfold the carpet of letter carrier service that is needed across the country.

As I mentioned to you before, we are going to look at the pricing with respect to these post office boxes the next time we look at rates, to see whether there are some inequities in here, and particularly the perception of it by our customers. If they feel it is inequitable, maybe there are things that we can do in that area. So I have not completed that, but we are looking at it.

[*Traduction*]

années, ont licencié jusqu'à 8,000 employés, et d'autres 3,000 ou 4,000. Or, Postes Canada n'a congédié personne. Nous avons plutôt essayé de diminuer nos effectifs au moyen du roulement, ce qui n'atteint pas les travailleurs en poste.

Lorsque nous parlons du maintien de ce roulement à la baisse, il s'agit d'un plan quiquennal que nous avons adopté très ouvertement car à notre avis, il sera encore nécessaire d'y recourir à l'avenir pour diminuer les effectifs au point où nous pourrons fournir un service satisfaisant et économique à nos clients. À ce sujet, je ne crois pas que beaucoup d'autres sociétés de la Couronne ont procédé ainsi. Pour le moment donc, nous nous efforçons de ne pas renvoyer d'employés. Cela fait presque trois ans que nous nous en tenons à cette politique, et ce avec succès. Le roulement à la baisse nous paraît donc une méthode beaucoup plus éclairée de réduction des effectifs.

Pour ce qui est de la parité des traitements, l'administration considère cela comme un objectif à long terme à atteindre dans le cadre des négociations. Je crois d'ailleurs que c'est également le cas pour les syndicats, qui ont eux aussi leurs propres buts lorsqu'ils négocient, monsieur Kristiansen. Ce n'est pas notre seul objectif à nous, mais c'en est un parmi d'autres. Nous estimons qu'il n'est pas injuste pour l'administration de dire aux syndicats et aux employés: étant donné le niveau élevé de la rémunération que nous accordons aux travailleurs ainsi que les avantages sociaux, nous méritons des niveaux comparables de productivité. Je crois d'ailleurs que cela paraît également normal aux yeux de la population canadienne. Nous allons donc manifestement essayer d'améliorer la productivité et établir une espèce de parité des traitements afin que la croissance de la rémunération au sein du service des Postes soit liée à celle du secteur privé. Nous serons fermes mais équitables à cet égard.

Maintenant, au sujet des boîtes postales, vous et moi avons déjà discuté de cela auparavant, et je vous avais alors dit qu'avant de hausser nos prix, il faut considérer les répercussions de notre dernière augmentation relative aux boîtes postales. A l'heure actuelle, dans le cas de courrier ordinaire, je crois qu'il faut payer environ 6.30$ par année pour avoir droit à une boîte postale. Si vous bénéficiez déjà des services d'un facteur, ces frais seront légèrement plus élevés; je crois qu'ils s'établiront alors à 16$ ou 17$ étant donné qu'on se trouve alors à recevoir une autre forme de service. Ces droits constituent une source de recettes pour la Société. Le fait de remplir et de vider ces boîtes fait partie de notre service. On peut toujours prétendre que cela devrait se faire sans frais. Cependant, si tel était le cas, il faudrait que nous trouvions l'argent ainsi perdu ailleurs. Il n'y a pas de solution magique à cela, pas plus qu'il y en a à trouver les ressources nécessaires pour financer le service postal par facteur dont on a besoin partout au pays.

Ainsi que je vous l'ai dit auparavant, la prochaine fois que nous allons examiner nos tarifs, nous allons étudier le cas des boîtes postales afin de voir s'il y a des inégalités à ce chapitre, et comment nos clients perçoivent la question. Si d'après eux la situation est injuste, nous pourrons peut-être faire quelque chose. La question n'est donc pas encore réglée, mais nous l'étudions.

[*Text*]

On the question of delivery time for magazines and periodicals and so on, I have with me here, as part of the executive team of Canada Post, our Vice-President of Marketing and Sales, Jim Taylor. He is very close to the major associations that represent these magazines and periodicals. What we are attempting to do, is to develop a mail stream for this kind of mail which is, from our perspective, as efficient and reliable as possible; but, we are also trying to get the magazines and periodicals in this country to work with us, and they are doing just that, to develop an approach to the preparation of their mail, to the sortation of their mail and so on, so that together, we can end up with a reliability factor and a speed factor and a price factor that makes sense to them and to us.

• 1040

So it does take two to tango in that area. I think right now we are pretty far advanced with that particular group of customers to try to fine-tune the way in which we do not just deliver the service now, of magazines and periodicals, but how can we improve that; and what can they do, as customers, which might be rewarded by us, to improve the make-up and preparation of the mail? What can we do as the supplier of the service to improve the reliability of that product line? A great deal of discussion is going on with Magazines Canada and other associations to try to do just that.

Mr. Kristiansen: Are all of them now co-operating and some are just better at it than others, or are you meeting some strong resistance from any particular publishers that are in effect scapegoating Canada Post for their own inefficiencies?

The Vice-Chairman: Mr. Warren, I want to interrupt. I would like Mr. Kristiansen to come on second round. He has exceeded everyone's quota of time this morning.

So you come on on second round, please, Mr. Kristiansen.

I now recognize Mr. Stan Darling.

Mr. Darling: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Warren, of course, one thing I must commend you on. You have now, I think, moved from number one on the hit parade to number two. No one, as a rule, likes to drop down; but I am referring to the department the most hated by the people of Canada. I think now you are going to have to defer to National Revenue; and I presume you are quite glad to do that.

Mr. Warren: You just made my day, Mr. Chairman.

Mr. Darling: We all, as Members of Parliament, I suppose, have individual problems with the post office, whether it is parcels that are ripped up—I remember a few years ago getting a Christmas cake that was butchered by the post office department; but that is an aside. What is the procedure regarding the appointment of a postmaster when one retires or moves on? I will qualify this, because in the largest town—in my riding there is only one municipality that has street

[*Translation*]

Concernant le délai de livraison dans le cas de revues et de périodiques, M. Jim Taylor, l'un des cadres supérieurs de Postes Canada, est ici avec moi. Il a des liens étroits avec les grandes associations représentant ces revues et périodiques. Nous nous efforçons d'arriver au service le plus efficace et fiable possible en la matière. Cela dit, nous essayons également d'inciter ces revues et périodiques à collaborer avec nous, ce qu'ils font d'ailleurs afin qu'on adopte une méthode commune de préparation et de tri de leur courrier, de telle sorte que grâce à nos efforts conjugués, nous puissions livrer le courrier rapidement, de façon très sûre et à un prix qui leur soit également acceptable.

Il s'agit donc d'un jeu qui se joue à deux. Pour le moment, nous sommes assez avancés dans ce dossier pour essayer de voir en quoi nous pouvons améliorer notre service afin de ne pas nous contenter de notre service de livraison de revues et périodiques de nous améliorer. Nous cherchons également à savoir comment les clients peuvent améliorer la préparation de leur courrier à leur avantage. En tant que prestataire des services, nous nous demandons donc comment améliorer notre rendement eu égard à ce produit. Nous tenons donc beaucoup de discussions avec Magazines Canada et d'autres associations afin d'atteindre ces objectifs.

M. Kristiansen: Toutes ces associations collaborent-elles avec vous auquel cas il y en aurait certaines qui le font davantage que d'autres, ou y en a-t-il encore qui résistent vigoureusement et qui font de Postes Canada un bouc émissaire afin de masquer leur propre inefficacité?

Le vice-président: Monsieur Warren, j'aimerais vous interrompre ici, car je préfère que M. Kristiansen revienne au second tour. En effet, il a dépassé le temps de parole de tout le monde ce matin.

Vous interviendrez donc au second tour, monsieur Kristiansen, s'il vous plaît.

La parole est maintenant à M. Stan Darling.

M. Darling: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Warren, je dois vous féliciter. Vous êtes en effet passé du premier au deuxième rang au palmarès. Or, en général personne n'aime baisser d'un cran, mais je me reportais ici au palmarès des ministères les plus détestés des Canadiens. Je crois que vous devez maintenant céder la place à Revenu Canada, et je suppose que vous en êtes fort aise.

M. Warren: Vous me comblez, monsieur le président.

M. Darling: En tant que députés parlementaires, je crois que nous avons tous eu des problèmes avec le service des Postes, comme par exemple le fait que nos colis soient déchirés. À cet égard, je me souviens qu'il y a quelques années, j'ai reçu un gâteau de Noël qui avait été massacré par le service des Postes; mais je m'éloigne du sujet ici. J'aimerais savoir quelle est la procédure établie lorsqu'il faut nommer un maître de poste quand le titulaire prend sa retraite ou s'en va. Je veux préciser

[*Texte*]

delivery, and that is the Town of Parry Sound. All other towns are just general post offices, with boxes.

A couple of years ago the Town of Parry Sound—the postmaster was moved and the deputy postmaster was made the acting postmaster. His name was William Wheatley. Now, it is not very often these appointments are made. There is, I believe, a postmasters' union or association and so on, and I presume it is brownie points and so on and that is the way the new postmaster is appointed. Is this correct?

Mr. Warren: It is called the merit system.

Mr. Darling: The merit system. Okay, that is fine.

The other thing is, I would assume experience counts, although I know appointments have been made to the corporation where they have not had—the officials have not had too much previous experience in the post office field; and of course that applies to the chief executive officer, but certainly I commend you for the job you are doing, even though you did not come up from the ranks as a postmaster or a letter carrier or so on. You did run a pretty good railway; I certainly concede that, Mr. Warren.

But this man, William Wheatley—the reason I am bringing this up is that he is a native Indian. He worked in the post office in Parry Sound for 32 years on his return from overseas. When the postmaster's job became vacant, he was appointed the acting postmaster. He approached me, as did a great many others in Parry Sound, and I approached, outside of the postal corporation, the Minister of Indian and Northern Affairs; and I said, Mr. Minister, you are talking greatly about advancement and help for native people, giving them responsible jobs: here is a case where you can really do something; will you contact the Postmaster General, Mr. Ouellet and see what can be done to have Mr. Wheatley appointed the postmaster?

An hon. Member: Is he a Conservative?

Mr. Darling: Well, I do not know what he is. I never asked him what he was. He is a native Indian and he is a very good citizen there.

This went on and on and I would keep asking Wheatley, when I was over there, well, have you been appointed? No, he says; that is fine.

• 1045

He kept on and on and on. And I thought that a postmaster would be replaced in a matter maybe of six months at the most. So I happened to be over there a couple of months ago, March 8 or March 6, at an Indian due. I asked if he had heard anything more, and he said he had. And this was certainly a shock to me: He said that he was on holidays and that when he returned on April 4, he learned that a Mr. R. Greer, who was a

[*Traduction*]

qu'il s'agit ici de Parry Sound, qui se trouve à être la seule municipalité dans ma circonscription où l'on livre le courrier porte à porte. Dans toutes les autres villes en effet, il n'y a que les boîtes postales dans des bureaux de poste.

Il y a quelques années, dans cette ville de Parry Sound, le maître de poste fut muté et le maître de poste adjoint fut donc nommé maître de poste intérimaire. Il s'appelait William Wheatley. Ce genre de nominations ne se produit pas très souvent. Je crois qu'il existe un syndicat des maîtres de poste ou une association quelconque, et je crois qu'on recourt à un quelconque système d'évaluation pour nommer un nouveau maître de poste. Est-ce exact?

M. Warren: Il s'agit du système de l'évaluation au mérite.

M. Darling: Le système du mérite. Très bien.

Par ailleurs, je suppose que l'expérience compte, même si j'ai entendu parler de nominations au sein de la société de personnes n'ayant pas acquis beaucoup d'expérience au bureau de poste même. Bien entendu, cette remarque vaut également pour le président directeur général, mais dans votre cas, je vous félicite du travail que vous accomplissez, même si vous ne provenez pas du milieu des Postes, c'est-à-dire que vous n'avez été ni postier ni facteur etc. Vous avez cependant administré un bon service ferroviaire, j'en conviens certainement, monsieur Warren.

Pour revenir à mon sujet, M. William Wheatley est un autochtone indien. Il a travaillé au bureau de poste de Parry Sound pendant 32 ans après son retour d'outre-mer. Lorsque le poste de maître de poste devint libre, il fut nommé maître de poste intérimaire. Il s'adressa à moi ainsi qu'à bon nombre d'autres personnes de Parry Sound, et moi-même j'entrai en contact avec quelqu'un qui était étranger à la Société des postes, soit le ministère des Affaires indiennes et du Nord. Je lui dis qu'étant donné qu'il parlait beaucoup de l'avancement des autochtones et de l'aide qu'il faut leur accorder ainsi que des emplois responsables qu'il faut leur trouver, il était saisi ici d'un cas à point nommé. Je lui demandai donc d'entrer en contact avec le ministre des Postes, soit M. Ouellet afin de voir ce qu'on pouvait faire pour faire nommer M. Wheatley maître de poste.

Une voix: Est-ce un conservateur?

M. Darling: Eh bien, j'ignore quelle est son affiliation politique. Je ne lui ai jamais demandé. C'est un autochtone indien et un très bon citoyen.

Cela s'éternisait cependant, et je demandais tout le temps à M. Wheatley, à chaque fois que j'allais dans la circonscription, s'il avait été nommé. Il répondait non, et disait que ça allait.

La situation s'éternisait, alors que moi j'avais pensé qu'un maître de poste serait remplacé en six mois au maximum. J'étais donc là-bas il y a environ 2 mois, le 6 ou le 8 mars, lors d'une cérémonie indienne. Je lui demandai s'il avait du nouveau, il répondit que oui. Or les nouvelles qu'il me donna me donnèrent un choc. Il me dit qu'à son retour de vacances, le 4 avril, il avait appris qu'un M. R. Greer, qui était commis, je

[*Text*]

clerk, I think, Class 4 in the Parry Sound Post Office, had been promoted to Acting Postmaster, and Mr. Wheatley had been demoted, and the new Postmaster who was appointed, I guess about that time, is a Mr. Jim Rocelle of Peterborough, and he does not take over until July 2. Mr. Wheatley, instead of carrying on as the Acting Postmaster, has been demoted. Of course as the Acting Postmaster, he was paid the Postmaster's salary.

Now I wrote to your officials on May 8. I have heard nothing yet. I am just a little disturbed at that. First and foremost, I am aware, as I say, of this, that and the other, and I am also aware that there are certain things that can be done. Here was a native Indian, well-qualified, a return man, who has been treated like this. And I take a very dim view of it, and I would certainly like to have it looked into so that I can get some information within a reasonable time.

I presume there is no one here who can tell me just exactly what the procedure is. In that case, I was very disappointed.

The Chairman: Maybe it is a false presumption, but we will let Mr. Warren reply to your comments, Mr. Darling.

Mr. Warren: Through you, Mr. Chairman, on the appointment procedure—and your letter is being responded to now—on the procedure, Postmasters' appointments are made really in accordance with the CPAA and the collective agreement. We have a union here; we have unions everywhere; we are 97% organized. So, that collective agreement has existed for many years. Essentially it requires that we have people who want to apply for those jobs allowed to apply for them. The jobs are to be posted and there is a competition in effect for these jobs. I think that is a pretty healthy way to staff our organization.

After the competition is essentially over and people have applied for the jobs, there are interviews; there are assessments made, and we try to appoint the most competent person available. Now, if that individual happens to come from Peterborough to Parry Sound and is the most competent individual available to take on that job, then that is a result of a process that is a very thorough one, and I think a very fair one. It may be unfortunate that an individual that you felt, and others may have felt, was very competent and was not appointed. I think other points that you have raised of the time that he was in an acting position and so on, I would be glad to look into and in fact I am informed that that is being done now, so that you are given a clear picture of the process and the rationale behind it.

One thing that I should mention, Mr. Chairman, is that when the corporation took over from the department, we had literally thousands of acting positions all over the organization, and we have reduced those quite substantially. It was partly an indecision, I guess, coming up to the formation of the corporation; a lot of things were on hold, a lot of things were pushed to the back burner; but I think we have overcome—not entirely—that phenomenon, because I do not think it is a good one to have extensively throughout the organization. So that is the procedure.

[*Translation*]

crois de niveau 4 au bureau de poste de Parry Sound, avait été promu maître de poste intérimaire, et que lui, M. Wheatley, avait été rétrogradé. Le nouveau maître de poste, qui fut nommé à peu près au même moment s'appelle M. Jim Rocelle de Peterborough, et il n'entrera pas en fonctions avant le 2 juillet. M. Wheatley a donc été rétrogradé, il n'a pas pu continuer à exercer les fonctions de maître de poste intérimaire. Bien entendu, lorsqu'il était maître de poste intérimaire, sa rémunération était égale à celle d'un maître de poste.

J'ai écrit à vos collaborateurs le 8 mai. Je n'ai pas encore reçu de réponse, et je suis quelque peu inquiet. D'abord, je suis conscient de diverses choses, et je n'ignore pas qu'on est capable de certaines choses. C'est un indien, quelqu'un de bien qualifié, un ancien combattant ayant été outremer qui a été traité de la sorte. Je suis très mal impressionné par cette situation, et j'aimerais donc qu'on l'examine et qu'on me renseigne à ce sujet d'ici peu.

Je suppose que personne ici présent ne peut me dire quelle est la procédure habituellement suivie. Quoi qu'il en soit, j'ai été très déçu par ce qui s'est passé en l'occurence.

Le président: Je me trompe peut-être, mais je vais laisser M. Warren répondre à vos observations, monsieur Darling.

M. Warren: Monsieur le Président, on est en train de répondre à la lettre de M. Darling. Par ailleurs, en ce qui concerne la procédure de nomination, elle se conforme aux dispositions de la convention collective et aux règlements de l'Association canadienne des maîtres de poste et adjoints. Il y a un syndicat ici, il y en a d'ailleurs partout chez nous, nous sommes syndiqués à 97 p. 100. Il existe donc une convention collective depuis bon nombre d'années. Elle exige que nous permettions à ceux qui veulent postuler l'emploi de le faire. On annonce donc les postes par voie de concours. Cela me paraît une façon très saine de doter notre organisation.

Une fois que le concours a eu lieu, et que les gens se sont portés candidats, on tient des entrevues. On effectue alors des évaluations afin de nommer la personne la plus compétente. Si la plus compétente vient de Peterborough à Parry Sound, elle obtient le poste grâce à ce processus de sélection, qui est très méticuleux et très équitable à mon avis. Il peut arriver malheureusement qu'une personne que vous et d'autres avez pu considérer comme très compétente n'ait pas été nommée. Du fait, en l'occurence, qu'il s'agissait de quelqu'un occupant le poste à titre intérimaire, j'examinerai volontiers le dossier; d'ailleurs on me dit à l'instant que c'est ce qu'on est en train de faire. Cela vous donnera donc une idée claire du processus et des raisons qui le sous-tendent.

Monsieur le Président, je devrais peut-être mentionner que lorsque le service des postes s'est transformé en société de la Couronne, il y avait des milliers de postes occupés à titre intérimaire partout dans l'organisme, et nous en avons considérablement réduit le nombre. Je crois que cela a été partiellement causé par de l'indécision lors de la formation de la société. Beaucoup de choses ont été en suspens, mises sur les tablettes pendant quelque temps; cependant cette situation a presque disparu, et j'estime qu'il n'est pas bon qu'elle soit très

[*Texte*]

On the specifics of this case, I will ensure that you get a complete response on that in the next couple of days.

Mr. Darling: Mr. Warren, this is a case where a great many people in the area, and there are six Indian reservations around that area . . . and this man is, as I say, highly respected and a lot of them are going on the basis . . . well, here is a case of discrimination coming in. And this was a way for the Post Office to be able to say, Well, here, we are doing are part to help our native people get substantial and rewarding jobs. I certainly, talking to a great many people around there, just assumed that Wheatley would probably get the job with his years of experience.

• 1050

The other is, why would that position remained acting so long without an appointment if they have, as you say and I am aware of this, a competition for it and on the merit system?

Mr. Warren: Mr. Chairman, there are 5,400 Postmasters across Canada; I apologize for not having the details with me on this particular one, but we will certainly get back to you on that. It may well be that people were bending over backwards to try to ensure that it was fair, that it was thorough, that everyone was given a full opportunity. I am not sure and so rather than guessing, I would be glad to write you and to give you the full background. I think that we should be very clear Canada Post Corporation is certainly an equal opportunity employer in every sense of the word, and when there is an opportunity to respond and where there is also the competence and you have a total picture that can provide service to the community, we try to do that at every opportunity. In this case, I do not know enough about the specifics to guess here, so I will respond to your letter of May 8 quickly and give you that background.

Mr. Darling: Well, the letter went to Mr. Beauchamps, the divisional General Manager of the Rideau Division, which has the appointments.

But the other thing, Mr. Warren, is that suppose you were on holidays or you were away on business for a month or so and came back and the name was off your door and you were demoted—you would take a pretty damn dim view of it. You would think at least the Post Office officials would wait and talk to the Acting Postmaster on his return, rather than to walk into that. To me I think that was an absolute slap in the face.

Mr. Warren: Mr. Chairman, I do not know here who talked to the Acting Postmaster, Mr. Wheatley, or what was said in interviews, what promises were or were not made and so on, and I think that rather than speculate about this case, it is important that we give you facts as we see them and proceed from there.

[*Traduction*]

répandue au sein de l'organisation. Voilà donc pour ce qui est de la procédure.

Pour ce qui est des questions précises que vous avez posées au sujet de ce cas, je prendrai les dispositions nécessaires pour que vous receviez des réponses complètes là-dessus d'ici quelques jours.

M. Darling: Monsieur Warren, il y a six réserves indiennes dans la région en cause, et bon nombre de gens estiment que . . . cet homme, comme je l'ai dit, est très respecté, et beaucoup de personnes estiment donc qu'il y a eu discrimination. Le bureau de poste aurait pu dire qu'il faisait sa part pour aider les indiens, c'est-à-dire en offrant des postes bien rémunérés et importants. Après avoir parlé à beaucoup de monde de là-bas, j'étais certain qu'on donnerait probablement le poste à M. Wheatley, étant donné ses longues années d'expérience.

J'aimerais également savoir pourquoi ce poste est demeuré intérimaire aussi longtemps sans qu'il y ait eu de nomination définitive ou de concours en application du système de mérite?

M. Warren: Monsieur le président, il y a 5,400 maîtres de poste au Canada. Je suis désolé de ne pas avoir sous la main les détails concernant ce poste particulier, mais je me ferai un plaisir de vous les transmettre ultérieurement. Il se peut très bien que l'on ait fait énormément d'efforts pour que le processus de dotation soit juste et équitable et que tous les candidats jouissent des mêmes chances. Mais je ne suis pas certain, et au lieu d'essayer de deviner ce qui s'est passé, je préfère vous écrire et vous fournir tous les détails. Je tiens à dire bien clairement que la Société des Postes pratique la politique de l'égalité des chances. Nous accordons énormément d'importance à la question de la compétence et des services à la collectivité. Ce facteur me tient beaucoup à coeur. Dans le cas qui nous intéresse, je ne connais pas suffisamment bien les détails, c'est pourquoi je préfère répondre à votre lettre du 8 mai avec toute la célérité voulue et fournir les détails de cette situation.

M. Darling: Eh bien, cette lettre a été adressée à M. Beauchamp, directeur général de la Division de Rideau, où se trouvent les postes.

Mais, monsieur Warren, disons que vous partez en vacances et que vous vous absentez un mois pour affaires et que, à votre retour, vous vous apercevez que l'on vous a rétrogradé et que l'on a retiré votre nom de votre porte. Je doute que vous soyez très content. Votre réaction serait sans aucun doute de penser que les hauts fonctionnaires des Postes auraient pu tout au moins attendre le retour du directeur intérimaire avant d'agir. A mon avis, cela équivaut à une gifle.

M. Warren: Monsieur le président, je ne sais qui a parlé au directeur intérimaire, M. Weatley, et j'ignore ce qui a été dit dans le cadre des entrevues, quelles promesses ont été faites. C'est pourquoi j'estime préférable de ne pas essayer de deviner et de vous transmettre les faits tels qu'ils se sont produits. Nous pourrons ensuite voir ce qu'il y a à faire.

[*Text*]

Mr. Darling: This is right. All I am saying is that this was a case where when Mr. Wheatley returned from holidays, he was no longer the Acting Postmaster. The new Postmaster does not take over until July 2. A clerk had been appointed the Acting Postmaster. Mr. Wheatley was out of his office and just moved into the general office. Why would they not have waited until his return and say, Now this is the decision that we have made—and at least told him? That is a thing that I think was a very, very insulting thing for them to do to him.

Mr. Warren: Well, I will try, Mr. Darling, to address that point in our response to you, because I do not know what was said to Mr. Wheatley before he went on vacation or two or three weeks before and so on. So I think, if it is appropriate, I will get back to you and I will address myself—I know my staff are taking notes here—to the issues that you have raised.

Mr. Darling: Thank you very much.

Mr. Chairman, one other. I am well aware the Post Office is doing its best to operate as little in the red as possible, and I am one of those who feel that it does not have to become a profitable organization as a government department any more than I do not expect the Department of National Defence to operate as a profit-making department, even though they may be trying to in the little amounts they are spending now.

I am wondering, Mr. Warren, if the Post Office in its capital expenditures are building many new post offices; I am thinking of small, rural ones, where they are in houses, or in one particular case, in a trailer. Are there plans made? Is there so much that is set aside for upgrading these post offices which are not in the best of, I will not say locations, as much as best of buildings?

Mr. Warren: Mr. Chairman, I think these are rough figures, but about 3,500, 3,200 of the 8,200 post offices in this country are what we call corporate outlets. They are post offices that are built and owned and staffed by our own people. The remainder are various forms of sub-offices which are contracting out to small business. We have a rather unique relationship with small business in Canada. We have over 7,000 rural contractors who we deal with, and we have about 5,000 sub-offices in one form or another, many of them very successful and properly manned and so on, and that has been a product of economic conditions.

The Chairman: At this point we will take a short recess.

• 1055

• 1105

The Chairman: Order, please.

Members will note that I was overly generous and gave you a couple of extra minutes on the break; therefore I will expect preambles to the questions to be shorter.

[*Translation*]

M. Darling: Très bien. Tout ce que j'ai dit, c'est que lorsque M. Wheatley est revenu de vacances, il n'était plus directeur intérimaire. Le nouveau maître de postes n'entre en fonctions que le 2 juillet. Un commis a été nommé maître de postes intérimaire. M. Wheatley a perdu son bureau et s'est trouvé muté au bureau général. Je me demande pourquoi on n'a pas attendu son retour pour le prévenir de la décision qui avait été prise. Pourquoi ne l'a-t-on pas au moins informé? À mon avis, on s'est comporté de manière très insultante à son égard.

M. Warren: Eh bien, monsieur Darling, je vais essayer de vous fournir des explications dans ma réponse, car je ne suis pas au courant de ce que l'on a dit à M. Wheatley avant qu'il parte en vacances ou deux ou trois semaines avant son départ. Donc, si vous êtes d'accord, je vais répondre par lettre aux questions que vous avez soulevées ici. Je constate que les membres de mon personnel prennent des notes.

M. Darling: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur le président, j'aurais une autre question à poser. Je sais pertinemment que la Société des Postes fait son possible pour éviter les déficits. Personnellement, j'estime que la Société des Postes n'a pas à réaliser de profits, pas plus d'ailleurs que le ministère de la Défense nationale, même si ces ministères essaient de couvrir leurs dépenses.

J'aimerais savoir, monsieur Warren, si la Société des Postes construit de nouveaux bureaux de poste. Je pense en particulier aux petits bureaux ruraux qui se trouvent dans des maisons ou même, dans un cas en particulier, dans une roulotte. A-t-on des projets en ce sens? Est-ce que des fonds ont été mis de côté pour rénover ces bureaux de poste, qui ne sont pas installés dans des locaux ou des édifices très confortables, pour employer un euphémisme?

M. Warren: Monsieur le président, que je sache, il y a 3,500 ou 3,200 des 8,200 bureaux de poste de ce pays qui sont des comptoirs commerciaux. Ces bureaux ont été construits par la Société, ils lui appartiennent et le personnel fait partie de nos effectifs. Les autres sont des sous-bureaux que nous offrons par sous-contrats à la petite entreprise. La Société des Postes jouit au Canada d'une relation toute particulière avec la petite entreprise. Nous traitons avec quelque 7,000 entrepreneurs ruraux et nous avons environ 5,000 sous-bureaux sous une forme ou une autre, dont certains réussissent très bien avec des employés très compétents. Ceci est attribuable à la conjoncture.

Le président: Nous allons maintenant faire une courte pause.

Le président: La séance est ouverte.

Je signale aux députés que j'ai été un peu trop généreux et que j'ai prolongé la pause de quelques minutes; je m'attends

[*Texte*]

Madame Côté, vous avez la parole.

Mme Côté: Merci, monsieur le président. Je voudrais bien être brève, mais il y a des choses qui doivent être dites. Premièrement, monsieur le président, je voudrais vous transmettre les plus sincères remerciements de la population d'une de mes plus petites municipalités, Saint-Pierre-de-Lamy de Témiscouata. Vous êtes parvenu à régler un problème qui traînait depuis plus de 20 ans. Alors, ils sont très heureux et ils apprécient énormément votre geste. Je vous dirais que, en général, chez-moi les gens sont relativement satisfaits du service postal, et je ne peux certainement pas dire que j'ai des endroits qui sont complètement abandonnés ou complètement défavorisés.

Cependant, il y a un petit cas en particulier qui nous chicote, qui nous dérange depuis maintenant trois ans, et j'espère que ce ne sera pas la quatrième année. J'ai un endroit qui s'appelle Saint-Fabien-sur-Mer dans le comté de Rimouski. C'est un des plus beaux endroits de villégiature dans l'est du Québec. Depuis plus de 60 ans, vous assuriez un service d'été pour les estivants. Alors cela représente 250 familles qui s'y installent au début de juin, a ce moment-ci, en mai, début de juin, et vous aviez l'habitude d'organiser un service chez le dépanneur à partir de cette période, service qui cessait après la Fête du travail. En 1980, on s'est disputé un peu avec vos représentants à Rimouski mais on s'est finalement entendu pour le maintien du service. La deuxième année, on en a discuté plus à fond parce que vos gens proposaient la «malle rurale», et après avoir fait le circuit, on s'est rendu compte que les coûts seraient beaucoup plus élevés compte tenu de la longueur du chemin à parcourir pour se rendre chez les gens. Donc, on a maintenu le service en 1981 aussi, en 1982, pardon. En 1983, j'ai parlé à votre bureau, au début de juillet, parce qu'il n'y avait pas de service du tout qui avait été instauré, alors qu'on avait laissé entendre aux gens que probablement ils auraient la «malle rurale». On s'est donc entendu pour une boîte verte, le genre de service que vous donnez dans les milieux urbains, mais je ne suis pas prête à dire que cela répond aux besoins des gens, pas du tout, de la même façon que la «malle rurale» ne répondrait pas non plus et qui serait pourtant un service d'un coût beaucoup plus élevé pour deux raisons: premièrement, la longueur du chemin à parcourir et, deuxièmement, le fait qu'il y a des résidents permanents à Saint-Fabien-sur-Mer.

• 1110

Ce sont des gros fermiers, les terres étant très belles; ils n'ont jamais eu de service avec le courrier rural, et si on commence à le leur donner ce n'est pas parce que je ne le veux pas, c'est parce que eux-mêmes ne trouvent pas raisonnable de le recevoir à cause des coûts; ils ont l'habitude de prendre leur courrier l'hiver au bureau de poste de la municipalité de Saint-Fabien et, l'été, ils peuvent aussi l'utiliser ou poster leur courrier ou recevoir leurs lettres chez le petit dépanneur. Je pense que le problème réside dans votre façon de négocier des contrats de ce genre-là avec un dépanneur. Un dépanneur c'est ouvert de 9 heures le matin à 11 heures le soir, monsieur

[*Traduction*]

donc à ce que vos préambules soient retranchés en conséquence.

Mrs. Côté, you have the floor.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman. I would like to be brief, but there is some things that must be said. First of all, Mr. Chairman, I would like to pass on the very sincere thanks of the people of one of my smallest muncipalities, Saint Pierre de Lamy, in Temiscouata. You managed to solve a problem that had dragged on for more than 20 years. So they are very pleased and most appreciative. Generally the people in my area are relatively satisfied with the postal service and I can certainly not say that there are places that are completely overlooked or disadvantaged.

However, there is a little something that has been bothering us for the past three years and I hope that this will not be the fourth year. There is a place in the Rimouski region called Saint Fabien sur Mer. It is one of the nicest vacation spots in eastern Quebec. For more than 60 years, you have been providing summer service for vacationers. It was a matter of 250 families who came up at this time of the year, in May or at the beginning of June, and you used to provide service at a corner store beginning at this time of the year and ending after Labour Day. In 1980 we had a bit of a disagreement with your representatives in Rimouski, but we finally agreed that the service would be maintained. The second year, we discussed it in more depth because your people were proposing the (rural mail) and, after we did the rounds, we realized that the cost would be much higher due to the distance you had to cover to get to these people. So we maintained the service in 1981 as well or rather in 1982. In 1983, I talked to your office at the beginning of July because no service at all was being provided although you have given people to understand that they would probably have the rural mail service. So we agreed that there would be a green box . . . the kind of service you provide in urban centers, but I am not at all prepared to say that it meets the needs of the people. There needs would not be met by rural mail either, although the cost would be higher for two reasons: first, the distance and, secondly, there are people who reside permanently in Saint-Fabien-sur-Mer.

These people have big farms, because the land is very good, and they have never had rural mail service. It is not that I do not want them to have it; it is that they themselves do not think it would be reasonable because of the cost. In the winter, they are used to going to get their mail at the Saint Fabien post office and in the summer, they can use it as well or pick up their mail at the corner store. I think that the problem lies in the way in which you negotiate contracts with corner store owners. A corner store is open from 9 o'clock in the morning until 11 in the evening, Mr. Warren. I do not understand why you would negotiate times with the corner store operator. I

[*Text*]

Warren. Mais je ne comprends pas pourquoi on négocierait des heures avec un dépanneur. Je ne peux pas m'imaginer comment on pourrait dire: Vous allez donner le service postal 30 ou 40 heures par semaine, alors qu'il est ouvert sept jours par semaine de 9 heures à 11 heures le soir.

M. Deniger: Bonne question!

Mme Côté: Alors je trouve cela complètement aberrant. À mon avis, il devrait y avoir un montant forfaitaire, et j'ai l'impression que le «bonhomme», pour vendre son pain ou autre chose, en même temps que les gens iraient chercher leur courrier, serait très heureux de faire des affaires avec la Société. Bon! Je vous laisse cela comme réflexion, et j'ai bien l'impression que votre personnel et vous-même allez vous occuper de me trouver une réponse avant la fin du mois, parce que votre service est supposé commencer au début de juin.

Ma deuxième préoccupation a également trait au courrier rural. Le service m'a été assuré par un facteur dans les milieux urbains. Vous vous souvenez, monsieur Warren, on s'est déjà rencontré, pas longtemps après votre nomination ou la création de la Société, et on échangeait des propos sur les façons d'améliorer le service tout en maintenant des coûts raisonnables, mais en tenant compte aussi du fait que la population augmente, donc que vous aurez un plus grand nombre de clients à desservir, et si on continue de la même façon, vous devrez augmenter sensiblement votre personnel.

Pour atteindre l'objectif de ne pas trop augmenter le personnel mais de donner du service, vous avez, dans le milieu rural, réduit le service à trois jours par semaine dans les collectivités où la population n'est pas très grande. Vous avez maintenu une bonne chose, le bureau de poste ouvert le samedi et, à mon avis, -j'en parlais avec votre personnel,- c'est une bonne chose dans les milieux ruraux, si c'est possible. Mais quand j'examine certaines rues de Ia ville de Rimouski ou d'autres villes de moindre importance, avec les grosses boîtes vertes, je me dis si je demandais aux propriétaires ou aux locataires qui vivent dans ces rues-là: Préféreriez-vous le service trois jours par semaine, plutôt que de ne pas en avoir du tout, comme cela se passe chez Pierre Deniger, ou comme cela se passe actuellement, ou d'aller chercher votre courrier au bout de la rue dans ces espèces de grosses boîtes vertes? Parce qu'il m'apparaît qu'on va devoir changer les choses si on veut arriver à un plus haut degré de rationalisation des services, tout en en maintenant la qualité.

Je suis certaine que ce n'est pas tout le monde, dans les quartiers résidentiels, qui reçoit sa petite lettre ainsi que sa petite revue tous les jours. Je ne suis pas capable de croire que c'est nécessaire d'y aller tous les jours. Dans les quartiers commerciaux, industriels ou des endrois de ce genre, je suis d'accord que les affaires se font par courrier, et heureusement d'ailleurs qu'une bonne partie se fait par le courrier, mais dans les milieux urbains, je ne suis pas capable d'accepter cela. Alors, on pourrait parler d'autres choses, mais j'aimerais avoir vos commentaires sur cette dernière partie de ma question.

The Chairman: Mr. Warren.

Mr. Warren: Mr. Chairman, the question of the frequency of delivery has been debated for a long time and at one stage in

[*Translation*]

cannot imagine how you could say: although you are open seven days a week from nine in the morning until eleven in the evening, you are going to provide postal service 30 or 40 hours a week.

Mr. Deniger: Good question!

Mrs. Côté: I find that completely absurd. I think that you should set a lump sum and I would think that the guy would be very happy to deal with the post office if he could sell his bread or whatever when people came in to pick up their mail. I will give you that to think about and I think that you and your staff will have to work hard to find me an answer by the end of the month, because your service is supposed to begin at the beginning of June.

My second concern also involves rural mail. In urban areas service is provided by a postman. You will remember, Mr. Warren, that we met long after your appointment or the setting up of the corporation and exchanged a few words about ways of improving service while keeping costs at a reasonable level, keeping in mind that the population is growing, that you will have more customers to serve and that, if this continues, you will have to considerably increase your staff.

In order not to increase your staff by too much and provide services well, you have, in rural areas, cut back service to three days a week in small communities. You have kept the post office open on Saturday, which I think—I talked to your staff about it—is a good thing in rural areas if it is possible. When I look at some streets in Rimouski and other smaller cities, with their big green boxes, I tell myself that if I ask the home-owners or tenants who live on those streets whether they would rather get service three days a week, rather than having none at all like Piere Deniger people do or have to go and pick up their mail at the end of the street in those big green boxes, as they now do: Because it seems to me that things will have to change if we want to achieve a higher degree of rationalization while maintaining quality.

I am sure that not everyone in residential areas gets his letters or magazines every day. I cannot believe that it is necessary to deliver every day. In commercial or industrial areas or places like that, I agree that business is done by mail and it is fortunate that a good part of it is done by mail, but I cannot accept that for urban areas. We could talk about other things, but I would like to have your comments on the last part of my question.

Le président: Monsieur Warren.

M. Warren: La question de la fréquence de la livraison, monsieur le président, est débattue depuis longtemps. Avant

[*Texte*]

looking at the costs of the postal system there was an examination before we became the Crown corporation to look at less frequent delivery in certain parts of the country, maybe in suburban areas and in rural areas and maintaining frequency in business areas, but there was a major resistance to that from many customers and also a very substantial resistance from some of our unions who felt that that type of change in frequency and delivery would affect their work. We had many rural contractors, for example, if we went from five-day delivery to three. It would mean that their contracts would be affected. There are 5,000 or 6,000 of them. So, I do not have an easy answer to the question of frequency of service. I would just tell you that in the document that is before you, in the latter part of the document we talk in one line which says, " . . . looking at improving and rationalizing rural service . . . " I think we have to pay attention to the sort of issues you are raising and find some equitable solutions that the customers, as well as the labour relations of the corporation, can accept. In some cases it may be an enhancement of service; in other cases it may be a modification of one kind or another.

• 1115

It is a very difficult thing to resolve, and so we have a perpetuation of some services in the past. When we try to modify them, a good example is Saturday rural mail delivery. The corporation moved to remove that from parts of Canada. It was very controversial. They were getting delivery six days a week and in urban Canada five days a week. We said, let us make it five days a week right across the country. That was a very controversial move on our part, despite the fact there were fairly substantial savings associated with that that we could use maybe to improve the reliability of the mail rather than the frequency of delivery. But we did that, and we have been criticized by some of our unions and by others for making all of Canada the same in terms of the frequency of delivery—five days a week in rural areas and five days in urban and suburban areas.

So I do not have a quick, easy solution, and your advice on this is important to us; to try to find patterns of service that suit individual areas of the country and at the same time are not seen as a rollback of service or are not seen by some customers only a few miles away as unfair to them. It is something that is part of this plan we are looking at to rationalize, if you like, rural service and, in the process, improve it as much as possible in terms of value for money, its reliability and cost.

I do not have a simple answer for you on that issue.

Mme Côté: Monsieur le président, lors de la création de la Société des postes, je vous avouerai que nous y avions mis beaucoup d'espoir. Nous avons pensé, enfin, bon nombre d'entre nous, que la Société apporterait des changements valables afin que le service s'améliore d'une part . . . parce qu'à

[*Traduction*]

que le bureau des Postes ne devienne une société de la Couronne, nous avons, dans le cadre d'un examen des coûts du service postal, envisagé la possibilité de réduire la fréquence dans certains régions du pays, peut-être en banlieue et dans des régions rurrales, sans toucher les quartiers commerciaux. Mais cette proposition a été rejetée non seulement par beaucoup de nos clients, mais aussi par les syndicats, qui croyaient qu'une modification de la fréquence aurait une incidence sur leur travail. Si le courrier n'était livré que trois jours sur semaine, au lieu de cinq, nos contractants dans les régions rurales seraient touchés. Il faudrait modifier leurs contrats et ils sont 5,000 ou 6,000. Il n'existe donc pas de solution facile. Dans la dernière partie du document que vous avez devant vous, nous parlons d'examiner des moyens «d'améliorer et rationaliser le service rural». Les questions que vous soulevez méritent toute notre considération. Il nous faut trouver des solutions qui soient justes pour les clients et acceptables pour nos syndicats. Dans certains cas, ces solutions peuvent être une amélioration du service et dans d'autres, une légère modification.

C'est une situation très difficile à corriger, et c'est pourquoi certains services offerts par le passé se perpétuent. Nous avons, par exemple, essayé de modifier le système de la livraison du courrier le samedi dans les régions rurales. Nous avons supprimé ce service dans certaines régions du Canada. Cette décision a été fort controversée. La livraison se faisait six jours par semaine dans les régions rurales et cinq jours dans les régions urbaines. Nous avons essayé d'uniformiser le système et de distribuer le courrier cinq jours par semaine dans tout le Canada. Cette décision a été fort controversée même si elle nous a permis de réaliser des économies fort considérables, que nous avons pu investir dans l'amélioration de la fiabilité du service au détriment, bien sûr, de la fréquence. Mais nous l'avons fait quand même, et certains de nos syndicats et d'autres personnes encore nous ont beaucoup critiqué pour avoir uniformisé la fréquence de la livraison partout au Canada. Maintenant, à l'heure actuelle, les régions rurales comme les régions urbaines et les banlieues ont un service de cinq jours par semaine.

Nous n'avons donc pas de solution rapide et facile à proposer et nous tenons par conséquent beaucoup à avoir votre avis. Nous essayons toujours de fournir un service adapté aux régions particulières du pays, un service qui soit de qualité et qui ne soit pas perçu comme injuste par certains clients vivant à quelques miles de distance. Ceci fait partie d'un autre plan d'uniformisation du service rural que nous avons l'intention d'améliorer autant que possible pour la rentabilité, la fiabilité et le coût.

Je n'ai donc pas de réponse facile à vous donner.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, when the Canada Post Corporation was established, let me tell you that we invested a lot of hope in it. Quite a few of us thought that the corporation would bring about valuable changes which on the one hand would improve the service—because the situation was far from

[*Text*]

ce moment-là, ce n'était pas drôle du tout . . . mais que d'autre part, il se rationaliserait et diminuerait les coûts.

Vous entreprendrez des négociations avec les syndicats très bientôt, n'est-ce pas? L'année prochaine, ou quelque chose comme cela, n'est-ce pas? De toute façon, vous serez en négociation, si vous ne l'êtes déjà. Nous sommes rendus en 1984-1985 mais on en parle encore comme si nous étions dans les années 50 ou presque. Beaucoup d'eau a coulé dans le fleuve depuis ce temps-là. Et, à mon avis, on devrait attaquer de front les changements que l'on vveut apporter. Je ne suis pas prête à dire que je souhaite un modèle uniforme pour tout le Canada, mais quand on veut améliorer le service et en même temps maintenir des coûts assez bas, je ne vois pas de différence entre les rues d'un quartier urbain d'une ville et le côté rural. S'ils sont assurés d'un service postal trois fois par semaine, que le milieu rural l'ait aussi trois fois par semaine! Ce sont des citoyens de même valeur et ils paient tous un même tarif d'impôt.

Je ne puis imaginer que des changements normaux ne peuvent pas être compris par une population normale si on leur en explique la situation.

Mr. Warren: Maybe I could give you one example to show you that the issue is maybe more complex than it appears on the surface. You might argue for a frequency of three deliveries a week for urban and suburban areas. We are in the ad mail business. The ad mail business gives us 7% to 9% of our overall revenue and about 17% of our total volume in the corporation. We want to get those ads to people not just Mondays, Wednesdays and Fridays. If you have a sale in your business and the sale is going to take place on Tuesday, you want the ad there on time. The same thing is true in rural areas. Many small business, and large, use rural mail as a means of getting catalogues, sales, marketing information to people.

The Chairman: Or any allowance cheques, unemployment insurance cheques.

Mr. Warren: The chairman, as usual, is ahead of me.

I would just point out there are many aspects to the frequency of mail delivery. Mr. Chairman, the earlier suggestions the hon. Member made about St. Fabian and others are very actively . . . I have more paper in front of me now on this than you probably have in front of you, so it indicates that my staff is very much up to date on it. I know you have been talking recently, and we are going to help you resolve it, but on the broader issue of frequency of delivery, it is a complex issue.

• 1120

Mme Côté: *Thank you.*

[*Translation*]

adequate at that time—but which on the other hand would rationalize and reduce costs.

You will be certain to bargain with your unions quite soon, no? I believe it is next year or something like that? In any event, you will be bargaining, if you are not already. We are now in our fiscal year 1984-1985, but we are still talking as though we were in the fifties. A lot of water has gone under the bridge since that time. And I think that we should face reality and bring about those changes that need to be made. I do not mean to say that I am in favour of a standardized system throughout Canada, but one wants to improve the service while keeping costs at a minimum I do not see why we should treat urban streets differently than the rural areas. If they get their mail three times a week in the cities, then the rural areas should also get it three times a week. They are all citizens of the same country and are all subject to the same income tax scales.

I cannot imagine that the public is unable to understand normal changes if we explain the situation to them.

M. Warren: Je pourrais peut-être vous donner un exemple qui vous aidera à comprendre pourquoi la situation est peut-être un peu plus complexe qu'elle ne le semble à première vue. Étant donné que vous êtes en faveur de trois livraisons par semaine tant pour les régions urbaines que dans les banlieues. N'oubliez pas le côté publicité. Le courrier publicitaire nous rapporte entre 7 et 9 p. 100 de nos revenus globaux et représente 17 p. 100 du volume total de la société. Il est dans notre intérêt de livrer cette publicité aux gens pas seulement les lundi, mercredi et vendredi. Si vous êtes marchand et que vous voulez mettre des articles en solde le mardi, vous tenez à ce que votre publicité parvienne à vos clients éventuels à temps. La même chose vaut pour les régions rurales. Beaucoup de petites et grandes entreprises utilisent le courrier rural pour faire parvenir leur catalogue, leur publicité et leurs renseignements aux hatitants de ces régions.

Le président: N'oubliez pas les chèques d'allocation et d'assurance-chômage.

M. Warren: Monsieur le président, vous me devancez, comme d'habitude.

Laissez-moi simplement ajouter que la question de la fréquence de livraison du courrier comporte plusieurs aspects. Monsieur le président, les suggestions que l'honorable député a faites plus tôt au sujet de Saint-Fabien et d'autres endroits ont fait l'objet d'une plus grande considération. J'ai plus de documents sous les yeux maintenant à ce sujet que vous n'en avez, ce qui montre bien tout le travail que mon personnel a consacré à cette question. Je sais que vous avez eu des discussions dernièrement à ce sujet, et nous allons essayer de vous aider à résoudre cette question. Mais la fréquence de livraison est une question fort complexe.

Mrs. Côté: *Merci.*

[*Texte*]

Je voudrais ajouter, monsieur le président, si vous me le permettez, qu'on devrait examiner de nouveau . . .

Le président: Il vous reste deux minutes.

Mme Côté: Très bien! Que l'on tienne compte et que l'on examine la façon dont les contrats sont passés avec les personnes qui ont leur bureau de poste à domicile, quant aux heures d'ouverture. Comment pourrait-on réorganiser cela, car je sais que certains ferment les portes le midi? Mais je vous donnerai de l'information à ce sujet. On devrait étudier le cas des contrats qui sont passés avec les dépanneurs, qui eux, sont ouverts sept jours par semaine, de 9 heures à 23 heures.

Merci.

Le président: Merci, madame Côté.

I would just like to say, if the committee will permit me, to Mr. Warren that in my opinion mail service to rural residents is just as important as it is to urban residents.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: I compliment you for your attitude in that regard, Mr. Warren, because I think if there is an old age pensioner living in a rural community, he or she needs his old age pension cheque as badly as somebody in an urban community. I could give many other examples, but that is only one.

Mr. Warren: I have a bias, Mr. Chairman, in this whole matter.

The Chairman: I do not like living in urban areas either.

Next is Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Warren, I think your answers have been fairly broad-scoped, but in terms of the mail getting from point A to point B, the problem I have with it is that we live in an age of improved transportation—I go back to the one cent stamp, even though I am 39 and holding, and that is a long way back. I remember the postal man with a little cart, two steel wheels—and he made the cart—going to the train station and bringing the mail in, and it seemed that the mail got there much quicker than it does today.

Now, I will give you an example. Ship a truckload of beef from my home rural riding in the Assiniboia riding to Winnipeg, to Canada Packers. They get the cattle on Tuesday morning for a kill; you phone them Wednesday and say how much did that beef bring you, and they will give you price and everything, and your cheque is in the mail, and you get your check eight days later. Now you could travel from Winnipeg to where I live, 325 miles, by horseback, without any trouble in four days, I suppose, if you had a good horse. Now it just amazes me that in this automated age in which we live, and new technology, and you talk about the numbers game . . . I, in Agriculture, am familiar with the numbers game. With new technology we are able to do the job many times quicker than we could years ago.

[*Traduction*]

I would like to add, Mr. Chairman, with your permission, that I feel that we should look again into . . .

The Chairman: You have two minutes left.

Mrs. Côté: Very well. I feel that we should take into account and examin the way in which contracts are signed with persons who have a post office in their home with regards to the office hours. I feel we need some kind of reorganization because I know that some close at noon. But I will give you more information on this. I feel that the contracts with corner stores who are open seven days a week from nine in the morning until eleven at night should be reexamined.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

J'aimerais également dire à M. Warren, avec la permission du Comité, que la livraison du courrier dans les régions rurales est, à mon avis, tout aussi importante que dans les régions urbaines.

Une voix: Bravo, bravo!

Le président: J'aimerais vous féliciter de votre attitude à cet égard, monsieur Warren, parce que les retraités qui vivent dans les collectivités rurales ont tout autant besoin de leur chèque de pension de vieillesse que ceux qui habitent dans les centres urbains. Je pourrais vous donner beaucoup d'autres exemples, mais je vais me contenter de celui-là.

M. Warren: J'ai un préjugé à cet endroit, monsieur le président.

Le président: Je n'aime pas beaucoup non plus la vie dans les centres urbains.

Le prochain intervenant est M. Gustafson.

M. Gustafson: Merci, monsieur le président.

Monsieur Warren, vos réponses m'ont semblé relativement complètes. Vous savez, lorsqu'il s'agit de transporter le courrier d'un point A à un point B à une époque de transport amélioré, et je me rappelle le temps où le timbre se vendait 1 cent, même si j'ai 39 ans et si je suis bien conservé, mais ça remonte à très loin. Je me rappelle avoir vu le facteur avec son petit chariot qui avait deux petites roues d'acier, qu'il avait fait lui-même, qui s'en venait à la gare livrer le courrier. Eh bien, il me semble que le courrier était livré beaucoup plus rapidement à cette époque qu'il ne l'est aujourd'hui.

Laissez-moi vous donner un exemple. Disons que j'envoie un camion de bétail de ma circonscription rurale d'origine, qui est Assiniboia, à *Canada Packers*, à Winnipeg. Ils reçoivent le bétail à l'abattoir le mardi matin. Si je les appelle le mercredi et que je leur demande combien le boeuf rapporte, ils me citent un prix, et mettent le chèque à la poste, et je le reçois huit jours plus tard. Vous savez, on pourrait se rendre de Winnipeg à chez moi à cheval sans aucune difficulté en quatre jours, avec un bon cheval. Et c'est 325 milles de distance. Je suis vraiment étonné de voir tout ce qui se passe à l'ère de l'automatisation et de la technologie de pointe dans laquelle nous vivons. Et vous nous parlez de chiffres. Vous savez, je connais les chiffres dans le domaine de l'agriculture. La technologie de

[*Text*]

Why is this not possible in the Post Office? I just cannot understand it.

Mr. Warren: Well, Mr. Chairman, you probably know the three greatest lies in the world. The first one is: "I will still love you in the morning, darling." The second one, as I recall, is: "The cheque is in the mail." The third one, as I recall, is: "I am from the federal government; I am here to help."

More seriously, I think the Post Office sometimes is used . . . The cheque is in the mail, I think I have probably used that phrase a few times with some of my debtors or creditors at a certain point. I am not sure how prevalent it is in the country but I think it has been used from time to time. Mr. Chairman, we handle more than 25 million messages a day in this country. I am not arguing, at this stage, in our turnaround that we are moving our messages as reliably or as quickly as we should.

• 1125

What I am reporting to this committee and to you, sir, is that when we took over the Post Office, which had a slow slide in performance of a decade and a half . . . performance in almost everything: human relations, service, and financial affairs—we turned that service performance, if you put first-class mail as one of our major product lines on the block and look at it, from a reliability level that was as low as 74% in the fall of 1981 to one that is around 90% now. It has to get better than that; and the document in front of you says that you do not turn Canada Post around in 24 months after it has been sliding for a decade and a half.

The reason we put, Mr. Chairman, a document in front of you that has a five-year timeframe to it—and we are half-way through that timeframe now—is we acknowledge, realistically, that to change that slow slide in service performance . . . we have stopped it; we have begun to move it back up again, and we are getting within shooting distance of acceptable standards for our customers.

I think I am the wrong guy to talk to, frankly, about service performance, because I probably do have a bias. I would invite you to go and talk to some of our major customers. Talk to others across the country. Talk to businesses, Mr. Chairman—and I will conclude on this . . . whose cashflow depends on the mail . . . and there are thousands, hundreds of thousands, of businesses in Canada whose cashflow depends on the mail—and you are not going to get a perfect picture, but they are going to say, yes, there has been some improvement; we would like to see more. And that is what we are working on, very hard.

[*Translation*]

pointe nous permet de faire bien des choses beaucoup plus rapidement qu'il y a quelques années.

J'aimerais savoir pourquoi cela n'est pas possible à la Société des postes. Je ne comprends pas.

M. Warren: Eh bien, monsieur le président, vous connaissez sans doute les trois plus gros mensonges en ce bas monde. Le premier est: «Je t'aimerai encore demain matin, chérie.» Le deuxième, si je me souviens bien, est: «Votre chèque est à la poste.» Et le troisième: «Je travaille pour le gouvernement fédéral et je suis ici pour vous aider.»

Mais soyons sérieux. Je pense qu'on se sert souvent des Postes comme excuse. «Le chèque est à la poste.» J'ai sans doute dit cela à mes débiteurs ou à mes créditeurs à un moment donné. Je ne sais pas dans quelle mesure cette expression est généralisée à travers le pays, mais elle doit servir assez souvent. Monsieur le président, nous traitons quelque 25 millions de messages par jour dans ce pays. Je ne prétends pas que nous transmettions ces messages d'une manière aussi fiable ou rapide que nous devrions le faire en ce moment même.

Je tiens à vous signaler, ainsi qu'au Comité, que lorsque nous avons repris le ministère des Postes, ce dernier avait connu une lente réduction de rendement depuis une quinzaine d'années, à tous les niveaux: des relations humaines, du service et sur le plan financier. Nous avons beaucoup amélioré le service. En effet, si vous examinez votre service de courrier de première classe, vous constaterez que le degré de fiabilité est passé de 74 p. 100, à l'automne 1981, à 90 p. 100 à l'heure actuelle. Nous visons à améliorer encore la situation. Le document que vous avez sous les yeux montre clairement qu'il n'était pas possible de transformer la Société des postes en 24 mois, après 15 ans de baisse du rendement.

La raison pour laquelle nous vous avons remis ce document, monsieur le président, c'est qu'il s'agit d'un plan quinquennal. Nous sommes maintenant arrivés à mi-chemin, et sur le plan pratique, nous sommes en mesure de dire que nous avons mis fin à cette diminution lente de la qualité du service. Nous avons commencé à l'améliorer et nous sommes maintenant à la veille d'être en mesure d'offrir un service acceptable à nos clients.

Je ne suis peut-être pas le mieux en mesure, bien sincèrement, de vous parler de rendement, parce que je pense avoir des préjugés. Il serait peut-être bon que vous parliez à certains de nos gros clients. Vous pourriez rencontrer des hommes d'affaires, et je vais terminer sur cette note, monsieur le président, dont les mouvements de caisse dépendent du courrier. Il y a des milliers, des centaines de milliers d'entreprises canadiennes qui dépendent du courrier pour leurs mouvements de caisse. Il est possible que l'on ne vous peigne pas une image parfaite de la situation, mais ils vous diront sans aucun doute qu'il y a eu une amélioration. En ce qui nous concerne, nous aimerions en voir plus. Et c'est ce à quoi nous travaillons, et très fort.

[*Texte*]

So I do not promise that this thing gets turned on a dime. I never have. We need a lot of help on a lot of fronts. But we are moving there; and I think this and other performance indicators show we are going in the right direction. It takes a thousand things to make this back to what it should have been many years ago.

Mr. Gustafson: The importance of the postal service to the economic climate of a country is a very important one. Let me use an example. In our rural areas, where a farmer depends on repairs—his combine breaks down—I am telling you, Mr. Warren, he will not depend on the Post Office. He may phone Massey-Harris in Regina and say, put that on the bus; I know it will be here tonight. That dealer absolutely does not depend on the Post Office. You cannot wait for a repair for seven or eight days if a combine is in the field. You would drive to Regina and get it. I can understand two or three days, or two days, but it seems to me . . .

Are you storing this mail and packages? Are you storing it in depots? What happens?

Mr. Warren: Mr. Chairman, let us get specific. We could sit here and trade horror stories, if you want, in very general terms. I do not know what that does. If you want to get specific, let us talk about our standards and talk about our performance against them. I have said earlier that the testing process that we have we started in the first three months after our life as a Crown corporation and we made them all public. The Post Office had never made its performance public before. We have done that quarterly to all MPs and senators and the public and so on. And as we have done that, we have in effect said we are going to be open and accountable.

In 1981—we will take first-class mail; you have moved back and forth between mail and parcels; let us stay with mail for a minute. For first-class mail, the standards have not changed. We are supposed to get local mail to people the next day 95% of the time. That is the standard. Across the country, forward mail should get there in either two or three days. If it is coast to coast, it is three days. So in 1981, only 74% of the time was the Post Office meeting those two standards that I have talked about. Now almost every Canadian city is at 95% next-day delivery for local mail. We are winning back—or we would not be able to give you the financial performance, which has not been discussed by many of the members of this committee . . . customers that we lost.

We are also in the carrier business, which is a business that the Post Office created itself in the 1970s, by its poor performance. So we are now able to move those standards up to what you see here, reported at a combined approach of about 90%,

[*Traduction*]

Je ne me suis jamais engagé à changer la situation du jour au lendemain. Nous avons besoin de beaucoup d'aide sur tous les plans. Mais il y a des progrès, et je pense que ce document et les autres indices de rendement prouvent que nous sommes sur la bonne voie. Il y a des milliers de choses à faire pour rétablir la situation et offrir une qualité de service que nous aurions dû avoir il y a de cela un bon nombre d'années.

M. Gustafson: Le service des Postes joue un rôle de premier plan dans la conjoncture de tous les pays. Laissez-moi vous donner un exemple. Prenons le cas d'un agriculteur dont la moissonneuse-batteuse tombe en panne. Vous savez, monsieur Warren, il ne va pas se fier à la Société des postes pour obtenir les pièces dont il a besoin pour effectuer ses réparations. Il préférera téléphoner à Massey-Harris, à Regina, et leur demander de lui envoyer la pièce par autobus, parce qu'il sait qu'il l'aura le soir même. Le concessionnaire ne se fie pas à la Société des postes. Un agriculteur ne peut pas se permettre d'attendre sept ou huit jours avant de recevoir la pièce dont il a besoin pour réparer sa moissonneuse-batteuse qui est en panne dans son champ. Il préférerait aller la chercher lui-même à Regina. Je peux comprendre un délai de deux ou trois jours, de deux jours, mais il me semble . . .

Est-ce que vous entreposez le courrier et les colis? Est-ce que vous le mettez dans des entrepôts? Que se passe-t-il?

M. Warren: Monsieur le président, soyons précis. Nous pourrions échanger des histoires d'horreur en termes fort généraux. Mais je ne sais pas ce que cela nous donne. Si vous voulez être précis, nous pouvons parler de normes et de rendement. Je vous ai dit tout à l'heure que nous avions mis en oeuvre un système de tests au cours des trois premiers mois, après que nous sommes devenus une société de la Couronne. Et nous avons annoncé ces mesures au public. Le ministère des Postes ne divulguait jamais ce genre d'information au public. Depuis le tout début, la société fait un rapport à tous les députés, aux sénateurs et au public tous les trois mois. C'est notre façon d'annoncer que nous avons l'intention de ne rien cacher et d'être responsables.

En 1981—prenons le cas du courrier de première classe. Vous avez parlé de courrier et de colis. Limitons-nous au courrier un instant. Les normes concernant le courrier de première classe n'ont pas changé. Nous sommes censés livrer le courrier le jour suivant dans 95 p. 100 des cas. C'est la norme. Dans tout le pays, le courrier de première classe devrait se rendre en deux ou trois jours. Il ne devrait pas prendre plus de trois jours pour traverser tout le pays. Donc, en 1981, le ministère des Postes ne satisfaisait à ces deux normes que dans 74 p. 100 des cas. À l'heure actuelle, la livraison du courrier local se fait le jour suivant dans 95 p. 100 des cas dans toutes les villes canadiennes. Nous sommes en voie de regagner les clients que nous avions perdus, car, autrement, nous ne serions pas en mesure de vous parler de notre rendement financier auquel très peu de membres de ce Comité ont fait allusion.

Nous sommes également lancés dans les messageries, un service que le ministère des Postes avait lancé dans les années 70, mais avec un assez mauvais rendement. Nous avons réussi à améliorer ces normes, et vous pouvez constater ici que nous avons atteint un degré de fiabilité de 90 p. 100, 91 p. 100 et 92

[*Text*]

91%, 92%. We still have several percentage points to go in forward mail particularly to satisfy our own standards.

But we are in other businesses. You have mentioned parcels. There was an assumption at one time that Canada Post was dominant—and it was—in the parcel business. It lost that dominance in the 1960s and 1970s. We are now in the process of rebuilding market share in the parcel business. So I am going after that farmer, in the parcel business, agressively and we are increasing our market share in that area.

• 1130

In the courier business, which we were never in and are in now, we are the fastest growing in Canada and that . . .

Mr. Gustafson: Have you a monopoly?

Mr. Warren: —has gone from zero to a $30 million business.

Mr. Gustafson: Mr. Warren, have you a monopoly on the carrier business now?

Mr. Warren: The only monopoly we have—some people call it a monotony . . . is a relatively small one, if you look at it, it is on letter mail. If you look at the monopoly closely, it is very vulnerable to new forms of electronic communication, to electronic funds transfer, and so on, so as a monopoly it certainly has a lot of holes in it. Every other service we provide is in head-to-head competition with the private sector. In the advertising business we are second only to newspapers in terms of the volume, the value of advertising—we are bigger than television, bigger than radio. We have to stay in that business and offer competitive services or people will go elsewhere. The parcel business is totally open, it is a totally competitive business. The courier business is open and competitive. In electronic mail—everybody is into electronic mail, from the telephone companies to the telecoms and so on, and we are in that business as well. We have to compete.

The emphasis in this document on productivity, on cost cutting, on putting the customer first, and so on, is an absolute necessity. There is no choice, in my view. Whether we want to change a bit the financial dimensions of the corporation in terms of deficit one way or the other, in the final analysis we either have to be able to compete in those areas or we will die. The reason for that is that more than half of our revenue is coming from those competitive sources. I have to get that farmer, in six months, a year, a year and a half, to look back at our parcel business and say: Wait a minute, that is looking more competitive, that is looking more reliable. That is happening in parts of our business, or I could not have cut $700 million out of the deficit in 24 months.

[*Translation*]

p. 100. Nous avons encore beaucoup de progrès à accomplir au niveau du courrier retransmis si l'on veut satisfaire nos propres normes.

Mais nous offrons également d'autres services. Vous avez parlé des colis. On présumait à l'époque que le ministère des Postes jouait un rôle de premier plan au niveau des colis. Mais il a perdu sa place au cours des années 60 et 70. Nous sommes en voie, à l'heure actuelle, de reprendre notre part du marché des colis. Ce sont justement les agriculteurs qui m'intéressent pour ce qui concerne le marché des colis. Nous avons déployé énormément d'énergie à la promotion de ce service et nous avons augmenté notre part de ce marché.

Pour ce qui concerne les messageries, qui est une nouvelle entreprise pour nous, nous connaissons le taux de croissance le plus élevé au Canada et . . .

M. Gustafson: Avez-vous le monopole?

M. Warren: . . . nous sommes passés de zéro à 30 millions de dollars.

M. Gustafson: Monsieur Warren, avez-vous le monopole en matière de messageries?

M. Warren: Le monopole que nous avons—certains parlent de monotone, par opposition à monopole—est relativement petit, si vous voulez; il s'agit des lettres ordinaires. Si vous examinez ce monopole, vous constaterez qu'il est très vulnérable aux nouvelles formes de communication électronique, aux transferts de fonds électroniques, par exemple; donc, il s'agit d'un monopole plein de fuites. Tous les autres services que nous offrons sont en concurrence directe avec le secteur privé. Dans le domaine de la publicité, nous ne cédons le pas qu'aux journaux pour ce qui est du volume et de la valeur de la publicité vendue—nous sommes plus importants que la télévision et la radio. Il nous faut conserver cette place et offrir des services concurrentiels, ou alors, nos clients iront voir ailleurs. Le service des colis est complètement ouvert et très concurrentiel. Le service de messageries est également ouvert et concurrentiel. Dans le cas du courrier électronique . . . tout le monde s'est lancé dans ce domaine, des compagnies de téléphone aux «télécoms», et ainsi de suite. Et nous oeuvrons aussi dans ce secteur. Il nous faut lutter de concurrence.

L'accent que nous avons mis, dans ce document, sur la productivité, sur la réduction des coûts, sur l'importance de considérer le client comme un roi, est de la pure nécessité. À mon avis, nous n'avons pas le choix. Même si nous voulons un peu modifier la dimension financière de la société pour ce qui concerne notre déficit, d'une façon ou d'une autre, il nous faut, en dernière analyse, faire concurrence dans ces domaines, ou nous disparaîtrons. Cet état de choses est attribuable au fait que plus de la moitié de nos revenus découlent de ces sources concurrentielles. Il faut que cet agriculteur, dans six mois, un an, ou un an et demi, puisse regarder notre service de colis et se dire qu'il a l'air plus concurrentiel, plus fiable. Cela se passe dans certains domaines déjà, car, autrement, je n'aurais pas pu réduire notre déficit de 700 millions de dollars en 24 mois.

[*Texte*]

Mr. Gustafson: Mr. Warren, in those areas where you have made advancement we certainly compliment you. However, I serve a riding that has 105 towns, many of them small, rural areas. I think the word "priority" has been used here . . . it was used by a member on the other side of the Table; I suppose, in the rural areas, we are on a low priority, but we do pick up our mail. In the little town in which I pick up my mail, the whole building would not be worth $3,000. There is one light bulb in there. This becomes a very sensitive issue in rural areas. I will explain it to you—I think you should understand this, possibly you do. Just a mile away from that post office there is an oil well pumping; the government is taking about 75% of the revenue from it, and we are getting no service. The only service in the little town is provided by that post office, which somebody else owns. The wind blows right through it in the winter-time. We are picking up our mail.

There are strong feelings in the rural areas that we are second-class citizens; yet when it comes to paying the bills in this country . . . heaven help us, if it were not for those rural areas, the bills would not be paid! If you look at wheat production in this country, it produced $8 billion worth of surplus to the economy, without taking into account the resource area, or the oil field, if you will. I can see a certain direction towards centralization of delivery, and so on, which you have done, but it has certainly been at the expense of the rural community. I do not think our people are asking for door-to-door service, not at all, but, as I said, we do not get Saturday service in the rural community. Even if the post office were held open, the only advantage would be that you could mail a letter or you could pick up your mail if you were not in there on Friday evening.

The Chairman: Mr. Warren, do you wish to comment?

Mr. Warren: Briefly, I would just say that one of the reasons why Canada Post exists as a Crown corporation is to ensure universal service at uniform rates to Canadians and beyond this country. So rural service is not something we think is a second-class part of our mandate.

• 1135

Secondly, because we may have put rural delivery frequency the same as urban, so that we are talking about five days a week service, I do not think putting rural people and urban people on the same footing is discriminatory. Nor does it indicate that we do not care about what is happening in rural Canada.

We have, Mr. Chairman, more post offices than all the chartered banks have outlets in this country, and you know that network is an extremely expensive network to operate. It is not fundamentally, in some areas, sound economically, and never has been. It is viewed as a service to those communities; to give them basic access to this form of communication. We

[*Traduction*]

M. Gustafson: Monsieur Warren, nous vous félicitons de tous les progrès que vous avez réalisés. J'aimerais cependant ajouter que je représente une circonscription qui compte 105 villes, dont un grand nombre sont très petites et sont situées dans des régions rurales. On a déjà utilisé le terme «priorité» ici—c'est un membre de l'autre côté de la table qui a sorti cette expression. Je suppose que les régions rurales n'ont pas une très haute priorité. Mais nous allons chercher nous-mêmes notre courrier. Dans la petite ville où je vais chercher mon courrier, l'édifice ne vaut pas plus que 3,000$ au total. Il y a une seule ampoule là-dedans. Cette question est devenue fort importante dans les régions rurales. Laissez-moi vous expliquer. Je pense que vous êtes en mesure de comprendre. A environ un mille du bureau de poste, il y a un puits de pétrole qui fonctionne. Le gouvernement prélève 75 p. 100 des revenus de ce puits, et nous n'obtenons aucun service en échange. Le seul service dont jouisse cette petite ville est justement le bureau de poste, qui appartient à quelqu'un d'autre. Le vent siffle à travers le bureau l'hiver. Et nous allons chercher notre courrier.

On a l'impression, dans les régions rurales, que l'on nous considère comme des citoyens de seconde classe, mais lorsqu'il s'agit de payer les comptes . . . Dieu nous préserve, sans les gens de ces régions rurales, l'on ne pourrait payer les comptes! Si vous regardez la production de blé au Canada, vous verrez que l'on produit pour 8 milliards de dollars de surplus pour notre économie, sans tenir compte des autres ressources ou des gisements de pétrole. J'ai l'impression que vous avez pris la voie de la centralisation de la livraison, mais au détriment assez manifeste des collectivités rurales. Nous ne demandons pas le service à la porte, pas du tout. Mais comme je l'ai dit, nous n'avons pas de livraison le samedi dans les collectivités rurales. Même si le bureau de poste restait ouvert, le seul avantage serait de pouvoir poster une lettre ou de prendre votre courrier si vous n'avez pu y aller le vendredi soir.

Le président: Monsieur Warren, voulez-vous répondre quelque chose?

M. Warren: Je voudrais simplement dire que le service des Postes est devenu une société de la Couronne en partie pour offrir un service universel, à un taux uniforme, à tous les Canadiens et au-delà. Ainsi, nous ne voyons pas le service rural comme étant un service de deuxième classe dans notre mandat.

Deuxièmement, étant donné que la fréquence de la livraison rurale est la même que pour la livraison urbaine, il s'agit maintenant d'un service cinq fois la semaine, et je ne crois pas que ce soit discriminatoire que de placer sur un pied d'égalité les gens du secteur rural et ceux du secteur urbain. Cela ne signifie pas non plus que nous ne nous préoccupons pas de ce qui se passe dans le secteur rural au Canada.

Monsieur le président, nous avons davantage de bureaux de poste que toutes les banques à charte ont de succursales au Canada, et vous savez qu'il est extrêmement coûteux de faire fonctionner ce réseau. Dans certaines régions, ce n'est pas économique de procéder ainsi, ça ne l'a jamais été. On le voit comme étant un service pour les collectivités, pour leur donner

[*Text*]

see it that way, and we see part of our role is to try to be successful enough in the overall business so we can maintain that kind of network. There is a good deal of cross-subsidization to maintain those small offices, which are not in themselves economic, and we continue to pursue that.

In some cases, Mr. Chairman, we have put forward some business development ideas designed to give us an opportunity to have sufficient revenues in the future to keep this network in place and maybe put two light bulbs in or three and put something on the walls so the wind is not going through, and the reaction sometimes to that is mixed, to say the least. So, you know, the Crown corporation, at this stage, is not turning away from its obligations in rural Canada. In fact, it is trying to find ways of meeting that basic mandate of ours: to provide universal service to people all over this country.

The Chairman: You are out of time, Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Could I just make one short comment?

The Chairman: Very briefly.

Mr. Gustafson: I think the importance of this is, you take a rural community where the survival of that town and that community depends on a couple of factors—your elevator, your post office and your corner grocery store . . .

Mr. Warren: That is it.

Mr. Gustafson: And that is it. —if you pull out that one light bulb, it has a tremendous impact. Those people have no choice but to drive 25 miles to a major centre to pick up their mail. And when they are in there picking up their mail they are going to buy their groceries, and they are going to buy their fuel, and they are going to buy other things, and you have the absolute breakdown of a community. I point this out because of the importance of the post office; and you people understand how significant it is in a rural community.

I thank you.

The Chairman: You have made your point, Mr. Gustafson, and I think you have made it forcefully.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Warren, I first make an observation that when you are in the public eye, as your corporation is, when you do 96 things right, it is the 4 out of the 100 that are not up to par that get all the attention. Like most Canadians, I think an 88% increase in the first-class mail rate was quite a wallop and I am glad to see that the rate is frozen at the 1984 level.

When we look at page 39, The Turnaround Phase II, the major issue is competitiveness, and the third point made is that we must increase our productivity and lower unit costs. I think

[*Translation*]

accès à cette forme de communication. Nous le voyons de cette façon, et en partie, nous essayons de réussir suffisamment bien sur le plan général pour pouvoir conserver ce genre de réseau. Il faut beaucoup de subventionnement croisé pour pouvoir conserver ces petits bureaux, qui ne sont pas en eux-mêmes économiques, et nous continuons de fonctionner de cette façon.

Dans certains cas, monsieur le président, nous avons proposé certains concepts de développement commerciaux qui visent à nous donner l'occasion de toucher suffisamment de revenus à l'avenir pour conserver en place ce réseau; on installe deux ou trois ampoules et quelque chose sur les murs afin que le vent ne passe pas au travers, et je dois avouer que la réaction est assez diverse, c'est le moins qu'on puisse dire. Par conséquent, vous voyez, la société de la Couronne, à ce moment-ci, ne tourne pas le dos à ses obligations dans les régions rurales du Canada. De fait, elle essaie de trouver des moyens de respecter son mandat fondamental, celui d'offrir un service universel à tous les gens, partout au pays.

Le président: Il ne vous reste plus de temps, monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Est-ce que je peux faire une courte remarque?

Le président: Très brièvement.

M. Gustafson: Ce qui est important—prenons le cas d'une collectivité rurale où la survie de la ville et de la collectivité dépend de quelques facteurs—votre silo, votre bureau de poste et votre épicerie du coin . . .

M. Warren: C'est tout.

M. Gustafson: C'est tout. Si on enlève une ampoule, l'effet est énorme. Ces gens n'ont pas d'autre choix que de faire 25 milles pour se rendre à un centre important afin de ramasser leur courrier. Une fois rendus là, ils feront leur épicerie, achèteront leur essence et d'autres choses encore, et leur propre collectivité va s'effondrer. Je le souligne à cause de l'importance du bureau de poste, et vous autres comprenez à quel point il est important pour le secteur rural.

Je vous remercie.

Le président: Vous vous êtes bien fait comprendre, monsieur Gustafson, et vous l'avez fait avec vigueur.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Warren, je voudrais tout d'abord faire une observation; Quand on est en évidence comme l'est votre société, lorsque 96 p. 100 des choses sont bien faites, ce sont les 4 p. 100 qui ne le sont pas aussi bien qui attirent toute l'attention. Comme la plupart des Canadiens, je suis d'avis qu'une augmentation de 88 p. 100 du tarif du courrier de première classe a été un très dur coup, et je suis heureux de voir que le taux est immobilisé au niveau de 1984.

Si on examine la page 39, la phase II de la relance, la question principale a trait à la concurrence, et le troisième point, c'est que nous devons augmenter notre productivité et diminuer nos coûts unitaires. Nous pourrions ajouter à cette

[*Texte*]

we could add to that line: as long as we keep the rate frozen and continue to extend services.

We have heard here this morning that every new development, whether it be in Montreal Winnipeg or Saskatoon, expects to get early mail delivery when they move into a new subdivision, and this is sometimes before the sidewalks are in place. What I want to draw attention to is on page 46. We say that the mail processing productivity is up 4% and mail delivery is up 1%. But when we compare that with the U.S., on the page earlier, does the chart on page 45 indicate that when you talk about volume of mail per thousand per full-time person that the U.S. is still 40% to 50% ahead in the handling of mail than we are?

Mr. Warren: The short answer to that is yes. As I pointed out earlier to Mr. Kristiansen, it is interesting that if you look at the same chart you see that our productivity levels were the same, Canada and the United States, in 1969 and 1970. You see the two lines starting there. The U.S. went up fairly significantly over five or six years, seven years, and the Canadian productivity has steadily dropped and it started to move back up again in 1981-82.

• 1140

I make one other point. Canadians invested $1.25 billion in 25 mechanized plants across this country in the 1970s to improve productivity in the Post office and, as you can see, for a while our productivity in fact went down with that investment, not up. It is just recently that we are beginning to get some of the productivity that you invested in back out of the system.

So, yes, it is correct that there is a 40% to 50% difference between the U.S. productivity and our own inside the plants. We think that we have to address that issue; we cannot move away from that. If we are going to keep rates contained; if we are going to able to have enough funding to extend service on a reasonable basis and stay in business—all of us in the Post Office are going to have to become more productive. We are well paid, and we are going to have to become increasingly productive and efficient; that is something that we cannot escape.

This document says to you that we are not looking to you for the solutions; we are not looking for outside input. What we are doing by and large, is going inside the corporation to become more competitive; to lean it down; to reduce our overhead costs, and so on.

Mr. Bockstael: My next question relates to page 49. The heading is "Increased Attendance", and it says:

> Pivate sector: 9 days/ employee; Post Office:18 days/ employee.
>
> Does that mean annual absenteeism?

[*Traduction*]

ligne: pour autant que nous conservions le taux immobilisé et que nous continuions à étendre nos services.

On nous a dit ce matin que chaque nouveau lotissement, que ce soit à Montréal, à Winnipeg ou à Saskatoon, s'attend à obtenir rapidement la livraison du courrier lorsque les gens déménagent dans cette nouvelle subdivision, et ce, parfois même avant d'avoir des trottoirs. Je voudrais attirer votre attention à la page 46. Nous disons que la productivité du traitement du courrier a augmenté de 4 p. 100, et la livraison du courrier de 1 p. 100. Cependant, lorsque nous comparons ces chiffres avec ceux des États-Unis, à la page précédente, est-ce que le tableau, à la page 45, n'indique pas que, lorsqu'il est question de volume de courrier par millier par personne à plein temps, les États-Unis sont bien avant nous, de 40 à 50 p. 100, pour la manutention du courrier?

M. Warren: Pour répondre brièvement, oui. Comme je l'ai souligné plus tôt à M. Kristiansen, il est intéressant de remarquer que si on regarde le même tableau, on se rend compte que nos niveaux de productivité étaient les mêmes, au Canada et aux États-Unis, en 1969 et en 1970. Vous voyez que les deux lignes commencent ici. Les États-Unis ont connu une augmentation assez importante pendant cinq ou six ans, même sept ans, et la productivité canadienne a baissé constamment, et elle a commencé à remonter en 1981-1982.

Je voudrais souligner une autre chose. Les Canadiens ont investi 1,25 milliard de dollars dans 25 établissements mécanisés au pays au cours des années 70 afin d'améliorer la productivité des Postes et, comme vous le voyez, pendant un certain temps, notre productivité, de fait, a diminué et non pas augmenté après cet investissement. Ce n'est que récemment que nous avons commencé à obtenir la productivité pour laquelle nous avions investi.

Par conséquent, oui, il est juste de dire qu'il y a une différence de 40 à 50 p. 100 entre la productivité américaine et la nôtre à l'intérieur des établissements. Nous sommes d'avis qu'il nous faut examiner la question, nous ne pouvons pas lui tourner le dos. Si nous devons conserver les mêmes taux, si nous devons pouvoir financer d'autres services, de façon raisonnable, pour rester en affaires—nous tous, à la Société des postes, devront être plus productifs. Nous sommes bien payés, il va nous falloir devenir de plus en plus productifs et efficaces, nous ne pouvons pas y échapper.

Ce document vous dit que nous ne cherchons pas à obtenir de vous les solutions, nous ne cherchons pas d'apport de l'extérieur. Ce que nous faisons en général, c'est d'essayer d'être plus concurrentiels au sein de la société, nous essayons de faire des économies, de réduire nos frais généraux, par exemple.

M. Bockstael: Ma prochaine question concerne la page 49, qui a pour titre: «Accroissement de l'assiduité au travail» et on y dit:

> Secteur privé: 9 jours/employé; Société des postes: 18 jours/employé.
>
> Cela signifie l'absentéisme annuel?

[*Text*]

Mr. Warren: That means annual absenteeism. It means the number of days beyond the contracted normal holidays and statutory holidays and so on that are in the collective agreement.

Put another way, for some time in Canada Post the absenteeism rate has been about twice the average for counterpart organizations, either in the private or public sector. The document points out that if we just brought our absenteeism rate in Canada Post down to the norm, you are looking at savings annually of $60 million to $70 million. That, in turn, can fund a lot of extensions of service that have been discussed so extensively around this table.

But I have to say to you, that is partly a way of life, a mind set; it is a part of the culture we have inherited from the past. We are working very hard with our unions; we have a very clear handle on this now and are saying that we have got to get that absenteeism down. I hope we will get the support of our unions in doing that, and of our employees generally. That is a major area.

Mr. Bockstael: Okay. On page 20, in 1983 work stoppages were down to 220. Do you still have a lot of the work stoppages caused by false alarm, fire alarms, smoke detectors going off, and evacuation of major centres of the Post Office that we have heard about previously?

Mr. Warren: No, we do not. We have just talked about absenteeism, which I think is a major problem; we are trying to manage it down, and that is, if you like, bad news. You have just raised an issue which, I think, is very good news in terms of attitude.

There has been, I think, a fundamental change in behaviour which is traced almost to the beginning of the Crown corporation. If you look at the previous years, you have an average of 10,000 or 15,000 person-hours lost due to everything from what you are talking about, to groups of employees' walking off the shift for one reason or another. That changed quite dramatically in the early months of the Crown corporation. I think that was because most of the 62,500 employees said, you are not going to create a Crown corporation every day; this is an opportunity; it is a new chance for us, and there was a behavioural change.

I would also say, Mr. Chairman, that this has happened in a time when all of us are a little frightened about our futures, and about the economy, and about where we are going. So there is a degree of fear, I think, represented, and uncertainty, and there is also a behavioural change where a hell of a lot of people in Canada Post are saying, let us give this a chance.

Now, it did not just go back up the next year. You will notice, the next year is slightly lower, and I can report to you that that level of change in behaviour has sustained itself right through to this month. So there has been a fundamental change in the way in which employees and some of the unions

[*Translation*]

M. Warren: Cela signifie l'absentéisme annuel. Cela signifie le nombre de jours en plus des congés normaux et des congés statutaires, par exemple, qui font partie des négociations collectives.

Autrement dit, pendant un certain temps, à la Société des postes, le taux d'absentéisme était environ le double de la moyenne dans d'autres organisations semblables, soit dans le secteur privé, soit dans le secteur public. Le document souligne que si nous ramenons le taux d'absentéisme à la norme, à la Société des postes, on réaliserait une épargne de 60 à 70 millions de dollars par année. De cette façon, on pourrait financer un grand nombre d'extensions de service dont on a beaucoup discuté autour de cette table.

Je voudrais cependant vous dire qu'il s'agit en partie d'une façon de vivre, d'une façon de voir les choses, cela fait partie de la culture dont nous avons hérité. Nous travaillons très fort avec nos syndicats, nous savons très bien ce que nous voulons maintenant, et nous disons qu'il nous faut réduire l'absentéisme. J'espère que nous obtiendrons l'appui de nos syndicats pour ce faire, et de nos employés en général. C'est un secteur important.

M. Bockstael: Très bien. Vous dites à la page 20 qu'en 1983, les jours perdus à cause d'arrêts de travail ont été réduits à 220. Avez-vous toujours beaucoup d'arrêts de travail causés par de fausses alarmes, alarmes de feu, détecteurs de fumée qui nécessitent l'évacuation des centres principaux de la Société des postes et dont on nous a parlé précédemment?

M. Warren: Non, ce n'est pas le cas. Nous venons de parler d'absentéisme, un problème important, à mon avis; nous essayons de le garder à la baisse, et si vous voulez, il s'agit de mauvaises nouvelles. Vous venez de soulever une question qui, je crois, est une très bonne nouvelle sur le plan attitude.

Il y a eu un changement fondamental de comportement, qui remonte presque au début de la société de la Couronne. Si on examine les années précédentes, on a une moyenne de 10,000 ou 15,000 heures-personnes perdues à cause de toutes sortes de choses, comme celles dont vous avez parlé, de groupes d'employés qui quittent leurs postes pour une raison ou pour une autre. Cette situation a changé sérieusement dès les premiers mois où fut créée la société de la Couronne. A mon avis, c'est que la plupart des 62,500 employés se sont dit: on ne va pas créer une société de la Couronne tous les jours; voilà une occasion, c'est une nouvelle chance pour nous. Il y a donc eu un changement de comportement.

Je dirais également, monsieur le président, que cela s'est produit à un moment où nous tous étions un peu inquiets de notre avenir, de l'économie, de ce vers quoi nous allions. Il y avait donc une certaine crainte, une certaine incertitude; il y a eu ce changement de comportement parce qu'un bon nombre de gens, à la Société des postes, se sont dit: donnons-lui une chance.

La remontée n'a pas continué l'année d'après. Vous remarquerez que c'est même un peu plus bas, et je peux vous dire que le niveau de changement dans le comportement s'est maintenu jusqu'à ce mois-ci. Il y a donc eu un changement fondamental dans la façon dont les employés et certains

[*Texte*]

are dealing with management. That is a very positive thing. The destructiveness that was there before in that area, I think, is reduced substantially.

Mr. Bockstael: In an earlier response you explained what the problem was in Ottawa, about asbestos removal and everything else. It has been said that, historically, postal employees in Ottawa zeroed in on MPs mail to make them realize that there were problems in the Post Office, and for that reason, it was quite possible that MPs were targeted to have poor mail service.

• 1145

Have you been able to overcome that, or is that being eradicated from the system?

Mr. Warren: I think the short answer to that is yes. I think historically, in the last decade, Mr. Chairman, probably the unions and management to some extent have had the Ottawa plant in a state of some turmoil. It is on the nation's doorstep. Mr. Wenman does his individual test and it shows that it does not seem to correlate with the rest of the country. I think it was a very destructive and negative way of saying we have a problem, we have a problem, we have a problem. What we are trying to do is to introduce solutions.

What we have done in Ottawa has taken two years, with Mr. Cook and many others, working with union leaders, using the asbestos problem and the service problem as a necessary turnaround framework to stop some of that behaviour on management's part, on union's part, and so on. By and large, I think you will see in the next couple of months, as the asbestos is out—we now have the plant being put into proper operating order—so that not only will the service improve, but also the tendency of labour and management historically to use Ottawa a bit as a platform to show decision-makers what trouble the Post Office is in. I think you will see a reduction in that as well. I think we are now preoccupied, labour and management, with some much bigger issues: how are we all going to survive together? How are we going to reconcile some of the issues that are in here?

Mr. Bockstael: One other question. Do you still operate on the basis of units of delivery? I explained once before the fact that as long as one truck delivered 4,000 pieces of mail, or 8 bags of mail to something like a hospital, where it was distributed internally, that constituted that driver's day of work. He had delivered his 4,000 units, and therefore if that took him one hour and fifteen minutes he was off for the rest of the day and could go home with the full expectancy of eight hours of pay.

Mr. Warren: You will see in the material—you pointed us into it—a 4% to 4.5% increase in productivity inside the plants but only about a 1% increase, which is pretty modest, over a couple of years, in the delivery end of the business. We have inherited collective agreements which were negotiated by governments previously with the unions, and which have within

[*Traduction*]

syndicats traitent avec la direction. C'est un aspect très positif. L'élément destructif qui existait auparavant dans le secteur est beaucoup moins important, je crois.

M. Bockstael: Dans une réponse, plus tôt, vous avez expliqué le problème à Ottawa, l'enlèvement de l'amiante, entre autres. On a dit qu'historiquement, les employés des Postes, à Ottawa, s'occupaient mal du courrier des députés avant que ceux-ci ne réalisent qu'il y avait des problèmes aux Postes et que, pour cette raison, il était bien possible que les députés soient la cible d'une mauvaise livraison du courrier.

Avez-vous pu corriger la situation, est-ce quelque chose qui ne ferait plus partie du système maintenant?

M. Warren: Pour répondre brièvement, oui. Historiquement, au cours de la dernière décennie, monsieur le président, il est probable que l'établissement d'Ottawa se trouvait dans un état d'agitation à cause des syndicats et de la direction jusqu'à un certain point. Cet établissement se trouve à la porte du pays. M. Wenman fait son évaluation propre et elle ne coïncide pas, il semble, avec le reste du pays. C'était, à mon avis, une façon très destructive et très négative de dire que nous avons un problème, nous avons un problème, nous avons un problème. Ce que nous essayons de faire c'est d'apporter des solutions.

Ce que nous avons fait à Ottawa a pris deux ans, de concert avec M. Cook et bien d'autres, avec les chefs syndicaux, en se servant du problème de l'amiante et de celui du service comme structure de relance nécessaire pour mettre fin à certains comportements de la direction, des syndicats et d'autres. Vous verrez en général qu'au cours des prochains mois, maintenant que l'amiante est enlevé, nous sommes en train de mettre l'établissement en état de fonctionnement convenable—par conséquent, non seulement le service sera amélioré, mais la tendance pour les syndicats et la direction à toujours se servir d'Ottawa comme plate-forme pour montrer aux décisionnaires dans quelles difficultés se trouve la Société des postes, sera réduite également. Nous nous préoccupons maintenant, au syndicat et à la direction, de questions beaucoup plus importantes: comment allons-nous tous survivre ensemble? Comment allons-nous pouvoir concilier certaines des questions qui se trouvent ici?

M. Bockstael: J'ai une autre question. Est-ce que vous fonctionnez toujours en fonction des articles de livraison? J'ai expliqué bien avant ce qui arrive qu'en autant qu'un camion livrait 4,000 articles de courrier, ou huit sacs de courrier à un hôpital par exemple, où le courrier était ensuite distribué à l'intérieur, cela constituait pour le chauffeur sa journée de travail. Il avait livré ses 4,000 unités et, par conséquent, si cela lui prenait une heure 15 minutes, il avait le reste de la journée libre, il pouvait retourner chez lui et s'attendre à être payé pour 8 heures de travail.

M. Warren: Vous verrez dans les documents—vous l'avez souligné—qu'il y a eu une augmentation de 4 à 4.5 p. 100 dans la productivité à l'intérieur des établissements, mais une augmentation de 1 p. 100 environ seulement, ce qui est assez modeste, depuis quelques années, pour l'aspect livraison du service. Nous avons hérité de conventions collectives qui ont

[*Text*]

them some very restrictive industrial engineering rules. Every step of the way for letter carriers is measured and so on. So you end up with a set of rules that do not provide very much flexibility.

With the letter carriers it is true that if they can get through their work in five hours or six hours, if they do it quickly—and there is an incentive there—they can go home. Some people argue we should bring that back to the plants. It used to be in the plants, as incentive to get people to work harder. But that measurement system is certainly a difficult one for management to deal with, because it is so fully embedded in the collective agreement, and you are looking there at about $600 million to $700 million worth of costs.

So how we have tried to overcome that is in January of 1982, as I mentioned earlier, we negotiated with the letter carriers a whole series of small improvements in that system that you have just talked about: modifications, changes to it. Then we put a value on it of savings to the corporation of about $40 million, and we negotiated it and gave them half of that in the form of a dental plan, and we took half for the customers of Canada, and we ended up with close to 500 letter carriers being redeployed over the last two and one-half years. So with the same letter carrier population we cover now a third of one million additional points of call: houses and businesses. That is called productivity bargaining.

So what management has attempted to do is to begin to use productivity bargaining as a way of making everybody a winner: the workers, the customers, and so on. But we have a long way to go when you look at the chart that shows productivity for the distribution end of this business.

Mr. Bockstael: All Members of Parliament—I think I can say that without provocation—were very pleased to hear the Minister, the Honourable André Ouellet, announce that your experiment with Consumers Distributing was going to be terminated at the end of June.

• 1150

You do say that you have to introduce revenue-producing measures in the Post Office. I, for one, want to go on record that I do not mind waiting in line at a Post Office to buy stamps to register a letter, or make inquiries, or do whatever else the Post Office is destined to look after, but I do not want to stand in line because the Post Office is going to sell sports pool tickets. I hope your corporation never accepts that responsibility of selling sports pool tickets.

That is it. Thank you.

The Chairman: Do you wish to comment, Mr. Warren?

[*Translation*]

été négociées par de précédents gouvernements avec le syndicat, et qui comportent certains règlements internes très restrictifs sur le plan génie industriel. Chaque pas du facteur est mesuré, par exemple. Par conséquent, on en arrive à une série de règlements qui ne donnent pas beaucoup de souplesse.

Pour les facteurs, c'est vrai qu'ils peuvent s'acquitter de leur travail en cinq ou six heures, et s'ils le font rapidement—et il y a là l'encouragement—ils peuvent retourner chez eux. Certains prétendent qu'il faudrait que ce soit de nouveau dans les établissements, c'était déjà le cas, comme encouragement pour faire travailler les gens plus fort. Toutefois, ce système de mesures est certainement une question difficile à régler pour la direction, étant donné qu'elle est complètement enchâssée dans la convention collective et qu'il s'agit là de quelque 600 à 700 millions de dollars de coûts.

Par conséquent, nous avons tenté de redresser la situation en janvier 1982, je l'ai dit plus tôt, et nous avons négocié avec les facteurs toute une série de petites améliorations dans le système dont vous venez de parler: des modifications, des changements apportés au système. Nous avons ensuite donné une valeur à cette épargne pour la Société qui était de 40 millions de dollars, et nous l'avons négociée pour remettre aux employés la moitié de cette somme sous forme de plan dentaire. Nous avons pris l'autre moitié pour les clients du Canada, et nous nous sommes trouvés avec près de 500 facteurs qui ont été redéployés au cours des 30 derniers mois. Par conséquent, avec la même population de facteurs, nous couvrons maintenant un tiers de un million de points de livraison additionnels: des maisons et des entreprises. Voilà ce qu'on appelle une négociation de productivité.

Ce que la direction a essayé de faire c'est d'essayer de se servir de cette négociation de productivité pour que tout le monde y trouve son compte: les travailleurs, les clients et les autres. Cependant, nous avons encore beaucoup à faire, vous le voyez dans le graphique de la productivité pour la distribution dans le système.

M. Bockstael: Tous les députés du Parlement—je crois pouvoir le dire sans provocation—ont été très heureux d'entendre le ministre, l'honorable André Ouellet, annoncer que votre expérience avec Distribution aux consommateurs allait se terminer à la fin du mois de juin.

Vous dites qu'il vous faut introduire des mesures qui généreront des revenus aux Postes. Personnellement, je voudrais dire publiquement que cela ne me fait rien de faire la queue à la Société des postes pour acheter des timbres, enregistrer une lettre, demander des renseignements ou autre chose dont s'occupe la Société, mais je ne veux pas attendre en file parce que la Société des postes vend des billets pour la loterie sportive. J'espère que votre Société n'acceptera jamais la responsabilité de cette vente de billets.

C'est tout. je vous remercie.

Le président: Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Warren?

[*Texte*]

Mr. Warren: Mr. Chairman, on both Consumers and on the Sports Pool, which are potential areas of future operation for the corporation, I would just say that I guess this is the third parliamentary committee we have appeared before and we get some conflicting advice on what directions we ought to go in, in these new ventures. In both cases, I think one of the difficulties is to resolve the question as to whether there is, really, extensive competition with smaller business, whether the Post Office belongs in some of those areas. Our dilemma, of course, is to find acceptable areas of revenue generation so that we can keep the network of 8,400 or 8,200 offices in place and operating and we can keep the level of service for Canadians that they deserve. That will be a difficult trade-off in the future.

The Chairman: If you are finding that difficult, Mr. Warren, and you want to try it out on somebody, I am sure the committee would be glad to have you come back and discuss proposals with them. If necessary, we can do it in camera. We might be a good lightning rod for you.

Mr. Warren: I appreciate the invitation.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

I could not help but think, in the case of the outside productivity, the very simple way would be to do the routes with either Michael Warren or Jack Ellis doing the pacing—that would increase productivity by at least 20%, it would fix things in a hurry.

Mr. Warren, I have to tell you, from the very beginning, that I am not a big fan of the Crown corporation, I am not a big fan of Canada Post. My mail is as bad as it has ever been, with 10-day delivery for 10-mile invoices, farmers' milk cheques being delivered 10 and 12 days late and a lack of response to grievances in that area, refusal to deliver mail during the winter—even though the paper boy can make the route, the mail man cannot—removal of street boxes, damaged mail. My mail is just as bad as it ever has been. I have not seen the effect of the improvements you have talked about in the report that we have before us today.

I want, however, to deal with three specific areas in perhaps reducing order of importance and, if I have time, I will go into some detail on some of those other items that some of my colleagues have mentioned.

The one I do want to get involved in is in the corporation itself. I put on the *Order Paper* last year some questions having to do with the Corporate Communications Branch, the number of staff there, their pay, having to do with regional vice-presidents, their salaries, responsibilities, locations—that sort of thing. I am a little disturbed that now, almost six months later, we have not had any replies. Does someone in the

[*Traduction*]

M. Warren: Monsieur le président, au sujet de Distribution aux consommateurs et des billets de loterie sportive, deux secteurs d'activité futurs éventuels pour la Société, je répondrais simplement que nous en sommes à notre troisième comité parlementaire et que nous avons des opinions différentes sur ce que nous devrions faire pour ces nouvelles entreprises. Dans les deux cas, l'une des difficultés à mon avis c'est de résoudre la question de savoir s'il y a vraiment une concurrence énorme avec les petites entreprises, et si la Société des postes appartient à un de ces secteurs. Nous faisons face à un dilemme évidemment, celui de trouver des secteurs acceptables générateurs de revenus afin que nous puissions conserver notre réseau de 8,400 ou 8,200 bureaux de poste en activité en offrant aux Canadiens le niveau de service qu'ils méritent. C'est un équilibre qu'il nous sera difficile d'établir à l'avenir.

Le président: Si vous trouvez que c'est difficile, monsieur Warren, et si vous voulez en discuter avec quelqu'un, je suis sûr que les membres du Comité seront très heureux de vous faire revenir pour discuter avec vous de propositions. Si nécessaire, nous pouvons le faire à huis clos. Ce serait peut-être pour vous un bon paratonnerre.

M. Warren: J'apprécie l'invitation.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bockstael. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Je ne peux m'empêcher, dans le cas de la productivité extérieure, de penser que la façon la plus simple serait de faire ces routes avec soi Michael Warren ou Jack Ellis qui compteraient le nombre de pas—on augmenterait ainsi la productivité d'au moins 20 p. 100, et les choses seraient réglées assez rapidement.

Monsieur Warren, je dois vous dire au départ que je ne suis pas vraiment un admirateur de la Société de la Couronne. Je ne suis pas un admirateur de la Société canadienne des postes. Le service de mon courrier est aussi mauvais qu'il l'a jamais été, une livraison de 10 jours pour des factures livrées à 10 milles d'ici, des chèques pour le lait des cultivateurs qui sont livrés avec 10 et 12 jours de retard et une absence de réponse aux griefs présentés dans ce domaine, le refus de livrer le courrier pendant l'hiver—même si le livreur de journaux effectue son travail, le facteur ne peut faire le sien—le retrait des boîtes de courrier sur la rue, du courrier endommagé. Le service de mon courrier est aussi mauvais que par le passé. Je ne vois pas les effets de l'amélioration dont vous avez parlé dans le rapport que vous déposez aujourd'hui.

Toutefois, je voudrais traiter de trois secteurs précis pour réduire peut-être l'ordre d'importance et, si j'ai le temps, je ferai une analyse plus approfondie de certaines questions que mes collègues ont soulevées.

Je voudrais tout d'abord parler de la Société elle-même. J'ai placé au *Feuilleton* l'an dernier certaines questions qui ont trait à la Direction des communications de la Société, au nombre de personnes qui y travaillent, à leur rémunération, aux vice-présidents régionaux, à leurs salaires, leurs responsabilités, leurs lieux de travail—ce genre de questions. Je suis un peu inquiet maintenant, presque six mois plus tard, de ne pas

[*Text*]

corporation not know the answers? Have they not been asked by the relevant government department? Why have those answers not been forthcoming?

Mr. Warren: I understand, Mr. Chairman, that we are in the process of trying to gather the necessary data to answer those questions. I was just looking to see whether I had that in front of me here. They are fairly far ranging in terms of information, so we are in the process of trying to get the data to provide a reply to you.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I would dispute that that is fairly far ranging. My guess is that in one file in a corporate headquarters all those answers would be sitting. It was last year when the questions were put in. I do not know how those questions are transmitted or communicated to you, but my guess is there is a single file that has those in it, or certainly not more than one file drawer that has them in it. We are now on the Queen's birthday, May 24th. They were printed on December 20, and they were submitted some time before that.

• 1155

Mr. Warren: Mr. Chairman, I do not know when we received the question, but I know we are in the process of trying to prepare a reply now for it.

Mr. Ellis: Would you like to hazard a guess as to when the Parliamentary Secretary, who normally makes those answers, would have those answers?

Mr. Warren: I do not think so. I think we will just certainly do our best to get that answer into his hands as quickly as possible. Just as a result of the discussions around this table, Mr. Chairman, I probably have 50 or 60 pieces of paper here and I will try to make sure that there is some focus on that.

Mr. Ellis: The next criticism that I have is one that has been voiced earlier having to do with Sports Pool and Consumers Distributing Corporation. I was intrigued, looking in the financial pages the other day, to see that Consumers Distributing's dividends took a dramatic drop in the last quarter. I am not sure whether that is because they hooked up to Canada Post and have taken on some of their bad habits or what the problem is. But my specific question is with regard to the Consumers Distributing Corporation being part of Canada Post. Do you see a post office, when it starts distributing merchandise in competition with other small businesses, one, paying business taxes in the community; two, paying corporate taxes; three, paying municipal taxes, because obviously small businesses have to do that?

Mr. Warren: Mr. Chairman, on the latter part of the question, Canada Post Corporation is paying grants in lieu of taxes to municipalities, so that if the implication in the question is that there is some difference in competitiveness or

[*Translation*]

avoir reçu de réponses. Est-ce que quelqu'un à la Société ne connaît pas les réponses? Est-ce que les ministères pertinents du gouvernement ne leur ont pas posé des questions? Pourquoi ces réponses ne viennent-elles pas?

M. Warren: Je crois comprendre, monsieur le président, que nous sommes en train d'essayer de recueillir les données nécessaires pour répondre à ces questions. Je regardais justement devant moi pour voir si j'ai ces questions. Elles touchent à une assez grande variété d'information, par conséquent nous essayons de trouver les données pour vous fournir une réponse.

M. Ellis: Monsieur le président, je ne dirais pas qu'il s'agit d'une grande variété d'informations. Je devine même qu'on peut trouver toutes les réponses dans un dossier au bureau principal de la Société. Les questions ont été posées l'an dernier. Je ne sais pas comment ces questions vous sont transmises ou communiquées, mais j'imagine que les réponses se trouvent dans un seul dossier ou même dans un seul tiroir de classeur. Nous en sommes maintenant à la Fête de la reine, au 24 mai. Les questions ont été imprimées le 20 décembre, elles ont été présentées quelque temps auparavant.

M. Warren: Monsieur le président, je ne sais pas quand nous avons reçu ces questions, mais je sais que nous sommes en train de préparer une réponse.

M. Ellis: Voulez-vous essayer de deviner une date, nous dire quand le secrétaire parlementaire qui, habituellement, s'occupe de ces réponses, les recevra?

M. Warren: Je ne crois pas. Nous allons certainement faire notre possible pour vous remettre cette réponse très bientôt. Par suite des discussions que nous avons eues autour de cette table, monsieur le président, j'ai probablement 50 ou 60 documents ici, je vais m'assurer qu'on y porte l'attention nécessaire.

M. Ellis: L'autre critique que je voudrais formuler et qu'on a soulevée plus tôt a trait à la Loterie sportive et à la société Distribution aux consommateurs. J'ai été intrigué en consultant les pages financières l'autre jour de voir que les dividendes de Distribution aux consommateurs ont subi une baisse importante au cours du dernier trimestre. Je ne suis pas certain que ce soit dû au fait qu'ils se sont liés à la Société canadienne des postes pour prendre certaines de ses mauvaises habitudes. La question que je voudrais poser précisément concerne la société Distribution aux consommateurs qui fait maintenant partie de la Société canadienne des postes. Est-ce que vous croyez que le bureau de poste lorsqu'il distribuera des marchandises en concurrence avec d'autres petites entreprises, premièrement, paiera une taxe d'affaires dans la collectivité, deuxièmement, paiera l'impôt sur le revenu des sociétés, troisièmement, les taxes municipales, car évidemment c'est ce que doivent faire les petites entreprises?

M. Warren: Monsieur le président, au sujet de la dernière partie de la question, la Société canadienne des postes verse aux municipalités des subventions en lieu de taxes, par conséquent si la question laisse entendre qu'il y a une diffé-

[*Texte*]

costs for Canada Post on that score, I do not think that point can be easily made.

To take a little bit of the mystery out of this, we have essentially been in this kind of business, and the pieces of it, for decades and decades. I would imagine a third, maybe 10% of the people in this room have a Sears catalogue at home, and the way you put in an order is to write out an order form and put it into a post office. It gets mailed in, Sears gets an order to its warehouse and it is sent out through our package delivery system back to whatever city is involved, not always but sometimes.

You might even use a money order with your Sears order or with your order from another company. So we have been in the mail catalogue order business for decades. The only distinction here that we were testing, and we did it in a variety of different approaches in each of the eight communities, was making a catalogue available in the lobby of a post office, with an order form there. We put all the pieces together of what we have been doing for years—the parcel delivery end, the money order end; the actual putting in of the order in the form of a letter, if you like. We put it all together into a package and tested it with a company for three months, to see whether that kind of expedited approach made some sense.

Now Consumers is in these other communities. They are simply there through a catalogue in their homes. Sears is across this country, so are many others. So this has taken on, I think—probably because we did not handle the initial communications of it awfully well . . . a spectre that we warehouse goods somewhere, that we are in direct competition with local hardware stores and so on as a merchandiser and a retailer. Well, we are not in that business and we do not intend to get in that business. But we have historically been in every piece of the business that we are testing with Consumers and will be in the future.

The question becomes one of whether the current approach of having the actual catalogues in a post office, with the order forms there, rather than in your home beside your telephone or your sofa, is appropriate. And that, it seems to me, Mr. Chairman, is something we have not explained awfully well, and I appreciate the opportunity to try to do a better job with that.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I suggest that the analogy is not apt.

• 1200

In fact, it is particularly inept, because in many communities where there is—and Mr. Warren used the analogy—Sears, the telephone call—certainly the catalogue goes through the mail to the recipients; but the telephone call goes to Sears, and the delivery is made by Sears. Only in the smallest of communities is the delivery made through the mails; and that, I think, has absolutely no relationship to having the products ordered over the counter in a post office and received over the

[*Traduction*]

rence dans la concurrence ou les coûts pour la Société canadienne des postes sur ce plan, je ne pense pas qu'on puisse vraiment l'établir.

Afin qu'il n'y ait plus de mystère à ce sujet, nous sommes impliqués dans ce genre d'entreprise, et dans certains aspects, depuis des décennies et des décennies. J'imagine que le tiers, peut-être 10 p. 100 des gens dans cette pièce ont un catalogue *Sears* à la maison, et la façon d'obtenir une commande c'est de remplir un bon de commande et de le remettre au bureau de poste. Il est envoyé par la poste et *Sears* envoie la commande à son entrepôt, qui est acheminée par notre système de livraison de colis à la ville en question, pas toujours mais parfois.

On peut même se servir d'un mandat-poste pour sa commande avec *Sears* ou pour une commande avec une autre compagnie. Par conséquent, nous faisons partie du service de commande par catalogue depuis des décennies. La seule différence ici c'est qu'il s'agissait d'un essai, et nous l'avons fait de différentes façons dans chacune des huit municipalités, un catalogue était disponible dans le hall du bureau de poste avec des bons de commande. Nous avons revu tout ce que nous avons fait depuis plusieurs années—l'aspect livraison de colis, l'aspect mandat-poste, la commande faite sous forme de lettre, si vous voulez. Nous avons tout regroupé pour évaluer l'ensemble avec une société pendant trois mois, pour voir si ce genre d'approche rapide avait du sens.

Distribution aux consommateurs se trouve dans ces autres municipalités. Ils rejoignent les gens par le biais d'un catalogue livré à leur maison. *Sears* se retrouve partout au pays, comme bien d'autres. Parce que nous n'avons peut-être pas traité les premières communications assez bien, cette situation a pris l'allure du spectre que nous entreposons les biens en quelque part, que nous sommes en concurrence directe avec le quincailler du coin, entre autres, comme marchand et détaillant. Eh bien, nous ne sommes pas dans ce genre d'entreprise et nous n'avons pas l'intention d'y être. Cependant, nous avons toujours été dans ce genre d'entreprise pour lequel nous faisons des évaluations avec Distribution aux consommateurs et nous continuerons à l'être à l'avenir.

Il s'agit de savoir si l'approche actuelle, celle d'avoir des catalogues dans les bureaux de poste, des bons de commande, plutôt que de les avoir dans les maisons à côté du téléphone ou du sofa, est appropriée. Il semble, monsieur le président, que nous n'ayons pas suffisamment bien expliqué la chose, et je vous suis reconnaissant de cette occasion qui m'est donnée de venir l'expliquer.

M. Ellis: Monsieur le président, à mon avis, l'analogie n'est pas très bonne.

En fait, cet exemple de Sears est particulièrement mal choisi. Le catalogue est bien envoyé par courrier, mais la demande est faite par téléphone, quant à la livraison, c'est Sears qui s'en charge. La livraison ne se fait par courrier que dans les localités les plus petites. Donc, il n'existe aucun rapport entre ce genre de commande et celle qui se ferait dans un bureau de postes où l'on pourrait également retirer celle-ci.

[*Text*]

counter, other than by mail, where the company that is shipping it pays the postage.

I want to ask a second question on this. I want to ask a third question, actually. In those areas where you are experimenting with the Consumers Distributing corporation—and I gather there are a handful; three or four . . .

Mr. Warren: About eight.

Mr. Ellis: —how is the product coming from the warehouse to the post office; by what carrier and by what means?

Mr. Warren: I am not sure how many we have left, because I think a couple of the experiments have already been closed in the larger centres. But each one of these, in eight different centres, was designed to give us a different level of experience: one in downtown Toronto, another one in Montreal, Cornwall—a semi-large community—a small one like Rouen. Different arrangements were made in some of these cases to test various approaches.

In some of them the whole process was a package, from the time you came into the post office, looked through the Consumers catalogue, filled out the form; the form was then provided to the post office, the post office communicated that to Consumers; and one of our parcel delivery trucks, which are used in some cases, depending on where the warehouse is, would eventually bring that a week later, when the order was processed, back to the post office, and you would go into the post office and pick up your order.

In some other cases, where the distance between the Consumers warehouse and the post office was much more extensive, we would do what we always do, which is to use subcontractors, who are transport people we contract with for our longer hauls, to pick up those parcels and bring them back to the post office; which is the same thing we do for our parcels that are sent through Sears or Canadian Tire or a whole variety of others. We do not have all that business; we would like much more of it.

So the process is one that is often used in any event to provide people who may phone in their order to get that particular product to that community. In other cases Sears will use competitors of ours to get those parcels there. The same thing is true of other catalogue operations. They do not all use us. We would like most of them to use us, but they do not.

Mr. Ellis: I cannot help making a comment on the way by, that you do not have that business simply because, as Mr. Gustafson said a few moments ago, no farmer who needs a part in a hurry for a combine or any other piece of equipment would ever trust the mails to get it to him. It just does not get there in time.

However, the point I want to make is that if an order is sent to, for example, Sears, from a small community in my riding, it is then mailed by Sears to the customer, and they pay postage on that parcel. Can you tell me a like amount of money is being paid in a similar way by Consumers Distributing for that parcel to travel to the post office? There is a very clear concern in the minds of most of the small businessmen that in fact this material is being carried on federal govern-

[*Translation*]

J'aimerais poser une deuxième question, en fait, il s'agirait plutôt d'une troisième. Dans ces localités où vous procédez à cette expérience, avec Distribution aux consommateurs . . . Je suppose qu'il s'agit de trois ou quatre localités . . .

M. Warren: Huit environ.

M. Ellis: . . . comment le produit est-il acheminé de l'entrepôt au bureau de poste?

M. Warren: En fait, je crois que dans les plus grandes localités on a déjà cessé cette expérience. Celle-ci avait pour but de nous donner une idée de la situation dans différentes localités: le centre-ville de Toronto, à Montréal, à Cornwall, localités de densité moyenne et à Rouen, de densité faible. Des dispositions ont été prises afin d'évaluer les différentes façons de procéder.

Dans certains cas, il s'agissait d'une expérience globale, depuis le moment où le consommateur vient au bureau de poste pour y remplir sa formule qui est ensuite acheminée par le bureau de poste à Distribution aux consommateurs; une semaine plus tard, le client peut se rendre au bureau de poste chercher sa commande qui aura été acheminée probablement par camion postal.

Dans certains cas, lorsque la distance entre l'entrepôt de Distribution aux consommateurs et le bureau de poste est beaucoup trop grande, nous avons recours à des sous-traitants pour acheminer la marchandise. C'est la façon habituelle de procéder dans de tels cas, c'est ce qui se passe pour les colis de Sears, de Canadian Tire, etc. Nous aimerions que notre clientèle augmente pour ce service.

Ainsi donc, il s'agit là de la façon habituelle de procéder. Dans d'autres cas, Sears ainsi que d'autres entreprises de vente par catalogue font appel à des concurrents du bureau de poste. Nous aimerions accroître nos opérations en ce domaine.

M. Ellis: La raison pour laquelle vous n'avez pas le marché de transport de ce genre d'articles est que, comme M. Gustafson l'a dit il y a quelques instants, aucun agriculteur qui a besoin de pièces de rechange pour sa moissonneuse-batteuse ou toute autre machine ne se fierait jamais aux Postes pour la lui faire parvenir rapidement.

Je voudrais vous dire ceci: prenons le cas d'une commande qui est faite chez Sears de la part d'un consommateur, appartenant à une petite localité de ma circonscription. Sears fera parvenir celle-ci au consommateur et c'est Sears qui payera l'affranchissement. La société Distribution aux consommateurs versera-t-elle des sommes équivalentes à l'affranchissement? La plupart des petits hommes d'affaires se préoccupent du fait que les produits de la société Distribution

[*Texte*]

ment trucks, which do not pay the same kind of cartage taxes, etc. as their common carriers pay. They are very concerned that there is a discrimination and not the same competitive practice being followed.

Mr. Warren: We covered taxes earlier. I addressed myself to this part of it. Our arrangement with consumers, in general terms, is that we have to... You see the pressure on our balance sheet, Mr. Ellis—you are aware of the pressure on our balance sheet—so when we sit down with consumers to negotiate a total package for an experimental purpose, we take all our costs. You have just had a look through this material and you know that our costs are pretty high. We pay $12.20 an hour for people in our system, where the private sector equivalent to that is maybe $9.70 or $9.90. We charge consumers our total cost for the whole process—for handling the order form in the first place, for communicating it, for then the transportation associated with bringing it back, and on top of that total cost allocation we take a fee, because we are in the business of trying to reduce our deficit and become financially self-sufficient. There are no subsidies involved in this.

• 1205

What we are able to do is get increased use of the whole system, from the front counter to the money order dimensions sometimes, through the communication of the order and using, often, the private sector on a contract basis for the movement of the goods back to the community from the warehouse. That whole package together allows us to use every basic element, or a number of the basic elements, of the postal system as it sits now. And in each case we are looking at the costing that we incur and then apply that to consumers and add a fee to that, if you like, for our involvement in it.

Now, I have not looked at all the results of all the eight experiments. They will be over at the end of June and we will have to look at whether this makes sense to us, not just to consumers. They happened to be a company that came along and said they would participate in the experiment. If we were to pursue this in the future, we would have to make this kind of package, or a version of it, open to small businesses and large on a local, regional and national basis. All it is is an expedited mail order service. And whether you put the catalogues on the counters, or whether you modify that, or whether we pursue this business at all is something we have to look very closely at. And we have to look at the attitudes of local customers, which we have not heard about yet, and we are surveying that. And we have to look at the issue you are concerned about, which is what sort of competition does this really represent to small business locally. And so we want to assess all that very carefully, Mr. Chairman, before the corporation makes any future decision about continuing in this area.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I know my time is limited, so I will not ask any more questions, and I will not impose on you, but I would like to make three brief sentences.

One, I have spent more time in municipal politics than I have in federal politics and I am aware that the grant in lieu of taxes paid by the Post Office and other federal governments

[*Traduction*]

aux consommateurs seront transportés sur des véhicules gouvernementaux qui ne doivent pas acquitter le même genre de taxes de transport que les transporteurs ordinaires. Ils estiment par conséquent qu'il y a discrimination.

M. Warren: Nous avons parlé de la question des taxes précédemment. Vous connaissez vous-même très bien quel est notre bilan, monsieur Ellis, et lorsque nous négocions avec la société Distribution aux consommateurs en vue de l'expérience en question, nous tenons compte de tous nos frais. Vous venez de consulter tous les dossiers à ce sujet et vous savez combien nos coûts sont élevés; nous payons nos employés 12.20$ de l'heure alors que dans le secteur privé le même employé reçoit 9.70$ ou 9.90$. Les consommateurs canadiens paient pour tout le processus: la transaction et le transport, ainsi que des frais pour le service; nous voulons en effet réduire notre déficit, devenir autonomes financièrement et il ne s'agit pas pour nous de faire des subventions.

Ce que nous voulons réaliser, c'est une plus grande utilisation du système: toutes les formalités au guichet, le bulletin de commande envoyé à la société Distribution aux consommateurs, le recours parfois au secteur privé pour le transport, etc. Tout cela nous permet d'utiliser un élément de base ou un nombre d'éléments de base du système postal existant. Nous étudions donc nos coûts, nous ajoutons des frais de service. C'est cela que doit acquitter le consommateur.

Il faut évidemment signaler que nous n'avons pas encore pris connaissance de tous les résultats de ces huit expériences. Celles-ci se termineront à la fin juin et nous pourrons alors mieux nous rendre compte si le système est à l'avantage des Postes et pas seulement de la société en question. En fait, cette société s'est prêtée à cette expérience. Si nous généralisions celle-ci à l'avenir, il faudrait que cette possibilité soit ouverte aux petites et grandes entreprises aux niveaux local, régional et national. En fait, il s'agit simplement d'un service de vente par correspondance. Il est possible que l'on modifie les opérations si toutefois nous décidons d'instaurer un tel système. Il faudra également que nous étudiions comment ce système plaît aux consommateurs, nous sommes en train de le faire. Nous devons également étudier les questions qui vous préoccupent, c'est-à-dire le genre de concurrence qu'un tel système représente pour les petites entreprises locales. Nous devons par conséquent étudier toutes ces questions avec la plus grande attention, monsieur le président, avant de prendre toute décision.

M. Ellis: Monsieur le président, je sais que mon temps est limité et je ne poserai donc plus d'autres questions. J'aimerais cependant dire trois dernières choses.

Tout d'abord, j'ai passé plus de temps en politique municipale que fédérale et je sais que la subvention au lieu de taxes que versent le Bureau de poste ainsi que d'autres services

[*Text*]

does not come near the municipal taxation level. Secondly, I hope that in three months we will be done with this whole mess. And, thirdly, a bit of advice to Mr. Warren. When he sends out 210,000 grams of his speeches in English and French to both riding offices and Ottawa offices, I think it is a bit presumptuous.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Warren: You mean my speeches should be shorter?

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Just before going to the second round and Mr. Deniger, I just want to make a brief comment on one statement Mr. Warren made, that it took about a week to deliver the parcels from consumers. It is just about the same time it takes to stand in line at one of their stores.

There are 21 minutes left and I have three for the second round, so there will be 7 minutes apiece.

Mr. Deniger.

M. Deniger: Je serai bref, monsieur le président.

Monsieur Warren, le 19 septembre 1983, la Société émettait un communiqué de presse dont le titre était le suivant: «Mettez-nous au défi . . . On est prêts.» Merveilleux slogan!

Moi, je vous ai écrit le 27 septembre 1983 pour vous mettre au défi, comme votre slogan m'invitait à le faire. Vous étiez prêt; alors, je vous ai mis au défi et je vous ai dit: Monsieur Warren, êtes-vous prêt à effectuer le réaménagement du territoire dans ma circonscription pour permettre à mes électeurs, aux contribuables canadiens de ma circonscription d'avoir un service de livraison postale? Le 15 décembre, vous avez répondu à mon défi, monsieur Warren. Vous avez dit, et je cite:

> Concernant le réaménagement postal, nous croyons que le tout sera terminé tôt en 1984.

• 1210

Je vous avais écrit au mois d'avril 1984 concernant encore une fois le piètre service offert aux résidents de ma circonscription dont j'ai énuméré les rues et les municipalités tout à l'heure. Je vous remets encore une fois au défi, monsieur Warren, comme vous m'avez invité à le faire le 19 septembre 1983. Je vous remets au défi de donner à ma circonscription le service qu'elle mérite. Alors, répondez-moi clairement. Dans votre lettre du 8 mai dernier, vous me promettiez qu'on offrirait le service au mois d'août ou même avant, mais pas plus tard qu'au mois d'août. Alors, mes électeurs de Brossard, de Saint-Lambert, de Candiac, de La Prairie, de Lemoyne auront-ils, oui ou non, un service postal chez eux à la fin du mois d'août? Allez-vous respecter votre promesse? Vous ne l'avez pas fait la dernière fois. Êtes-vous prêt, oui ou non?

Mr. Warren: Mr. Chairman, in Canada Post we are used to responding to challenges, and we will do our very best to

[*Translation*]

fédéraux est loin de correspondre au niveau de taxes municipales. Deuxièmement, j'espère que dans trois mois, nous n'entendrons plus parler de tout ce gâchis. Troisièmement, j'aimerais donner un conseil à M. Warren: lorsqu'il envoie 210,000 grammes de discours, versions anglaise et française, à mes bureaux de comté et d'Ottawa, je crois qu'il exagère quelque peu.

Merci, monsieur le président.

M. Warren: Vous voulez dire que mes discours devraient être plus courts?

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Avant de passer au deuxième tour et à M. Deniger, j'aimerais faire un bref commentaire au sujet d'une des déclarations faites par M. Warren. Celui-ci a dit qu'il fallait une semaine pour obtenir une commande de la société Distribution aux consommateurs. Je dois dire qu'il faut à peu près le même laps de temps quand on fait la file à leurs comptoirs.

Il reste 21 minutes et j'ai trois noms pour le deuxième tour. Les personnes qui prendront la parole disposeront donc de sept minutes chacune.

Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: I will be brief, Mr. Chairman.

Mr. Warren, on September 19, 1983, you issued a press release titled: "Challenges—We are ready." What a marvellous slogan!

On September 27, 1983, I wrote to you to challenge you to reorganize the postal service in my riding so that taxpayers will enjoy postal delivery. On December 15, you answered, and I quote:

> Concerning postal reorganization, we estimate that it will be done early in 1984.

I wrote to you in April 1984 concerning the poor service in my riding; I told you what the streets and the municipalities were a few moments ago. I challenge you once more Mr. Warren following your invitation on December 1983. I challenge you to set up the service that my riding deserves. Answer me frankly. In your letter of May last you promised that the service would be implemented in August or even before but certainly not later. Will the people in my riding in Brossard, Saint-Lambert, Candiac, La Prairie, Lemoyne, will they have a postal service by the end of August? Are you going to hold your promise, which you did not do the last time. Are you ready, yes or no?

M. Warren: Monsieur le président, les Postes canadiennes sont habituées à faire face à des défis et nous faisons de notre

[*Texte*]

respond to this challenge in a positive way. I said in my earlier comments to the Hon. Member that we have committed ourselves to putting that service in place by the end of the summer and we are going to do everything we can to meet that commitment. I acknowledge there has been some delay here. I acknowledge that there have been some delays in other ridings, where we have not been able to get the resources in time to meet our commitments and, in this case, we will do the very best we can. And the short answer is, yes.

Mr. Deniger: The short answer is yes?

Mr. Warren: Yes.

M. Deniger: Vous mettez trois ou quatre conditions et vous me dites: «*The short answer is yes.*» Je tiens à vous dire, encore une fois, que vous m'aviez dit, dans une lettre que vous aviez signée vous-même, que le tout serait réglé tôt en 1984. Or, on est maintenant à la fin de mai 1984, ce n'est pas réglé, et vous me dites que, probablement, ce sera réglé avant la fin de l'été.

Après cette séance d'aujourd'hui, je vais écrire . . .

Mr. Warren: Excuse me, I did not say possibly. I said we will do our very best to have that service in place by the end of this summer. I think I said it earlier in your intervention and I say it now: We will do the very best we can, and I give you that undertaking. Now, maybe the Member does not want to know some of our problems in negotiating resources with the unions and a whole host of other things, but there has been a delay here, and I will just be very clear that we will do our very best to get that service in place by the late summer. Is that clear?

Mr. Deniger: If I were cross-examining you in the court and you said in answer, I will do my very best, when you have already indicated in a December 15 letter that you would have everything solved early in 1984, I would then ask you, did you not do your very best to solve it before?

Mr. Warren: If we want, Mr. Chairman, and it is in your hands, to use an atmosphere of the court, I would begin to tell you, and I am not going to take your time, all the reasons why it is very difficult to make this commitment. Maybe it is better for us not to set the standards, accept the challenges—fall short once in a while. You know the challenge we accepted for this corporation. We had a billion dollar deficit, we had labour relations that were the worst in Canada, and we had service that was at 74%. I am here two and one-half years later saying, we have cut $700 million; the labour relations scene is not perfect but it is better—the human chemistry is getting better. We have extended this kind of service by one-third of a million points of call. I do not apologize for that. I will do the best I can.

M. Deniger: Il y a des gens dans ma circonscription qui n'ont pas de service de livraison postale, monsieur Warren. Vous pourrez leur dire tout ce que vous voudrez, mais cela ne les satisfera pas. Je le répète, et c'est clair: vous nous avez mis au défi de vous mettre au défi; je vous mets au défi; vous m'avez dit que le tout serait prêt tôt en 1984 et ce n'est pas le

[*Traduction*]

mieux pour réagir de façon positive. Dans mes commentaires à l'honorable député j'ai dit que nous nous étions engagés à mettre en place un tel service pour la fin de l'été et nous allons faire tout ce que nous pouvons pour cela. Je suis d'accord, il y a eu des retards, comme il y en a eu d'ailleurs dans d'autres circonscriptions, parce que nous n'avons pas disposé des ressources nécessaires à temps pour répondre à nos engagements. Dans ce cas, nous ferons de notre mieux. En bref, la réponse à sa question est oui.

M. Deniger: En bref, la réponse est oui?

M. Warren: Oui.

Mr. Deniger: You give me three or four qualifications and then you say the short answer is yes: *la réponse est oui.* I want to tell you once more that in a letter that you signed yourself you promised that the whole thing would be settled early in 1984. This is the end of May 1984 and the whole thing has not been settled. You say that it will possibly be solved before the end of the summer.

After this meeting I will write . . .

M. Warren: Je m'excuse, je n'ai pas dit «possiblement». J'ai dit que nous ferions de notre mieux pour que le service soit en place pour la fin de l'été. Je l'ai dit précédemment et je le répète maintenant, nous ferons de notre mieux et je puis vous en assurer. Le député ignore peut-être les problèmes que nous avons lorsque nous négocions avec les syndicats; il ignore peut-être beaucoup d'autres choses; il est certain qu'il y a eu un retard; je lui réponds très clairement que nous ferons tout notre possible pour que ce service soit opérationnel pour la fin de l'été. Est-ce bien clair?

M. Deniger: Si je procédais à un contre-interrogatoire au tribunal et que vous me disiez que vous allez faire de votre mieux, alors que vous avez déjà indiqué dans une lettre du 15 décembre que tout serait résolu au début 1984, je vous demanderai pourquoi vous n'avez pas fait de votre mieux pour que les choses soient réglées auparavant?

M. Warren: Il ne dépend que de vous d'adopter une attitude combative; je pourrais vous répondre, et je ne voudrais pas prendre tout votre temps, je vous expliquerai toutes les raisons pour lesquelles il est très difficile de s'engager de la sorte. Vous connaissez le défi que nous avons accepté au nom de cette société. Le déficit s'élevait à 1 milliard de dollars et les relations de travail étaient les plus mauvaises au Canada; de plus le service fonctionnerait à 74 p. 100. Or, deux ans et demi plus tard, je vous annonce que nous avons réduit le déficit de 700 millions de dollars, que la situation en matière syndicale, même si elles n'est pas parfaite, s'améliore nettement, que les gens semblent mieux travailler ensemble. Nous avons ajouté un tiers de million de points de livraison à notre service. Je ne m'excuse pour aucune de ces performances. Je fais simplement ce que je peux.

Mr. Deniger: Some people in my riding Mr. Warren, do not have delivery service. You will tell them whatever you want, they will not feel any better for it. I am going to repeat what I already said, you challenged us to challenge you. I am challenging you now. You told me that reorganization would have been accomplished early in 1984 and it is not the case. To

[*Text*]

cas. Et voilà maintenant que vous me dites: «*The short answer is yes*»; les gens de ma circonscription auront un service postal au mois d'août. On verra bien, au mois d'août, si on a un service postal. Vous allez revenir devant nous l'automne prochain, et on verra bien.

Le vice-président: Merci, monsieur Deniger.

I will now call on Mr. Wenman.

Mr. Wenman: Thank you, Mr. Chairman.

The first round I talked about the quality of service... Perception is reality, and I think there is a perception abroad in the country that, in fact, there has been some performance improvement. You indicate that we are at 99% targets or 90% targets.

• 1215

I am sorry. I happen to have found myself in the 1% or the 10% on the other side. But the statistics sound almost too good to be true. That is why I am questioning to some degree the accuracy of the statistical claim. I wonder about the statistical claim; its credibility. The statistical claims that are being made—are these internal self-assessments? If they are internal self-assessments, perhaps there is a need for external assessment, to some degree—although I recognize, of course, the most important assessment is the marketplace itself; the final judgment; that is where it is, and the fact that you are improving your performance there is a good judgment of improvement. But I think some external assessment might be important to temper the potential for statistical manipulation and the potential for self and public deception that might occur if our own statistics are juggled in any way, shape, or form. So I hope some further external testing—or perhaps you can assure me that the current testing is an external as well as internal assessment.

Moving from that to another kind of marketplace assessment that I think you have suggested is probably true, quoting from *The Gazette*, May 16, 1984:

> Montreal companies regularly drop off mail, often by truckload, at the U.S. post offices near the border, 60 kilometers from Montreal, employees of the U.S. Postal Service said today.

Similarly, I come from the Vancouver post office, and I know of businessmen in my community who drive across the border with the same sort of idea in mind. It is a frustration and a hope and an expectation that a more efficient service is provided there.

So that marketplace test again, with its statistical accuracy—these things make me question your own statistics. I would hope your own statistics are true. I would want them to be true. I think they are important in building the morale that is probably required to have the perception become a reality.

I did want to turn briefly, though, to another area that I think is very important. Your big test is still to come, and it comes this year. It is a test of leadership that will come in

[*Translation*]

my question you answer the short answer is yes, people in my ridings are going to have a postal service in mid-August. We will wait and see. You are going to come back here next fall and we will see what has happened then.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Je donne la parole à M. Wenman.

M. Wenman: Merci, monsieur le président.

Au cours de mon premier tour de questions j'ai parlé de la qualité du service... La façon dont les gens perçoivent les choses est très importante. Je crois que de façon générale la population perçoit une certaine amélioration du service. Vous dites que nous avons atteint une cible de 99 ou 90 p. 100.

Je dois me trouver dans les 1 ou 10 p. 100 restant. Cependant, ces chiffres me semblent trop bons pour être vrais. C'est la raison pour laquelle je me demande s'ils sont exacts. S'agirait-il peut-être d'une évaluation interne? Si tel est le cas, une évaluation externe s'imposerait peut-être, dans une certaine mesure du moins, bien que la meilleure évaluation, le jugement final, c'est le marché qui le fait. Le fait que vous amélioriez votre performance, est un bon signe, Cependant, je crois qu'une évaluation externe serait importante afin d'éviter toute manipulation des chiffres et la possibilité donc de se tromper. Vous pourriez peut-être me rassurer en précisant si vous avez eu recours à une évaluation à la fois interne et externe.

J'aimerais passer à une autre question en citant la *Gazette* du 16 mai 1984; vous avez dit que la situation était probablement exacte et je cite:

> Des employés du service postal américain ont confirmé aujourd'hui que des sociétés montréalaises livraient de façon régulière le courrier, parfois le contenu de camion tout entier, à des bureaux de postes américains situés de l'autre côté de la frontière, à 60 kilomètres de Montréal.

La même chose se produit à Vancouver et je sais que des hommes d'affaires de ma communauté se rendent de l'autre côté de la frontière pour procéder de la même façon. C'est frustrant et nous espérons qu'un service plus efficace sera instauré dans ces communautés également.

Donc, c'est l'aspect financier qui est le critère et c'est la raison pour laquelle je mets en doute vos statistiques. J'espère que vos chiffres sont exacts, car j'aimerais qu'ils le soient. Néanmoins, ces chiffres sont importants pour améliorer le moral et transformer la perception qu'a le public de la Société canadienne des postes.

J'aimerais passer rapidement à une autre question qui est à mon avis très importante. La grande épreuve pour vous se produira cette année, je veux parler des négociations syndica-

[*Texte*]

labour negotiations: your leadership, the leadership of the unions and of government. I hope the tone of what I am seeing in front of me is in fact the tone that will prevail through these negotiations.

I might, by the way, comment, as I look at your presentation to us today, that this presentation format is one of the most successful I have seen in 10 years before committee. It is somewhat new, rather than the long, boring, tight pieces that we get. The presentation format is modern and appropriate and appreciated by myself as a committee member.

The area I wanted to turn to is a hope that what I am reading in this, that we are seeing a turn away from the tradition of confrontation—hopefully that we have one of co-operation, a new civility in labour relations, new service, new form of common-sense equity and justice in those labour relations . . . and ask for a specific statistic, as it relates to . . .

The Vice-Chairman: Mr. Wenman, the Chair would just point out that it is your choice, but you have used five minutes of your seven to make statements. If you want to ask questions, you have two minutes left to ask a question.

Mr. Wenman: I know probably Mr. Warren will want to accomplish as many questions as possible today, and as many comments, because of his statement that he wants to have full accountability through the committee; and of course the three hours do have considerable limitation. We may want to call him back again.

But specific questions—you show in your improving employee relations the relationship between work stoppage and stoppages that relate to health and safety. You gave us another chart there, and that comes to the 18 days. Is there an equal statistic to compare days lost through employee strikes, work stoppages, and those through health and safety? I would just like you to give me one of those, if you could. You could perhaps provide it to me in writing, if you wish, later on.

• 1220

My specific question—and there are so many that I wanted to cover; I will place them and then we will go from there—relates to the new Labour Code amendments which have been adopted, amongst them health and safety—the Public Service's being brought under health and safety. You have been there. Is it fair to ask you for a comment on the adequacy of the health and safety standards of the Labour Code that you in fact operate under and the new directions that you in fact might be taking?

Secondly, under the new Labour Code, as it relates to yourself and others, there is a lack of technological change recommendations. Do you have any suggestions regarding technological change that should be perhaps projected towards either the Labour Code or your own labour practices? That is the area I want you to address.

In conclusion, I would just want to suggest that there is criticism as a result of the consumer distributor, sports pool

[*Traduction*]

les. Nous verrons alors comment vous réagissez, comment réagit le syndicat ainsi que le gouvernement. J'espère que la situation actuelle est celle qui prévaudra lors des négociations.

J'aimerais vous dire que la forme de votre exposé aujourd'hui est ce que j'ai vu de mieux au cours des dix dernières années au comité. C'est nouveau, cela vous tient en haleine. C'est moderne et je l'aime bien.

J'espère que nous nous écartons d'une situation de confrontation et que nous nous engageons dans la voie de la coopération dans le domaine des relations syndicales du service etc. Nous avons besoin de bon sens et de justice dans ces négociations. J'aimerais parler de chiffres précis . . .

Le vice-président: Monsieur Wenman, la présidence voudrait vous signaler que vous avez déjà utilisé cinq de vos sept minutes pour faire une déclaration. C'est votre choix évidemment. Cependant, si vous voulez poser des questions, il ne vous reste que deux minutes.

M. Wenman: Je crois savoir que M. Warren voudra répondre au plus grand nombre possible de questions aujourd'hui et qu'il voudra faire beaucoup de commentaires. Il a en effet déclaré qu'il voulait que la société soit complètement responsable devant le comité. Cette séance qui n'est que de trois heures nous impose de sérieuses limites. Nous aimerions peut-être lui demander de revenir.

Passons cependant aux questions précises. Vous nous avez parlé du nombre de jours de travail dus à la maladie et à des questions se rapportant à la sécurité. Vous nous avez présenté un autre tableau où il est question de 18 jours. Avez-vous des chiffres qui portent sur le nombre d'arrêts de travail dus à des grèves? Peut-être pourriez-vous me donner le renseignement par écrit si vous le préférez.

J'ai tellement de questions à vous poser. Ma première à trait aux nouveaux amendements qui viennent d'être adoptés au Code du travail, en ce qui a trait en particulier à l'hygiène et la sécurité dans la Fonction publique. Je pense que vous êtes bien placé pour parler de l'efficacité de ces normes d'hygiène et de sécurité prévues dans le Code du travail et s'appliquant à votre organisme et pour indiquer les nouvelles orientations que vous entendez prendre à cet égard.

Toujours en ce qui concerne ce nouveau Code du travail, tel qu'il s'applique à votre organisme et à d'autres, il ne semble pas y avoir grand-chose touchant le changement technologique. J'aimerais que vous nous en parliez. Avez-vous des suggestions à faire relativement aux changements technologiques pour ce qui est du Code du travail ou pour ce qui est de vos propres pratiques d'emplois?

Enfin, vous avez été la cible de certaines critiques relativement à Distribution aux Consommateurs, à la loterie sportive

[*Text*]

and so forth. I hope, as accurate as that criticism may well be, that criticism itself will not dull innovation and experimentation that is new in the Post Office. I commend you for trying them. There will be some that will not work and some that will, but I hope that criticism will not dull or discourage the concept of innovation that brings, I think, morale and everything else, alive in the Post Office. I commend you for the attempt, even if they have not been as successful as you might have wished.

Would you comment briefly on labour relations and the Labour Code, and make any suggestions you might have for improvement there?

The Chairman: Mr. Warren.

Mr. Warren: Mr. Chairman, with your permission, I would like to comment on an earlier point in Mr. Wenman's remarks because there were a few words used, such as "deception", "hypocrisy", "manipulation", "I hope you are telling the truth". I am sorry to link them together like that.

Mr. Wenman: I am putting those together . . .

Mr. Warren: Yes, sure.

Mr. Wenman: —and the question I asked was: Is it so? That is the way . . .

Mr. Warren: Yes. I think, Mr. Chairman, it is probably useful to link those together and then address them directly.

The testing system that Canada Post has used for about 15 years was one that was the subject of an audit by the Auditor General in 1981. The results of that audit showed that his independent testing of the system at that time, compared very closely to the results of the Post Office mail testing system.

He did make a couple of significant recommendations. One was that we ought to extend the breadth of the testing so that we were seeding mail boxes at one end and that the mail goes right to somebody's home. We have looked at that, and we have decided to take another course. The course essentially is to move from our own testing system, which has at least the appearance of potential problems associated with it, even though it has been audited relatively recently by the Auditor General and given a clean bill of health, to a system in which we use our customers' tests. We have over 800 customers now, large firms right down to medium-sized companies, who do their own testing of the mail.

We are arranging those results monthly to cover the whole country, using an extensive computer program. We will use the customers' evaluation of us as our standard to shoot against in the future. I expect that to be in place in the fall of this year.

In the meantime, during the last few months, we have used outside contractors, independent contractors, to test our existing system, and they have shown a correlation again that is relatively close, up 2% here, down 2% there, across the country. So we are very much concerned about the question of

[*Translation*]

et à d'autres choses. J'espère que ces critiques, même si elles sont fondées, ne diminueront en rien ce nouvel effort d'innovation et d'expérimentation à la Société canadienne des postes. Je vous félicite d'essayer des choses nouvelles. Il y en a qui réussissent mieux que d'autres, mais j'espère que les critiques ne diminueront pas l'effort d'innovation qui est si nécessaire au bon moral et à l'atmosphère de façon générale à l'intérieur de la Société canadienne des postes. Même si vous n'avez pas obtenu tout le succès que vous souhaitiez, je vous félicite d'avoir essayé.

Mais pour commencer, j'aimerais que vous nous parliez brièvement des relations ouvrières et du Code du travail, que vous nous fassiez part de suggestions que vous pourriez avoir en vue d'améliorations à ce niveau.

Le président: Monsieur Warren.

M. Warren: Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais revenir sur les observations précédentes de M. Wenman, lorsqu'il a utilisé des termes comme «tromperie», «hypocrisie», «manipulation», des expressions comme «j'espère que vous dites la vérité». Je m'excuse si je les mets bout à bout.

M. Wenman: J'utilisais ces termes . . .

M. Warren: Je vois.

M. Wenman: . . . mais je vous posais la question: est-ce vrai? C'est la façon . . .

M. Warren: Je pense qu'il convient de répondre à ces assertions de façon directe, monsieur le président.

Le système d'essai que Poste Canada utilise depuis environ 15 ans a fait l'objet d'une vérification de la part du vérificateur général en 1981. Il est apparu de cette vérification que les résultats d'un système indépendant d'essai se comparaît fort bien à ce qu'obtenaient Postes Canada.

Le Vérificateur général a quand même fait quelques recommandations importantes. L'une de ces recommandations voulait que nous prolongions les essais jusqu'aux boîtes aux lettres de clients pris au hasard. Nous avons examiné cette possibilité, mais nous avons choisi de procéder autrement. Nous avons décidé de mettre de côté notre propre système d'essais, qui risquait de présenter des problèmes, même s'il avait fait l'objet d'une vérification récente du Vérificateur général et avait été déclaré fort adéquat, pour adopter le système de nos clients. Nous avons actuellement plus de 800 clients, parmi lesquels figurent de grandes compagnies comme des compagnies moyennes, qui font leurs propres essais avec leur courrier.

Nous utilisons un vaste programme informatisé pour compiler les résultats de ces essais sur une base mensuelle et les répartir sur tout le pays. À l'avenir, nous avons l'intention d'utiliser l'évaluation de nos clients comme norme. Nous espérons avoir terminé la mise en place de ce système d'ici l'automne prochain.

Entre-temps, c'est-à-dire depuis quelques mois, nous avons recours à des entrepreneurs indépendants de l'extérieur, pour procéder aux essais, et les résultats se révèlent assez rapprochés un peu partout. Ils peuvent varier de 2 p. 100 dans un sens ou dans l'autre. Donc, nous sommes très sensibles aux accusa-

[*Texte*]

any hypocrisy or any deception, and so on. In fact, we stepped out at the beginning of the Crown corporation's life and did something, as I mentioned earlier, that had never been done before. We published our own performance. I do not know too many corporations that are publishing their performance, private or public, in this country.

So we will stand by it, and we will stand by the reliability of that information and we will move to something that is totally objective, and that is what our customers say. So I think terms like "deception" and "hypocrisy", "manipulation" and "I hope it is the truth", and so on, I want to be able to tell you directly, Mr. Wenman, so that you have some confidence that that is not the situation and that you have a reliable performance measurement system, and that we will continue to publish it and will continue to be public and accountable.

On the question, Mr. Chairman, I would like . . .

The Vice-Chairman: Mr. Warren, I would like to point out that, I believe, Mr. Wenman has asked questions pertinent to the new labour legislation which has only had first reading in the House. When it gets second reading it is scheduled to go to a committee. You are free to do as you please in answering these things, but I think they would be more appropriately asked if they wanted you to come as a witness before that committee, rather than to precede the procedure that is taking place in the House of Commons. But I leave it to your discretion.

• 1225

Mr. Warren: I appreciate your advice, Mr. Chairman. As a corporation, we are just now studying, ourselves, the proposed changes to the Code, so it certainly would limit any comments I would have.

I would simply say to Mr. Wenman that on the question of a comparable chart for health and safety, in relation to the chart in here—for example, on absenteeism and the one in here that you mentioned, on work stoppages—I would be glad to have our senior staff send you that same history in health and safety and you will see that we have a good deal of work to do there as well.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I now call on Mr. Kristiansen, please.

Mr. Kristiansen: Thank you very much, Mr. Chairman. I may be forgiven for not, perhaps, allowing much time for responses, but my own experience with Canada Post has been that the quickness and courteousness with which I have been able to receive replies in writing to questions either asked verbally or written gives me a lot of faith that I will get the answers, maybe not the ones I am looking for, but certainly answers that are not deceitful and are not misleading.

Mr. Chairman, there are a number of things. First of all, I would like, in line with those previous remarks, to compliment Mr. Warren and his staff on their grievance handling. We do not always get the results we want, but we cannot win them all—you do not do that in any sphere of activity. Certainly the speed with which I find Canada Post answers queries and attempts to answer problems is much quicker than I have come

[*Traduction*]

tions d'hypocrisie ou de tromperie. Le fait est que lorsque nous sommes devenus une société de la Couronne nous avons fait quelque chose qui n'avait jamais été fait auparavant. Je l'ai indiqué plus tôt. Nous avons publié les résultats de nos propres évaluations de rendement. Je ne connais pas beaucoup de sociétés au pays, privées ou publiques, qui en font autant.

Donc, nous sommes prêts à défendre cette information et à nous en remettre à l'évaluation d'une partie tout à fait objective, c'est-à-dire nos clients. Je puis vous dire, monsieur Wenman, que des termes où des expressions comme «tromperie», «hypocrisie», «manipulation», «j'espère que vous dites la vérité», ne sont pas indiqués et que vous pouvez avoir confiance au système d'évaluation du rendement que nous utilisons. Nous allons d'ailleurs continuer d'en publier les résultats, d'être parfaitement ouverts et comptables.

En ce qui concerne . . .

Le vice-président: Je vous signale, monsieur Warren, que M. Wenman vous a posé des questions sur le nouveau Code du travail qui ne fait l'objet que d'une première lecture à la Chambre. Il est censé être examiné en Comité lors de la deuxième lecture. Vous êtes libre de répondre si vous voulez, mais je pense que l'endroit approprié pour ce faire serait le comité chargé de procéder à la deuxième lecture. Il ne faudrait pas trop anticiper sur ce que pourrait faire la Chambre des communes. Cependant, comme je l'ai dit, c'est à vous de choisir.

M. Warren: Je vous remercie de votre conseil, monsieur le président. Je dois vous dire que notre Société en est encore à étudier ces changements proposés au Code. Je ne peux donc pas dire grand-chose pour le moment.

Je puis simplement dire à M. Wenman que pour ce qui est des chiffres comparatifs dans ce tableau sur l'hygiène et la sécurité, au titre de l'absentéisme, par exemple, ou encore des arrêts de travail, je me ferai un plaisir de les demander aux responsables. Il constatera que nous avons encore beaucoup de travail à faire à ce chapitre.

Le vice-président: Merci beaucoup. C'est à M. Kristiansen.

M. Kristiansen: Merci, monsieur le président. Je m'excuse si je ne laisse pas beaucoup de temps pour les réponses. Cependant, j'ai toujours pu recevoir par écrit de Postes Canada des réponses rapides et courtoises, que mes questions fussent orales ou écrites. Donc, je suis sûr de recevoir encore cette fois-ci des réponses, et si elles ne sont pas nécessairement celles que j'attendais, je suis sûr qu'elles ne seront ni trompeuses ni mensongères.

Je voudrais mentionner un certain nombre de choses. D'abord, dans la même veine, je voudrais féliciter M. Warren et son personnel pour leur façon de régler les griefs. Nous n'obtenons pas toujours les résultats que nous voulons, nous ne pouvons pas toujours être gagnants, que ce soit là ou ailleurs. Cependant, j'ai noté que j'obtiens beaucoup plus rapidement de Postes Canada que de n'importe quel autre ministre ou

[*Text*]

to expect from written requests, either to any Minister or to any department of government. That is a plus. I think one should give credit where one feels credit is due.

Secondly, I would have to disagree with one of my colleagues across the way, in fact I think it was you, Mr. Chairman: Not all MPs agree that the Consumers Distributing experiment should be stopped, nor do all MPs agree that that is not the direction in which we ought to proceed. The information I have had, largely through the press and some discussions, is that the consumer demand was probably two or three times what was ever anticipated. In my area of western Canada, particularly in rural areas, we have been deserted by the banks, in many cases, who have withdrawn, on bottom-line economics of their own making, their services, sometimes monopoly services in small rural communities. We have been deserted by Eaton's, which uprooted its mail order operations from many communities in western Canada. I know, from talking with many of my constituents, that any such entry into those areas would be welcomed, if not by all people in the business community. Certainly they would not be a threat to competent people in the business community and they would be welcomed by many western rural consumers. I hope that that experiment is not dead. If the results do warrant further experimentation or expansion along those lines or into the banking line, I would certainly welcome further discussions, as would a lot of my colleagues.

Thirdly, I would just like to say briefly, Mr. Chairman, that I am one of those, as are an increasing number of Canadians in the last few weeks, who is fed up with some of the scapegoating that takes place, particularly by the media and also by some individuals across the country and by some politicians, who use Canada Post—or other agencies . . . as a favourite whipping boy, thinking, for some reason, they cannot shoot back.

If we were to hear some of the horror stories that take place in some of the private sector—the Bank of Montreal across the street, for instsnce, where little old ladies come down and are sent back four days in a row because their bloody computers are down, that sort of thing, or, from personal experience, there is Simpsons-Sears who, four times after having been given samples of what you ordered not only do not give you what you want, but even keep your samples and do not send them back. If we had one-tenth of the attention paid to the screw ups in the private sector that is given to Canada Post, we would have one heck of a lot more balanced view of what happens in this country in the processes of government.

I do not mind giving blame where there is blame, and Canada Post has had to shoulder a lot of it quite legitimately. But I think it is demeaning to public life in general and just the standards of ordinary decency to hear the kind of scapegoating that goes on, particularly by the media, but also by some politicians—I will not say more than that in terms of adjective

[*Translation*]

ministère du gouvernement des réponses à mes questions écrites. C'est certainement un bon point pour Postes Canada. Je leur en donne tout le crédit.

Deuxièmement, je dois vous dire que je ne suis pas d'accord avec l'un de mes collègues d'en face, je pense que c'est le président justement. Ce ne sont pas tous les députés qui souhaitent voir l'expérience avec Distribution aux consommateurs prendre fin. Ce ne sont pas non plus tous les députés qui s'opposent à cette orientation pour la société. D'après les comptes rendus que j'ai lus et les discussions que j'ai entendues, la réponse des consommateurs a été deux ou trois fois plus forte que ce qui avait été prévu. Dans l'ouest du Canada, d'où je viens, en particulier dans les régions rurales, nous avons vu les banques, bien souvent à partir de chiffres dont elles étaient elles-mêmes responsables, retirer leurs services, et ce même si elles étaient les seules à les offrir. Nous avons également été abandonnés par Eaton's, qui a mis fin à son service de commande par courrier dans bien des localités de l'ouest du Canada. Je le sais pour en avoir parlé à beaucoup de mes commettants. N'importe quelle initiative en ce sens est bien vue, même si ce n'est pas l'avis de tous les hommes d'affaire locaux. Elle ne représenterait certainement aucune concurrence pour les hommes d'affaire locaux compétents et serait très bien accueillie de la majorité des consommateurs ruraux de l'Ouest. Donc, en ce qui me concerne, j'espère que cette expérience n'est pas terminée pour toujours. Si ces résultats indiquaient qu'elle pourrait être étendue ou même appliquée à certaines opérations bancaires, j'espère qu'il pourrait y avoir d'autres discussions, je sais que beaucoup de mes collègues pensent comme moi.

Troisièmement, je voudrais dire brièvement, monsieur le président, que je suis l'un de ces Canadiens, qui se sont beaucoup accrus en nombre au cours des dernières semaines, qui en ont assez de voir Postes Canada et d'autres organismes servir de boucs émissaires et de souffre-douleur à certaines personnes et en particulier à certains politiciens, qui pensent que ces organismes ne peuvent pas se défendre.

Il y aurait bien des cas effrayants à citer également au sujet du secteur privé, de la Banque de Montréal de l'autre côté de la rue, par exemple, qui quatre jours d'affilée renvoie de vieilles dames chez elles parce que son ordinateur ne fonctionne pas, de Simpsons-Sears également, dans un cas que je connais bien, qui après avoir reçu quatre fois des échantillons de ce que le client demande, non seulement ne produit pas la marchandise mais encore garde les échantillons. Si le dixième de l'attention qui est consacré à Postes Canada était consacré au secteur privé, les gens auraient des vues bien plus équilibrées de ce qui se passe au niveau du gouvernement.

Je suis prêt à donner les torts à ceux qui les méritent, et Postes Canada a droit à sa part dans un certain nombre de cas. Cependant, il est déshonorant pour la vie publique de façon générale et hors des limites de la simple décence d'utiliser des boucs émissaires comme le font les médias et certains politiciens, surtout lorsque les victimes ne sont pas en mesure de se

[*Texte*]

terms—to hit somebody who is not always in the best position to hit back.

• 1230

I was intrigued, Mr. Warren, by the comments, and I think you are aware of certain problems in my own area, particularly about delivery five times a week in all areas and we are making all Canada the same. I know the people in Lardeau, Meadow Creek, Cooper Creek, and Howser would be very happy to hear that, and I hope they will soon be included. But two times a week for delivery, when 20 miles away it is daily, is a little much to bear when you have narrow, winding roads, particularly in the winter. I know you are taking a look at that, and I hope we can have some progress to report.

There is a question arising that comes out of your annual report on page 34 with reference to the notes on page 42. Are the grants in lieu of taxes paid directly by the federal government now or by Canada Post? That is what I wonder, because unless they are comparatively equal and the grants in lieu of taxes are paid directly by the government, I wonder how the government has justified, or Parliament has justified, the item 10(*a*)3 on page 42, where buildings which are occupied by Canada Post—and I am not talking about those that are leased from third parties—were not transferred to Canada Post but rather held within the Government of Canada and then what amounts to a rental being charged out to Canada Post. Why is Canada Post not in a sense given ownership of those buildings so there is no direct charge, or does that balance out in terms of what the Crown pays in grants in lieu of taxes?

Mr. Warren: Mr. Chairman, we had to negotiate with the Government of Canada to determine the division of assets between the Government of Canada and the corporation. A formula was reached that where we occupied a building 51% or more, that building was transferred to our ownership, which meant all the large plants, all the major post offices, and so on. But where we were in buildings where there were five, six, seven other departments in the building of government, and we were there as a Crown corporation, if we occuppied say 15%, that building was not transferred to us. If we occuppied 50% or more, as I recall, the building came to our ownership.

So once that was resolved, we found ourselves then as owners of $1.4 billion worth of real estate—office buildings and post offices and processing plants and so on—but we also found ourselves tenants in a number of different government buildings, as the minority tenant, if you like. So we have struck a market rent type of arrangement with DPW and we pay our own way in those buildings. In the same way, where we own a building and DPW is in there, or other government departments, we do the same thing. It is a business-like arrangement.

[*Traduction*]

défendre. Et je pourrais utiliser d'autres qualificatifs pour décrire leur attitude.

Par ailleurs, vous êtes au courant de certains problèmes dans ma région, monsieur Warren, en particulier pour ce qui est de la livraison cinq fois par semaine. Je pense que vous avez dit que vous aviez l'intention d'uniformiser la situation dans tout le Canada. Je sais que les habitants de Lardeau, de Meadow Creek, de Cooper Creek et de Howser seront heureux de l'entendre. Bénéficier de la livraison seulement deux fois par semaine, lorsqu'à 20 milles de distance la livraison se fait tous les jours, est difficile à accepter, surtout l'hiver et lorsque les routes sont étroites et sinueuses. Je sais que vous réexaminez cette situation et j'espère que nous pourrons faire des progrès très bientôt.

Un autre point. Il s'agit de ce qui se trouve à la page 34 de votre rapport annuel, avec renvoi à la page 42. Les subventions tenant lieu de taxes sont-elles versées directement par le gouvernement fédéral ou par Postes Canada? J'espère que le montant est égal, sinon, je me demande comment le gouvernement ou le Parlement peut justifier le paragraphe 10(*a*)3 à la page 42, où il est indiqué que les locaux occupés par Postes Canada, je ne parle pas ici des locaux qui sont loués de tierces parties, n'ont pas été transférés à Postes Canada mais gardés par le gouvernement du Canada et font l'objet d'un loyer à être acquitté par Postes Canada. Pourquoi Postes Canada n'a-t-elle pas reçu en propre ces locaux de façon à éviter de payer un loyer? Et est-ce que les subventions tenant lieu de taxes versées par la Couronne sont égales au loyer?

M. Warren: Nous avons dû négocier avec le gouvernnement du Canada pour ce qui est de la répartition de l'actif entre le gouvernement du Canada et la Société. Nous en sommes venus à la formule selon laquelle lorsque nous occupions 51 p. 100 ou plus de l'immeuble, nous recevions cet immeuble. Ce qui signifiait évidemment que nous avions droit à toutes les grandes installations, à tous les grands bureaux de poste. Cependant, lorsque nous étions l'un des cinq, six ou sept ministères qui occupaient l'immeuble gouvernemental, supposons que nous comptions seulement pour 15 p. 100 de l'occupation de l'immeuble en tant que société de la Couronne, nous n'avions pas droit à l'immeuble. C'était seulement dans le cas où nous comptions pour 50 p. 100 ou plus de l'occupation que nous avions le droit de devenir propriétaires.

Nous nous sommes donc retrouvés propriétaires de biens immeubles d'une valeur de 1.4 milliard de dollars, sous forme de bureaux, de bureaux de poste, d'installations de tri et le reste, mais également locataires dans un certain nombre d'autres immeubles gouvernementaux. Dans ces cas, nous n'étions pas les locataires les plus importants. Dans ces circonstances, nous avons négocié avec le ministère des Travaux publics un certain loyer pour l'occupation de ces immeubles. De même, lorsque l'immeuble nous appartient et que le ministère des Travaux publics ou un autre ministère du gouvernement y a des locaux, nous avons droit nous aussi à un loyer. C'est un arrangement de type commercial.

[*Text*]

Mr. Kristiansen: So it balances off in a sense, probably between . . .

Mr. Warren: Yes, it basically balances off. The principle is to try to get everybody to a market cost situation so that you have fully allocated costs in there.

Now, at the moment, DPW pays the grants. We have a contract with DPW as an agent of ours. We did not, when we came into being, suddenly have a whole real property group and maintenance group and so on instantly in place. We have a transitional arrangement with DPW where they are our agent and act as our contractors to do a variety of different things with our buildings. And so they also, on our behalf, pay the grants in lieu to the municipalities on behalf of the CPC. Now, I would think in the future, as the umbilical cord, if you like, is tied off completely and cut, that arrangement will probably be more direct with CPC and not necessarily be through the conduit of the Department of Public Works.

Mr. Kristiansen: Fine. Thank you.

If I could just close by saying this. I said I believe in giving credit where credit is due and blame where it belongs, and I must say, just in conclusion, considering—it is my feeling at least—both government and Parliament gave you an almost impossible job to do in terms of providing a public utility and public service to areas that are bound to be economic losers, plus coupling it with restrictions, that the job that has been done by yourself, your management, and your employees to date in the short period you have had has been, compared to almost any other history, a rather remarkable one.

• 1235

I congratulate you and your employees for it, and hope you are going to be able to resolve some of the difficulties normal with collective bargaining relatively peacefully, at least, in the months ahead.

A final question. Perhaps you could answer it in writing. What proportion of the absenteeism would be Monday and Friday absenteeism? I have made some suggestions that I think offer something for both parties and that could be acceptable, and I am just wondering how much . . .

Mr. Warren: Mr. Cook, we would be glad to provide that information to you directly. It is a significant proportion.

Thank you very much for your help.

Mr. Wenman: Mr. Chairman, on a final point of order, I would like to associate myself with the final remarks of the member of the New Democratic Party in commendation for the work that has been done thus far. The criticisms that we make are made in the spirit of hoping that things will improve. But certainly the record, regardless of my questioning of its accuracy, is a positive one. From those whom I have been in contact with, I know they would want me to agree with Mr. Kristiansen.

The Vice-Chairman: Thank you.

[*Translation*]

M. Kristiansen: Donc, cela revient probablement à la même chose . . .

M. Warren: Cela s'équilibre, en effet. L'arrangement doit refléter la situation réelle du marché parce qu'il faut que les coûts soient entièrement couverts.

Actuellement, c'est le ministère des Travaux publics qui verse les subventions. Le ministère des Travaux publics est notre agent, si vous voulez. Lorsque nous sommes devenus une société, nous n'avions pas de groupe spécialisé dans l'achat et l'entretien des biens immobiliers. Nous avons donc décidé à titre provisoire d'avoir recours aux services du ministère des Travaux publics pour faire un certain nombre de choses relativement à l'administration de nos biens immobiliers. C'est à ce titre que le ministère des Travaux publics verse en notre nom les subventions tenant lieu de taxes aux municipalités. Je suppose qu'avec le temps, lorsque le cordon ombilical sera complètement coupé, nous traiterons directement avec les municipalités et non plus par l'intermédiaire du ministère des Travaux publics.

M. Kristiansen: Très bien.

Je voudrais terminer en disant ceci. J'ai déjà dit que j'aimais bien donner le crédit à celui qui le méritait. Compte tenu de la tâche presque impossible que le gouvernement et le Parlement vous ont confiée, de maintenir un service d'utilité publique dans des endroits qui devaient nécessairement être déficitaires, avec en plus un certain nombre de restrictions, compte tenu de ce que vous avez pu réaliser, vous et votre personnel, jusqu'ici, dans le court laps de temps que vous aviez à votre disposition, je pense que vous en êtes tiré de façon remarquable comparativement à tout ce qui a pu se faire du genre jusqu'ici.

Donc, je vous félicite, vous et vos employés, et j'espère qu'au cours des mois à venir, la négociation collective pourra se dérouler de façon relativement pacifique malgré les difficultés normales.

J'ai une toute dernière question à laquelle vous pourriez peut-être répondre par écrit. Quelle est la part d'absentéisme qui se manifeste les lundis et les vendredis? J'ai déjà fait un certain nombre de suggestions qui pourraient être acceptables pour les deux parties. Je me demande . . .

M. Warren: Nous vous répondrons directement avec plaisir, monsieur Cook. Je puis d'ores et déjà vous dire que c'est une part importante.

Merci beaucoup de l'aide que vous nous apportez.

M. Wenman: Un rappel au Règlement, monsieur le président, pour dire que je désire m'associer aux dernières observations du député du Parti Néo-démocrate relativement au travail qui a été accompli jusqu'ici. Les critiques formulées n'avaient d'autre but que d'améliorer encore le processus. Quelles que soient les questions que j'ai pu poser sur son authenticité, le dossier est positif. Tous ceux à qui j'ai parlé me demanderaient de me joindre à M. Kristiansen pour en convenir.

Le vice-président: Merci.

[*Texte*]

The Honourable Judge René Marin expressed his regrets that he had been summoned out of here before 12.30. He had another appointment, so he asked to be excused.

I want to thank Mr. Warren and the other witnesses for their appearance here this morning.

Thank you very much for your testimony.

Mr. Wenman: Mr. Chairman, another point of order. Mr. McKenzie was unable to be here. He did ask for the tabling of three reports: the report by the Security and Investigation Branch on computer-assisted learning; the report of an investigation into Canada Post truck transmission; and any other reports of investigations done by the RCMP into Canada Post Corporation. I would record that with you and ask that those might be gained, if at all possible, from Canada Post.

The Vice-Chairman: Could you repeat that, so Mr. Warren hears that question?

Mr. Wenman: It is a request for the tabling of reports from Mr. McKenzie, two specifically: the Security and Investigation Branch on computer-assisted learning; secondly, the report of an investigation into Canada Post truck transmissions; and then any other reports or investigations done by the RCMP into Canada Post Corporation since its inception.

Mr. Warren: Mr. Chairman, you may or may not be aware that I appeared as a witness in the last week and a half before the Miscellaneous Estimates committee for some 9 to 12 hours, and the subject of almost those whole hearings was allegations from Mr. McKenzie and responses from the corporation. I understand that committee is still considering further sittings on the issue. I think the nature of the request, if I could be so bold, is so open-ended—and any other reports that deal with anything else—that frankly, our response as a corporation is that we have spent nine hours laying on the table responses to allegations from Mr. McKenzie, none of which, in our view, have had any substance at all. It is entirely up to you to decide whether you want formally to request additional information from a member who is not here today and who has questioned us for some 9 to 12 hours without any substantive effect.

Mr. Wenman: What about the first two; the specific ones? Are the two ones he mentioned available?

Mr. Warren: Mr. Chairman, I should not speak to this, because I am not connected with this committee system in any depth, but I am being asked for my own availabilities again on the Miscellaneous Estimates committee. So I assume the chairman, Mr. Gauthier, and the steering committee are looking at the request of Mr. McKenzie to have us appear one more time before the end of May. These two requests that Mr. Wenman put forward are part of a series. All of them go back to 1974-1975, about a decade before the Crown corporation was formed, and I think we have spent some 9 to 10 hours answering every one of them, both with the media and with Mr. McKenzie and so on.

[*Traduction*]

L'honorable juge René Marin a fait part au comité de son regret d'avoir dû partir avant midi trente. Il avait un autre rendez-vous. Il prie le comité de l'excuser.

Je voudrais remercier M. Warren ainsi que les autres témoins de leur présence ici ce soir.

Merci beaucoup d'avoir bien voulu répondre à toutes les questions du comité.

M. Wenman: J'invoque encore une fois le Règlement, monsieur le président. M. McKenzie ne pouvait pas être là, mais il avait demandé le dépôt de trois rapports: le rapport du service de sécurité et des enquêtes sur l'apprentissage automatisé, le rapport de l'enquête sur les transmissions de camion de Postes Canada et n'importe quel autre rapport d'enquête de la GRC au sujet de la Société canadienne des Postes. Je porte sa demande au compte rendu de façon à ce que ces rapports puissent être obtenus si possible de la Société canadienne des Postes.

Le vice-président: Vous voulez bien répéter s'il vous plaît, pour M. Warren?

M. Wenman: C'est M. McKenzie qui demande le dépôt de rapports, deux en particulier: le rapport du service de sécurité des enquêtes sur l'apprentissage automatisé, ainsi que le rapport de l'enquête sur les transmissions de camion de Postes Canada. Ensuite, il y a n'importe quel autre rapport de la GRC sur la Société canadienne des Postes depuis sa création.

M. Warren: Je ne sais pas si vous le savez, monsieur le président, mais j'ai comparu comme témoin de 9 à 12 heures devant le Comité des prévisions budgétaires en général au cours des derniers jours. La plus grande partie de ces audiences étaient consacrées aux allégations de M. McKenzie et aux réponses de la Société. Si je comprends bien, ce comité envisage d'ailleurs de tenir d'autres audiences sur le même sujet. La demande est tellement vague. Elle parle de n'importe quel autre rapport. Tout ce que peut répondre la Société, c'est que nous avons déjà passé neuf heures à donner des réponses aux allégations de M. McKenzie, allégations qui, à notre avis, n'étaient nullement fondées. Evidemment, il vous appartient de décider si vous voulez recevoir officiellement une demande de supplément d'information d'un député qui n'est même pas là aujourd'hui et qui a déjà eu l'occasion d'interroger la Société de neuf à douze heures sans pouvoir justifier quoi que ce soit.

M. Wenman: Qu'en est-il des deux premiers rapports mentionnés de façon spécifique? Sont-ils disponibles?

M. Warren: Je dois vous avouer que je ne sais pas comment le système des comités fonctionne en détail. Tout ce que je sais, c'est que j'ai été averti que je pouvais être appelé à témoigner de nouveau devant le Comité des prévisions budgétaires en général. Je suppose que le président de ce comité, M. Gauthier, et le comité directeur envisagent la possibilité de nous faire comparaître une fois de plus d'ici la fin de mai à la demande de M. McKenzie. Les deux demandes de M. Wenman font partie de toute une série. Elles remontent à 1974-1975, soit dix ans avant la création de la société de la Couronne. J'ai passé de neuf à dix heures à répondre à toutes ces questions, en présence des médias, de M. McKenzie et d'autres.

[*Text*]

If this committee thinks it appropriate, in his absence, to ask us for the first two or the open-ended request when there is a pending possibility of the Miscellaneous Estimates committee asking us for the same thing again in another forum, I would have to leave that decision to you, sir.

The Vice-Chairman: I believe if we look at the reason many members have enquired how come Canada Post is coming before the committee of Transport, I was advised that it was because we are responsible for the CTC, and the CTC has an input in the rates that Canada Post charges. This seems to be not in the context of what we are examining here today.

• 1240

Since that matter has been brought up at another committee, and could be brought up at that committee again, I think it would be better requested there, Mr. Wenman. We have the annual report of Canada Post by legislation.

With that I will conclude this meeting and advise that the Transport Committee is now adjourned until 9.30 a.m., Tuesday, May 29, 1984, when we will have VIA Rail Canada before us.

Thank you very much.

[*Translation*]

Si ce comité juge approprié, en l'absence de M. McKenzie, de nous demander encore une fois les deux premiers rapports ou n'importe quel autre rapport, alors que nous pourrions avoir à témoigner devant le Comité des prévisions budgétaires en général sur la même chose, libre à lui. La décision lui appartient.

Le vice-président: La raison pour laquelle beaucoup de députés ont demandé que Postes Canada comparaisse devant le Comité des transports, m'a-t-on indiqué, est que le Comité des transports est responsable de la Commission canadienne des transports et que cette commission intervient au niveau des taux exigés par Postes Canada. Il me semble que la demande est hors sujet.

Comme la question a déjà été débattue à un autre comité, et qu'elle pourra l'être de nouveau, je pense que c'est à cet autre comité de décider, monsieur Wenman. Ce qui nous intéresse, c'est le rapport de Postes Canada qui nous est renvoyé conformément à la loi.

Sur ce, je vais mettre fin à cette réunion. La prochaine réunion du Comité de transports aura lieu à 9h30 le mardi 29 mai 1984; les témoins seront les représentants de VIA Rail Canada.

Merci beaucoup.

APPENDIX "TRPT-9"

Canada Post Corporation
Société canadienne des postes

Ottawa, Canada
K1A 0B1

May 23, 1984

Maurice Dionne, M.P.
Chairman
Standing Committee on Transport
House of Commons
Ottawa, Ontario

Dear Mr. Chairman:

On behalf of the Board of Directors and the more than 60,000 employees of Canada Post Corporation, we are pleased and honoured to have this opportunity to appear before the Standing Committee on Transport. This session marks the Corporation's first appearance before this important group and we are grateful to be able to discuss the concerns, priorities and progress of Canada Post Corporation with the members of the Committee.

Canada Post Corporation was officially established as a Crown corporation on October 16, 1981; this date marked an important step in providing all Canadians with an improved postal service that responds better to their varied needs. The legislation creating this new body was only arrived at after many studies, submissions from interested parties and careful deliberation by Parliament. A measure of the success of this activity was the unanimous approval given by the House of Commons to the Act establishing the Corporation.

One of the most important features of this legislation is its provision for extensive accountability to, and control by, Parliament. The Auditor General of Canada, Mr. Kenneth Dye, gave his own approval to this approach in his remarks before the Public Accounts Committee on March 17, 1983:

"...I think the Post Office Act is as good a model as you are going to find presently in Canada in terms of adequate accountability of a Crown corporation to Parliament.

...

I like what I see when performance indicators (are) publicly available, (and) sufficiently sensitive to give Parliament an indication but at the same time not interfering with the Corporation's competitive needs in the part of their business that is competitive. I think that is helpful to Parliament, in order to have adequate accountability."

Canada

A major difference between our corporate structure and the old departmental structure is the existence of a Board of Directors. This group of dedicated Canadians clearly displays professional attributes and sound judgment through their active participation in the direction and management of the affairs of the Corporation. Each member represents a particular region of the country; individually they express those concerns that collectively make up this great land of ours. Two of its members are representatives of organized labour; others contribute their knowledge and expertise gained in business and government. This diversity of backgrounds brings a vast array of knowledge and experience to the discussion of policies affecting the Corporation.

One of the first and most crucial tasks for the new Canada Post Corporation was the compilation of a Business Plan--the first such plan the Post Office has ever had. This Plan--which is continually being re-examined, revised, and strengthened--expands upon the three objectives Parliament gave the Corporation: improving postal service to our customers, promoting better human relations within the Corporation, and achieving financial self-sufficiency according to a program of declining government subsidies.

Satisfying these objectives is a balancing act of delicate but monumental proportions. Considering all three together is esential to the success of the Corporation. For example, improving human relations within Canada Post can provide a concomitant boost to better service and more revenues to improve our financial health. On the other hand, if the path to financial self-sufficiency is made too steep and too short, the financial pressures on the Corporation could result in a deterioration of both human relations and, ultimately, service to the public.

The process of balancing these objectives is both dynamic and complex. It has been complicated by a number of external factors, including the current economic conditions of recession and uncertainty. These influences have forced us to alter certain tactics for reaching our objectives, without altering our commitment to attaining them. However, despite the economic conditions and the regulated environment in which we operate, we have been able to make some important steps along the path toward achieving our Parliamentary mandate.

We have started to develop a new attitude at Canada Post Corporation--an attitude that is dedicated first and foremost to customer service and customer satisfaction. Today, this organization--the nineteenth largest corporation in the

country, and the fifth largest employer--is being gradually transformed into a more businesslike enterprise and is increasingly recognizing that its customers' needs must come first if it is to survive in the marketplace.

This attitudinal shift has been a difficult one for 62,000 people who used to work for a Federal Government Department where the attitude toward customer service was often reactive--customers were seen as "patrons". The Old Post Office department didn't operate as a business because, as a Department of Government, it really wasn't expected to--or given the means to--as a consequence, there was really no understanding of the "bottom line".

Some people have called the turnaround of Canada Post one of the most difficult management challenges in North America; there is a measure of truth in that appraisal. Nevertheless, today at Canada Post we are moving ahead. The job isn't finished, but we can point to a number of significant and much-needed improvements over the past two and a half years.

First and foremost we recognize that we are in business to provide services. For any business, good service is based on a desire to serve the customers well--to be tuned in to their needs, and to tailor services to meet their changing requirements.

Today at Canada Post there exists a growing realization--shared among management, supervisors, and employees--that quality service is not only our duty but also vital to our corporate self-interest and to our very survival. As we take a more market-responsive approach to meeting our social responsibilities and serving our customers, we are doing everything we can to improve the quality of our service and increase customer satisfaction.

We have approached this need for better service through a number of initiatives:

First, two years ago we introduced a series of "Quick Start" Service Improvement Programs, which were aimed at tackling a number of our most serious problem areas. Through those programs we dramatically reduced the number of missorts and missends; we improved the speed of delivery between major cities; we enhanced quality control; and we considerably improved the "on time" delivery of a number of time-sensitive mailings like magazines and periodicals.

The difficulty and complexity of this task can be readily appreciated when one considers that we process 6.5 billion messages a year--or 25 million letters and parcels a day--

Consequently our business plans for the next five years recognize service as a key priority. What we want to do is build and expand upon our recent gains by making the appropriate adjustments necessary to improve our service levels.

Our second major objective is the improvement of human relations within the Corporation. As an organization that has been perhaps infamous for its poor human chemistry and for its tradition of labour-management strife, Canada Post had--and still has--a long way to go, but we are getting there.

Despite a tradition that lacked any historical co-operative relationships, management and our unions have worked constructively together to solve problems over the past two years. While it is difficult to try to quantify something as complex as the quality of human relations, there are some indications that matters are improving. For example, the number of person-days lost due to work stoppages has dropped from tens of thousands of days per year, a few years ago, to only a few hundred per year over the past two years.

Through our employees, we are also beginning to recognize a new feeling of pride that comes from the solid accomplishments of the past few years and from the growing realization that we can all be "winners" with the right effort and attitude. In many respects what we are doing in this area is unique.

As mentioned earlier, we have labour representation on our Board of Directors, however, we consult with all the postal unions on every major policy issue before they even go to our Board. Although this new consultative decision-making process is a radical departure from the past, it is a critically important element of our new culture and of our attempts to change the destructive patterns of past labour management relations at Canada Post.

Management has been frank and open with the unions on the dilemmas faced by the Corporation. These unions - who have a unique understanding of this very complex organization--have made a number of pragmatic and helpful suggestions as to how we can resolve some of these issues and problems.

We have intensified our problem-solving approach in order to reduce, as much as possible, the number of outstanding issues between management and labour--well before we sit down at the bargaining table this fall. For example, management has now agreed to extend our no-layoff policy over the next years; only attrition will be used to reduce the size of the Corporation.

In cooperation with the Candian Union of Postal Workers, we are also developing more customer-oriented and cost-effective ways to provide branch office services using their members. We are tackling occupational health and safety problems in cooperation with our unions and developing with them collaborative approaches to improving safety on the plant floor and out on the letter walks.

Management has also consulted quite openly with the unions about our need to increase productivity; to cut down on the absenteeism rate of our employees; to continue to "lean down" the organization through attrition; and to provide increased flexibility to manage the Corporation in future collective agreements. No one expects that there will ever be total agreement on the priorities or direction of the Corporation, but it is important that we narrow our differences and understand each other's points of view better. Certainly, through this extensive consultation process, management has acquired a clearer understanding of labour's perspective and the unions are beginning to identify more closely with each of the objectives of the Corporation: balancing our budget, improving our service, and caring for our people.

Our third objective is financial self-sufficiency. When Canada Post became a Crown Corporation, it inherited a deficit that was threatening to approach a billion dollars. Today, as our first annual report indicates, that figure has been substantially reduced, and we are moving to strengthen the discipline of adhering to a solid bottom line. This was not always the case in the past.

To help solve some of the Post Office's historical financial problems, consumers faced postal rate increased that amounted to 88 percent on First Class Mail--rates rose from 17 cents to 32 cents--in the first two years of the Corporation's existence. Today the clear facts are that many of Canada Post's products and services are at the edge of price tolerance.

If we instituted our original pricing strategy for the 1984-88 period, we would be in danger of pricing ourselves out of some of our markets. We have therefore abandoned those plans, and we have frozen our rates until the end of 1984. Beyond that, we will maintain a competitive pricing policy.

Subsidies from the taxpayer are due to expire in a little over two years. As we move away from a strategy that relied heavily on these subsidies and substantial rate increases for our customers, future revenues must come from increased sales, decreased costs or a combination of both.

We are adopting a new strategy that calls for us to go inside the Corporation to achieve savings, and out into the marketplace to achieve required revenues. We are pursuing this strategy with determination and creativity.

Internally we have already achieved substantial savings. We have reduced the number of positions in the Corporation by 3,000--through attrition, not lay-off; we cut $95 million from overhead expenditures; we saved $28 million in overtime costs; we increased our productivity by almost four percent; and we increased our sales significantly over our targets through more aggressive marketing efforts.

Our Business Plan for the next five years calls for us to redouble our efforts to "lean down" the organization and achieve greater savings. We will be taking a number of measures to increase the efficiency of our $800 million annual mail-processing operation. This system cost Canadians a billion dollars to mechanize and automate during the seventies but, until just recently, no productivity improvements had been gained as a result of those investments.

We will also be taking a series of initiatives to increase the efficiency of our mail collection and delivery system. This system, now delivers mail to more than eight million Canadian addresses and 164 foreign countries around the world.

We will be developing programs to improve our collective management skills, and we will be mounting what will be one of the largest management retraining programs in Canada. Moreover, we will continue to fine-tune the organizational structure of the Post Office by eliminating overlapping areas of responsibility.

Externally, our Business Plan calls for our marketing and sales to be more aggressive, and for our products and prices to be more competitive. We have already taken some steps to ensure that our prices are competitive: we told our large-volume customers that if they prepare their mail according to our guidelines--and thereby enable us to reduce our internal processing costs and improve our delivery efficiency--we will pass on our savings to them through incentive rates.

Results from the introduction of these incentive rates have been remarkably positive. In the past, certain municipalities and utilities preferred to deliver bills by their own means. However, our incentive rates have made Canada Post's services increasingly more attractive; in many instances we have won over new clients and regained old ones.

We have also been experimenting with the same principle for individual customers. For example, last Christmas, we introduced an experimental pilot project in Winnipeg called "Stick 'n Tick". For this test we designed a special label on which customers could simply tick off the postal code, thereby enabling us to save manual processing costs by utilizing our optical postal code reader equipment; these savings were passed on to our customers. We are currently evaluating this experiment to determine whether we should follow through with a national experiment next Christmas -- and whether we can introduce permanent reduced rates for customers who save us money on processing their mail.

We are striving to become more responsive to our customer's needs; like any other business, we cannot stand still; we must move ahead. We must adjust to the realities of the marketplace, and we must be competitive.

People are under the impression that Canada Post is a giant monopoly. Some of them wonder why the Post Office should be so concerned about competition. The fact is that our so-called monopoly over letter mail is, to say the least, vulnerable, and letter mail only accounts for approximately one half of our revenues. This traditional part of our business is under siege from other forms of communications technologies that can by-pass our so-called monopoly.

The other half of our revenues comes from services such as advertising mail, our courier service, parcels, and electronic mail--all of which are, and always have been, in direct competition with the private sector. Many of these markets are extremely competitive. Canadian firms providing courier and small parcel service, for example, are fighting hard to maintain and expand their share of this business, particularly in the face of proposed expansion by American companies.

We have a mature business that is both vulnerable and under siege. If it does not evolve, if it does not adapt, or if it is not competitive, then our volumes--and eventually our revenue base--will be eroded.

If our volumes and revenues are eroded in our mature product lines, then our unit costs will go up. How would we then meet our financial objectives? Should we significantly downsize the Corporation and become a carrier of last resort with limited or reduced services? Should we argue for a return to higher levels of taxpayers' subsidies? Or should we significantly increase rates as our traditional volumes drop? None of those options are particularly attractive for Canada Post, or for our customers, hence why we are striving to become more efficient and more competitive.

Our courier service, Priority Post, is now the fastest-growing service in that field. The contribution of this new service to our overhead and to our "bottom line" has helped in our efforts to maintain a rate freeze on our more traditional products.

While electronic mail is not a significant revenue generator for us today, we are now ready--with such services as Intelpost, Telepost, and Envoy Post--to be in that market when it does develop in the late eighties and early nineties. Canada Post Corporation is not standing still, it is adjusting to the realities of the future and it is becoming more competitive. This is critical if we are to maintain and improve upon our existing services.

For example, we have 8,400 branch offices located in 6,100 communities in Canada--more branch offices than all the Canadian banks combined. These offices provide most Canadians with a basic level of service. In smaller communities--where the banks and other institutions may have withdrawn for economic reasons--our branch offices also offer a sense of identity...a sense that they are still a community.

Many of these postal outlets are not, and never have been, self-sufficient; our dilemma is to find a way to maintain them while still ensuring that the total network can pay its own way. Should those costs be reflected in postal rates? Should we ask for increased subsidies to support the operations on which we lose money? Or should the Post Office look at new and better ways of utilizing this nationwide network in ways that can reduce their financial burden? We believe that latter is the best strategy.

For some time we've have been examining a number of ideas--complementary to, or extensions of, our existing business--that could potentially help us make these operations more cost-effective while enabling us to serve the public better. Canada Post will examine and pursue those new business-development opportunities that relate to our legislated mandate and to our longer-term objective of providing Canadians with modern and efficient communications and parcel distribution services at competitive prices.

Our longer-term objective is carefully to shape Canada Post as a social business that can adapt to the future--a future that will be less mail-dependent and more technologically oriented. In the shorter term, however, our primary task is to continue our efforts to improve upon our basic services, to continue to improve human relations within the Corporation, and to proceed with our plan for financial self-sufficiency.

This task is well under way, but much work remains to be done. Our progress to date has been substantial and has given us a firm foundation on which to build more achievements. Our challenge now is to engage and utilize fully all our resources--operational, human, and financial--so that this crucial turnaround continues to succeed.

Mr. Chairman, we would like to thank you and the members of your Committee for allowing us this opportunity to share this information. We will be pleased to provide any further material that you or your members should require.

Yours sincerely,

René J. Marin
Chairman
Board of Directors
Canada Post Corporation

R. Michael Warren
President and Chief
Executive Officer
Canada Post Corporation

Backgrounder — Canada Post Corporation
OVERVIEW BUSINESS PLAN THE CORPORATION THE TURNAROUND PHASE THE CANADA POST BACKGROUND
APPENDIX "16A-10"

BACKGROUNDER

CANADA POST CORPORATION'S BUSINESS PLAN

* OVERVIEW

THE TURNAROUND PHASE I

THE TURNAROUND PHASE II

THE BUSINESS PLAN

OVERVIEW

Size/scope

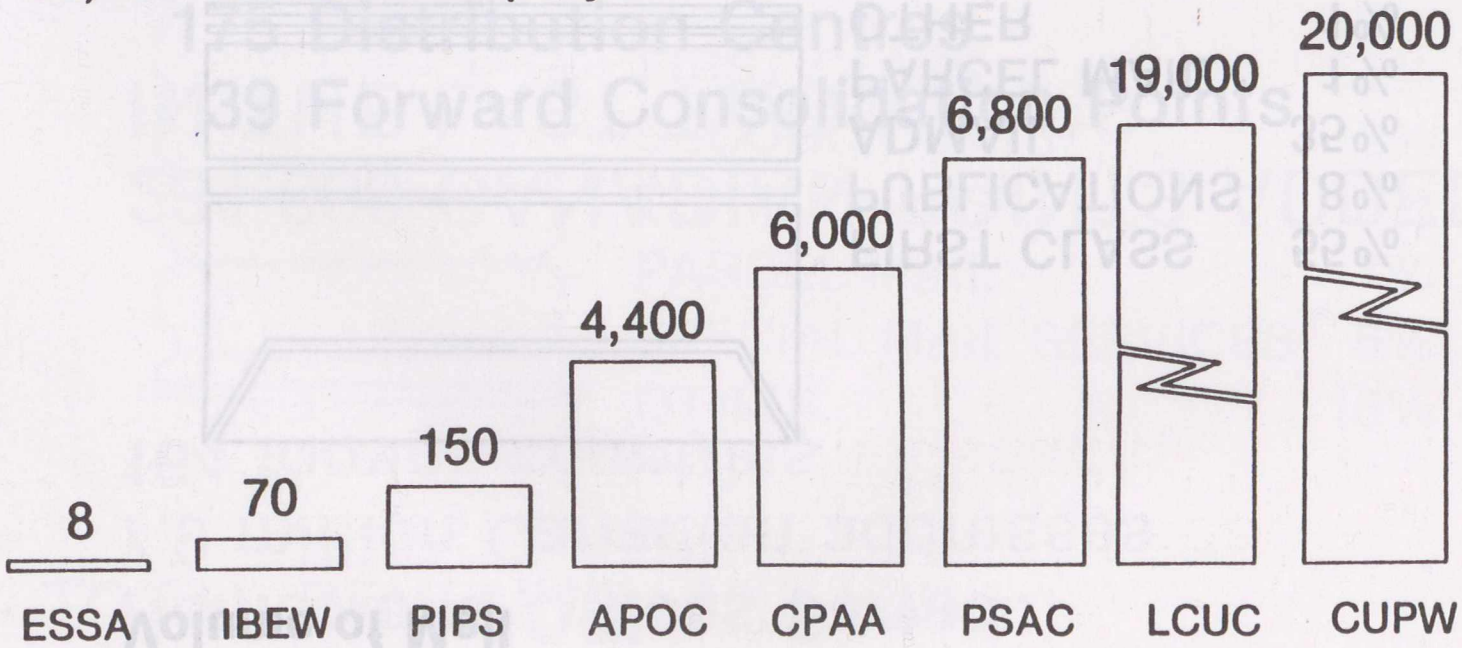
19th largest corporation in Canada

5th largest employer in Canada

OVERVIEW

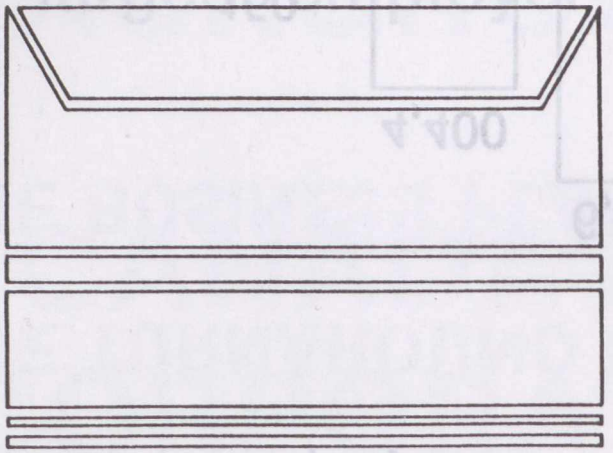
Employees and Unions

56,400 full-time employees



OVERVIEW

Volume of Mail



FIRST CLASS	55%
PUBLICATIONS	8%
ADMAIL	35%
PARCEL MAIL	1%
OTHER	1%

TOTAL VOLUME: 6.5 billion a year
25 million a day

OVERVIEW

Distribution Network

8,400 Branch Offices

29 Mechanized Plants

175 Distribution Centres

39 Forward Consolidation Points

OVERVIEW

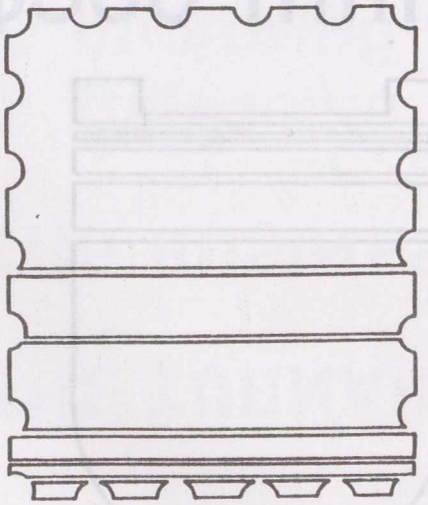
Homes and Offices Served

7.9 million Canadian addresses

164 foreign countries

231,000 CANADIAN POINTS ADDED IN THE LAST TWO YEARS

OVERVIEW
Revenues

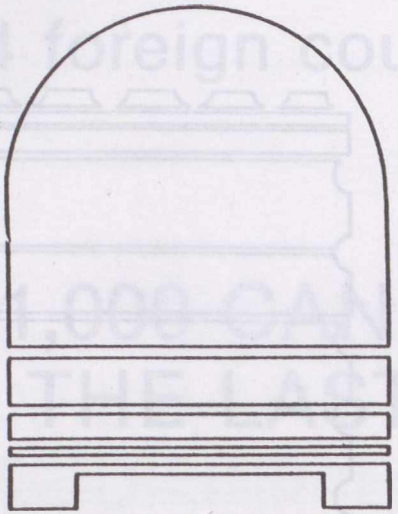


FIRST CLASS	55%
SECOND CLASS	2%
THIRD CLASS	15%
PARCEL MAIL	7%
SPECIAL MAIL SERVICES	6%
OTHER	15%

TOTAL REVENUE: $2.4 billion

OVERVIEW

Expenditures



WAGES & BENEFITS	73%
TRANSPORTATION	10%
ACCOMMODATION	6%
SUPPLIES	2%
OTHER	9%

TOTAL EXPENSES: $2.7 billion

OVERVIEW
Current Deficit
$300 million

OVERVIEW

* THE TURNAROUND PHASE I

THE TURNAROUND PHASE II

THE BUSINESS PLAN

THE TURNAROUND PHASE I

Three Fundamental Corporate Objectives

*1. Improving Service
2. Improving Employee Relations
3. Balancing the Budget

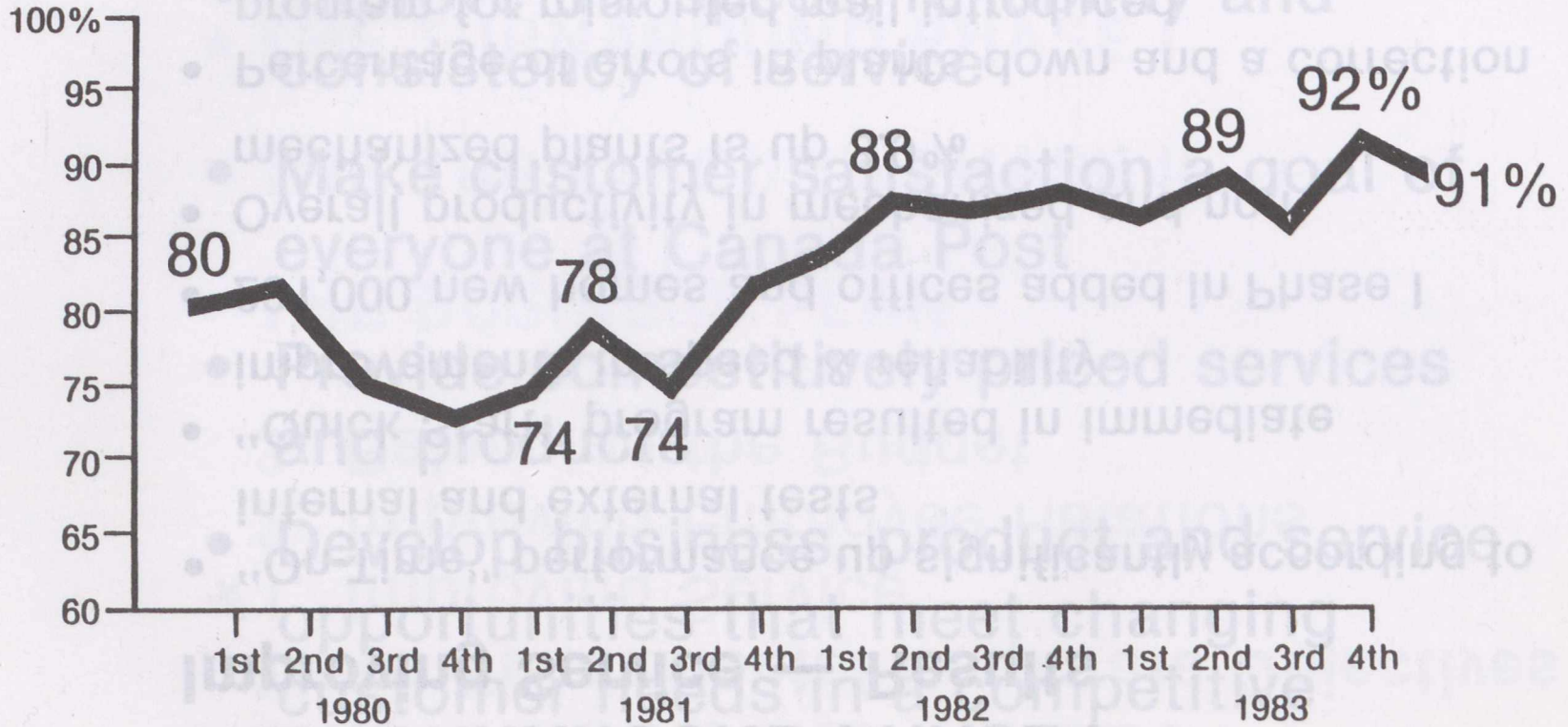
THE TURNAROUND PHASE I
Improving Service — Strategy

- Improve the speed, reliability and consistency of service
- Make customer satisfaction a goal of everyone at Canada Post
- Provide competitively priced services and products
- Develop business, product and service opportunities that meet changing customer needs in a competitive environment.

THE TURNAROUND PHASE I
Improving Service — Results

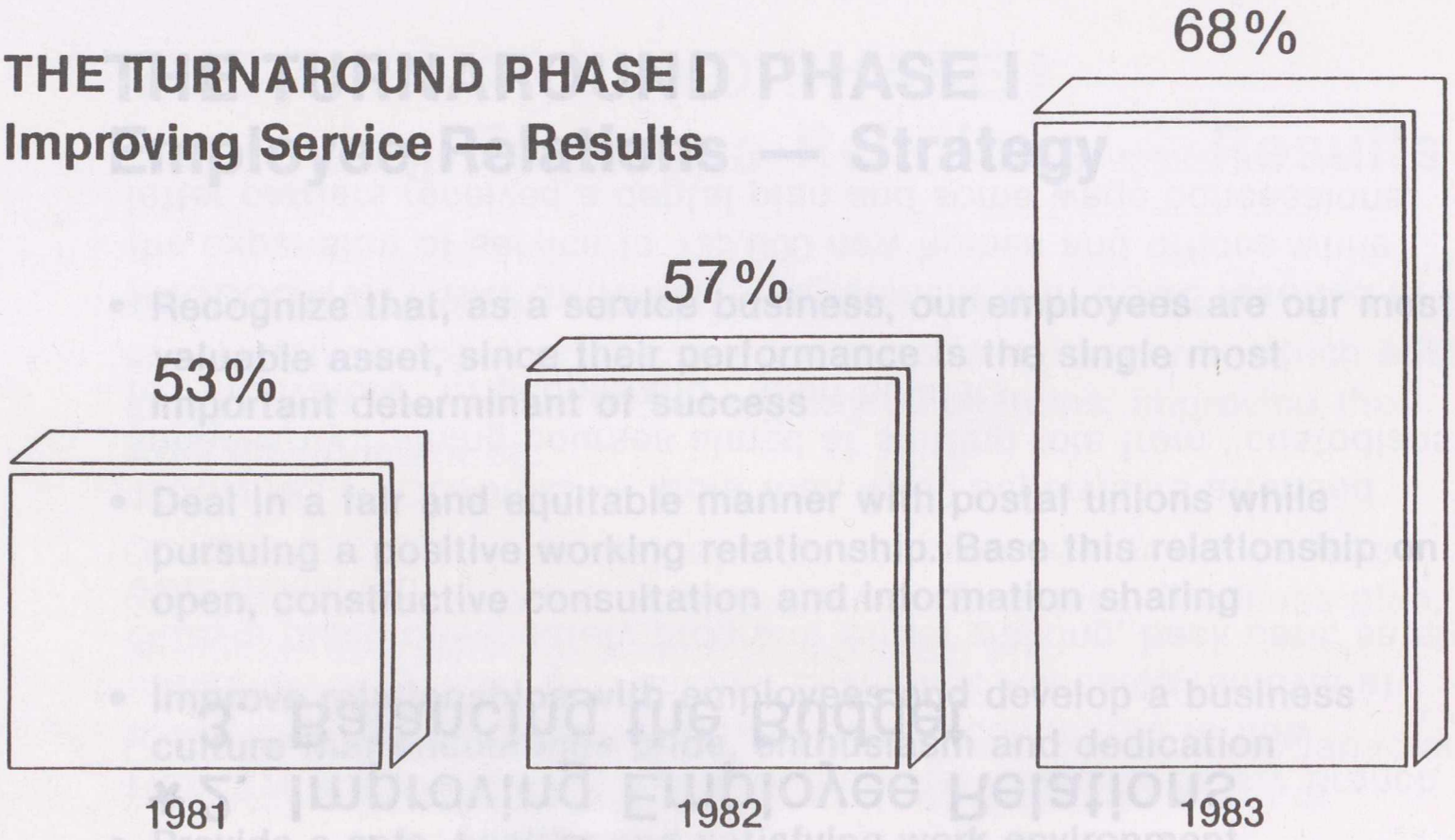
- "On-Time" performance up significantly according to internal and external tests
- "Quick Start" program resulted in immediate improvements in speed & reliability
- 231,000 new homes and offices added in Phase I
- Overall productivity in mechanized and non-mechanized plants is up 3.9%
- Percentage of errors in plants down and a correction program for misrouted mail introduced
- Priority Post service expanded and EnvoyPost added to the existing electronic mail services of Telepost and Intelpost.

THE TURNAROUND PHASE I
Improving Service — Results



Percentage "on time" by quarter

THE TURNAROUND PHASE I
Improving Service — Results

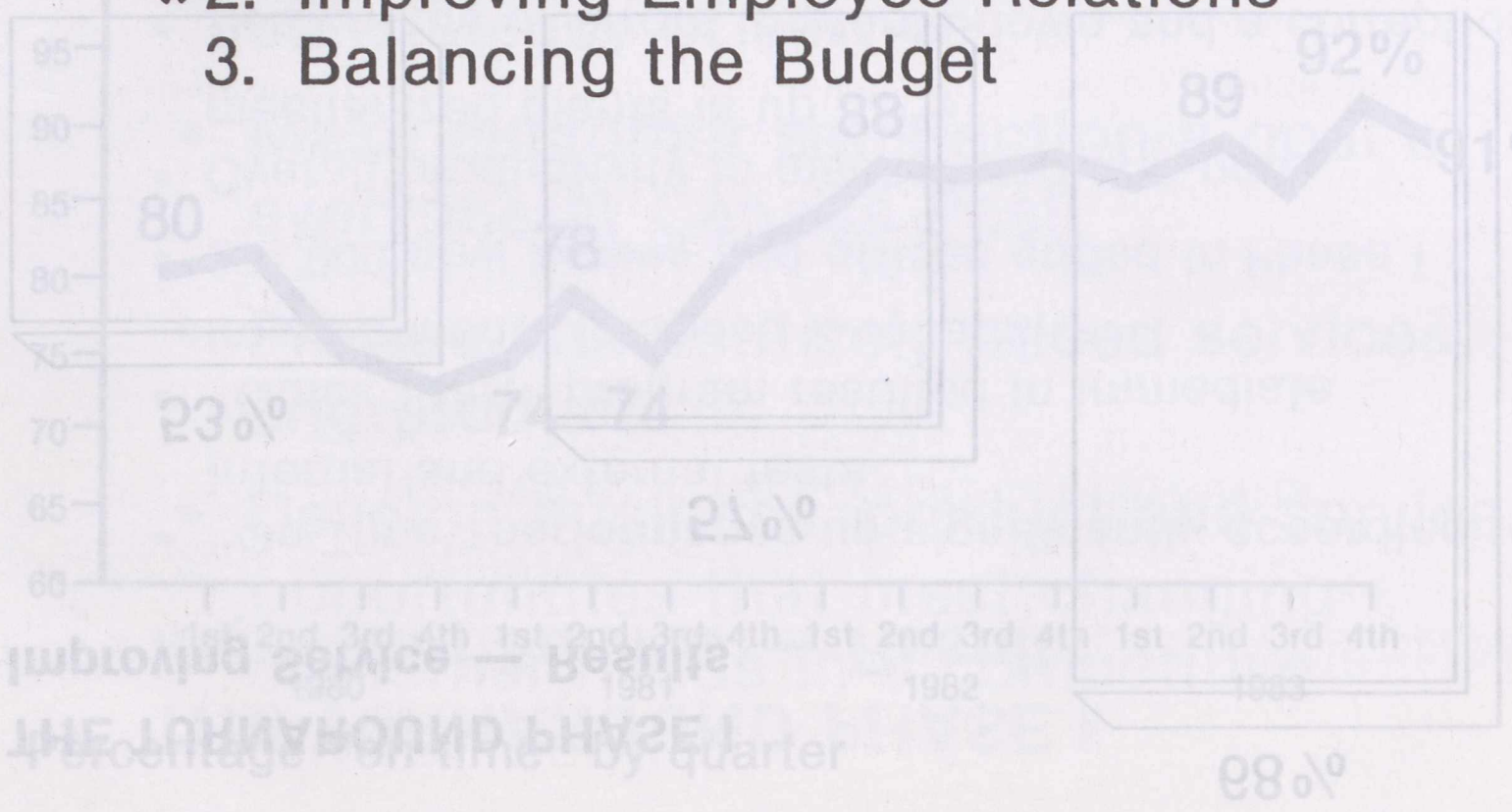


Public opinion: "good" or "very good" ratings

THE TURNAROUND PHASE I

Three Fundamental Corporate Objectives

1. Improving Service
*2. Improving Employee Relations
3. Balancing the Budget



THE TURNAROUND PHASE I
Employee Relations — Strategy

- Recognize that, as a service business, our employees are our most valuable asset, since their performance is the single most important determinant of success
- Deal in a fair and equitable manner with postal unions while pursuing a positive working relationship. Base this relationship on open, constructive consultation and information sharing
- Improve relationships with employees and develop a business culture that encourages pride, enthusiasm and dedication
- Provide a safe, healthy and satisfying work environment
- Through training, motivational programs, and effective communication, engage the employee as a primary agent of change.

THE TURNAROUND PHASE I
Improving Employee Relations — Results

HEALTH & SAFETY — A new Occupational Health & Safety Branch established and tens of millions of dollars committed to new initiatives in concert with unions. Examples: Asbestos removal at Ottawa plant, driver-safety program, winter walking, back care, safety awareness, etc.

TRAINING PROGRAMS — More than 4,000 supervisors attended supervisory training courses aimed at shifting role from "custodians" to "motivators" of people and "team builders".

PRODUCTIVITY BARGAINING — Agreement with LCUC resulted in the expansion of service to 125,000 new homes and offices while letter carriers received a dental plan and some wage concessions.

THE TURNAROUND PHASE I
Improving Employee Relations — Results

PROBLEM SOLVING — Management and unions worked constructively together to solve problems in a manner in which both groups won. Examples: Improving payroll systems, improving the work environment, etc.

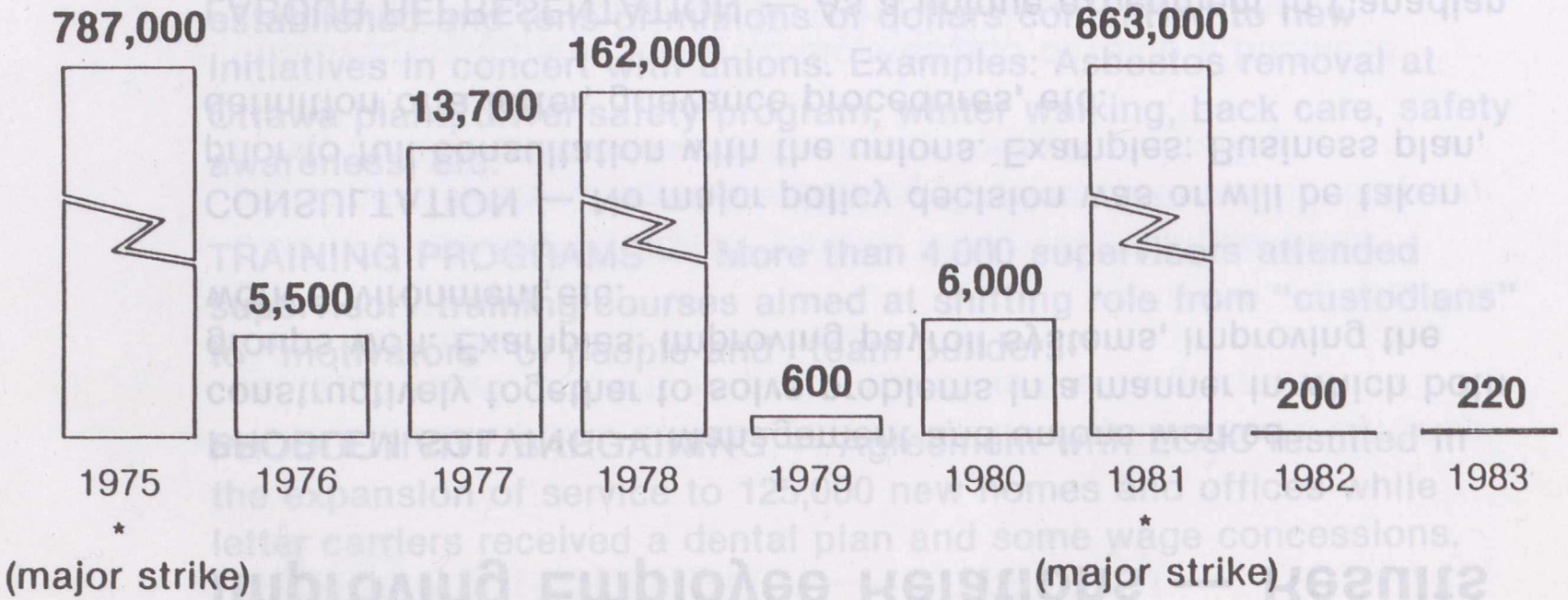
CONSULTATION — No major policy decision was or will be taken prior to full consultation with the unions. Examples: Business plan, definition of a letter, grievance procedures, etc.

LABOUR REPRESENTATION — As a unique experiment in Canadian corporate life, CPC has labour representatives on its board of directors.

ATTRITION / NO LAYOFFS — Despite the fact that revenues were down by 4.5% from forecasts, CPC has stood by its commitment that "every effort will be made to avoid lay-offs".

THE TURNAROUND PHASE I

Improving Employee Relations — Results



Person-days lost to labour stoppages

THE TURNAROUND PHASE I
Improving Employee Relations — Results

There is increasing evidence of a new and developing sense of pride among Canada Post employees, and a growing realization that we can all be "winners" with the right effort and attitude.

This is apparent in the shared sense of accomplishment that all employees feel toward solid achievements like our improved performance record and the public acknowledgement that service has improved.

The improved morale within the post office during Phase I was also reflected in a number of intangible measures like employee participation levels in social activities, sports programs, Santa's Letter Campaign, etc.

THE TURNAROUND PHASE I

Three Fundamental Corporate Objectives

1. Improving Service
2. Improving Employee Relations
* 3. Balancing the Budget

THE TURNAROUND PHASE I
Balancing The Budget — Strategies

- Increase rates as part of "User Pay" direction
- Seek out productivity improvements, while demonstrating that productivity and job security are not necessarily in conflict
- Seek out cost reductions throughout the Corporation and recognize that progress in this area is essential to long-term survival and growth
- Adopt a strong marketing and sales orientation
- Create a stronger business discipline with a greater bottom-line orientation.

THE TURNAROUND PHASE I
Balancing The Budget — Results

- $95 million reduction in transportation, accommodation, and overhead accounts
- $28 million reduction in overtime costs
- Reduction in use of casual help
- Closer adjustment of workforce to mail volumes
- Reduced workforce by 2,500 through attrition
- Aggressive marketing and sales efforts resulted in a $40 million sales increase over 1982-83 target.

THE TURNAROUND PHASE I
Balancing The Budget — Results

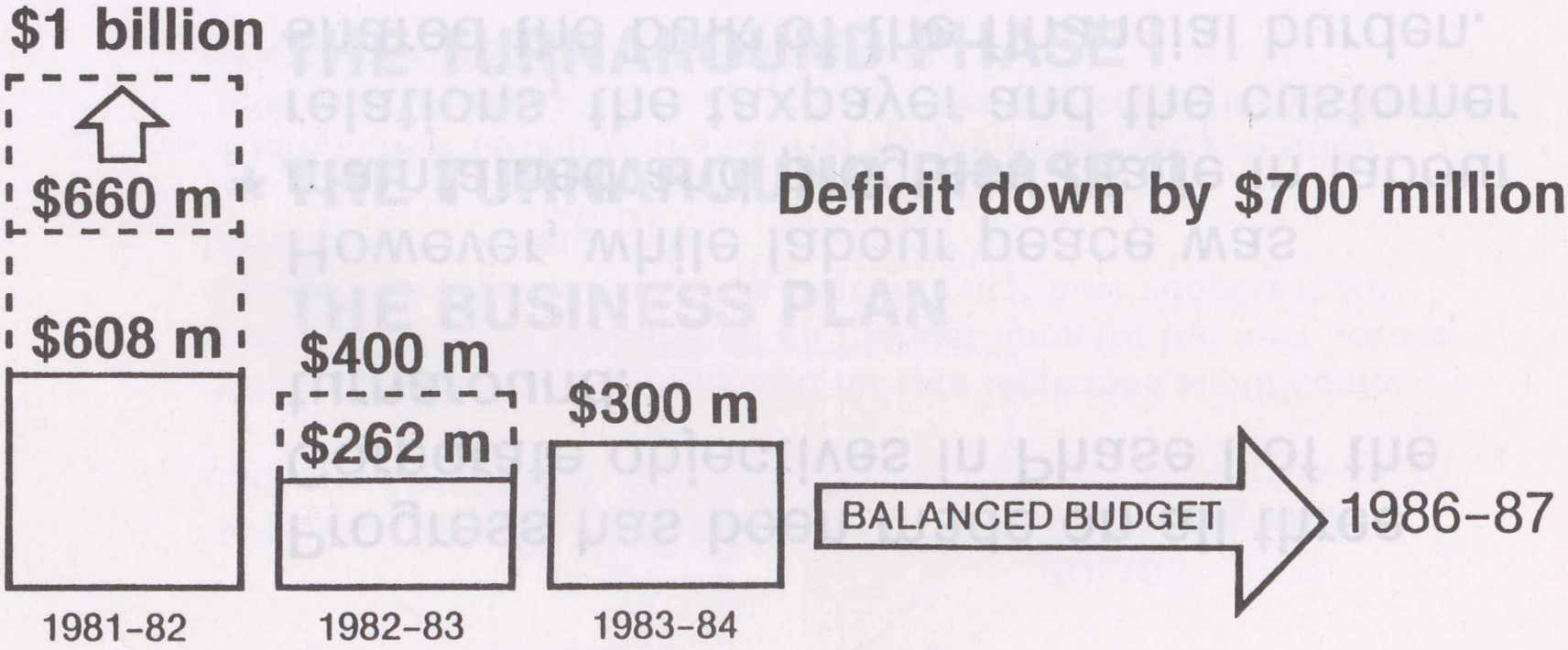
- Rates on First Class mail increased 76% in 1981-82
- First Class rates increased a further 6% in 1982-83
- Overall weighted average rate increase for all service categories was approximately 50% during Phase I.

THE TURNAROUND PHASE I
Balancing The Budget — Results

Over $700 million in temporary taxpayer subsidies in Phase I of the transition.

THE TURNAROUND PHASE I

Balancing the Budget — Results



Target and Actual Deficits

THE TURNAROUND PHASE I
Conclusion

Progress has been made on all three Corporate objectives in Phase I of the turnaround.

However, while labour peace was maintained and progress made in labour relations, the taxpayer and the customer shared the bulk of the financial burden.

OVERVIEW

THE TURNAROUND PHASE I

* THE TURNAROUND PHASE II

THE BUSINESS PLAN

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Rate Policy

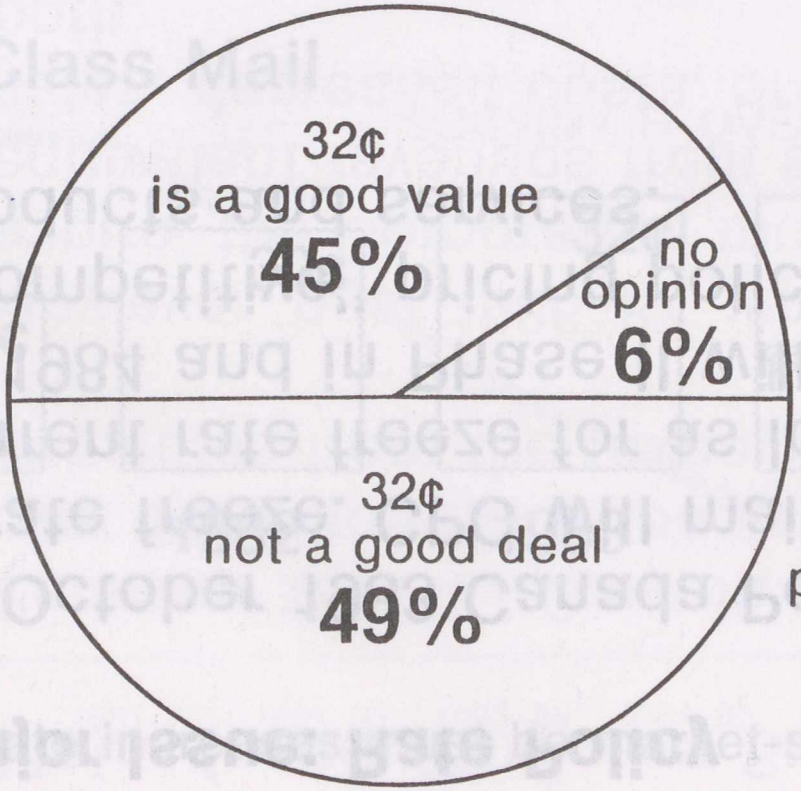
In Phase I of the turnaround, rates for First Class mail were increased by 88%.

While Canada Post had planned for rate increases significantly above the rate of inflation on all product lines for the next several years, market research shows that we must now adopt a more competitive pricing policy.

There is now strong evidence that we are at the edge of price tolerance for many products and services and could be in danger of pricing ourselves out of some markets.

THE TURNAROUND PHASE II

Major Issue: Rate Policy



public opinion
survey, 1983

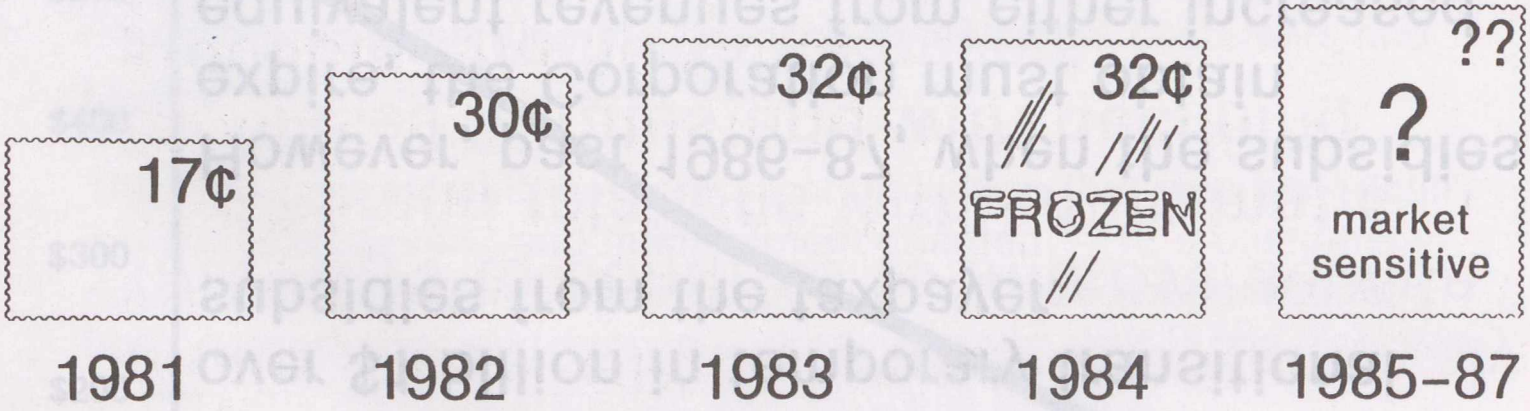
THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Rate Policy

In October 1983 Canada Post announced a rate freeze. CPC will maintain the current rate freeze for as long as possible in 1984 and in Phase II will maintain a "competitive" pricing policy on all its products and services.

THE TURNAROUND PHASE II

Major Issue: Rate Policy

First Class Mail



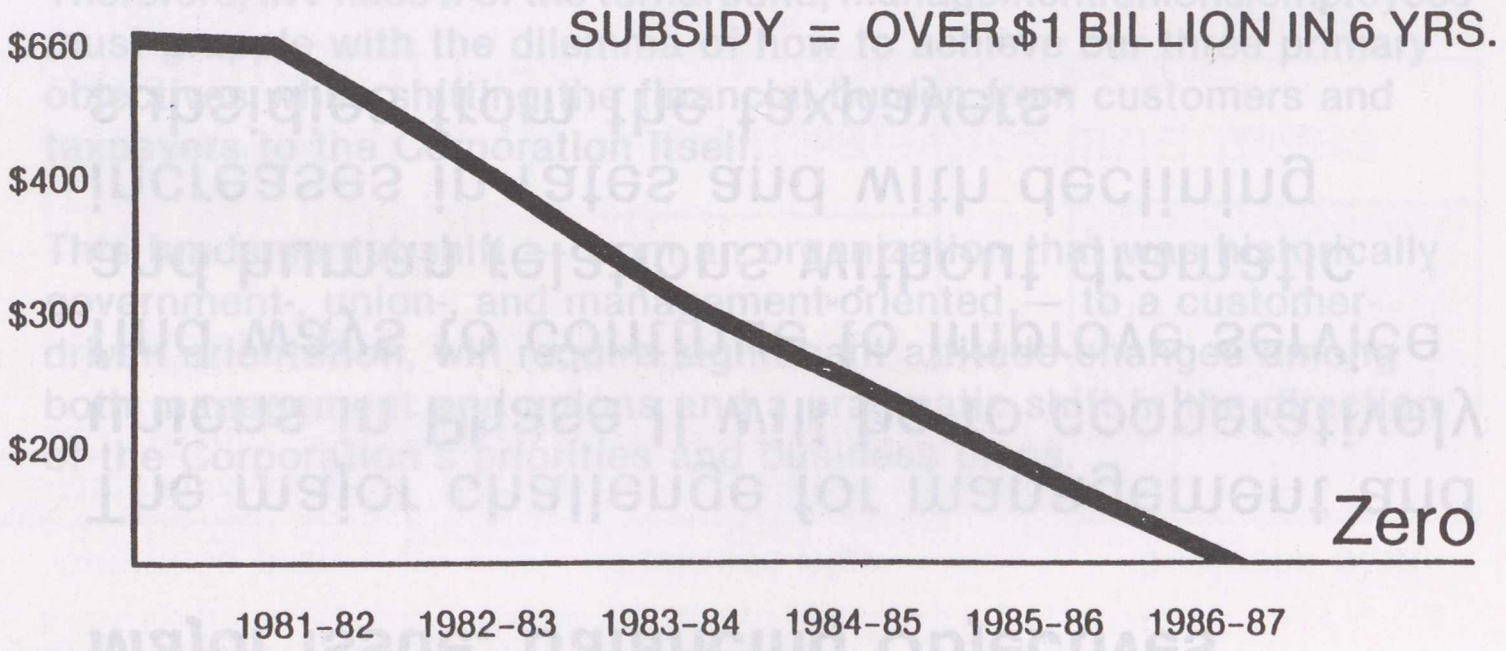
Future rate increases must be market-sensitive.

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Taxpayer Subsidy

Between 1981-87 Canada Post will receive over $1 billion in temporary transitional subsidies from the taxpayer.

However, past 1986-87, when the subsidies expire, the Corporation must obtain equivalent revenues from either increased sales, decreased costs, or a combination of both.

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Taxpayer Subsidy



Government subsidy ends 1986-87

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Balancing Objectives

The major challenge for management and unions in Phase II will be to cooperatively find ways to continue to improve service and human relations without dramatic increases in rates and with declining subsidies from the taxpayers.

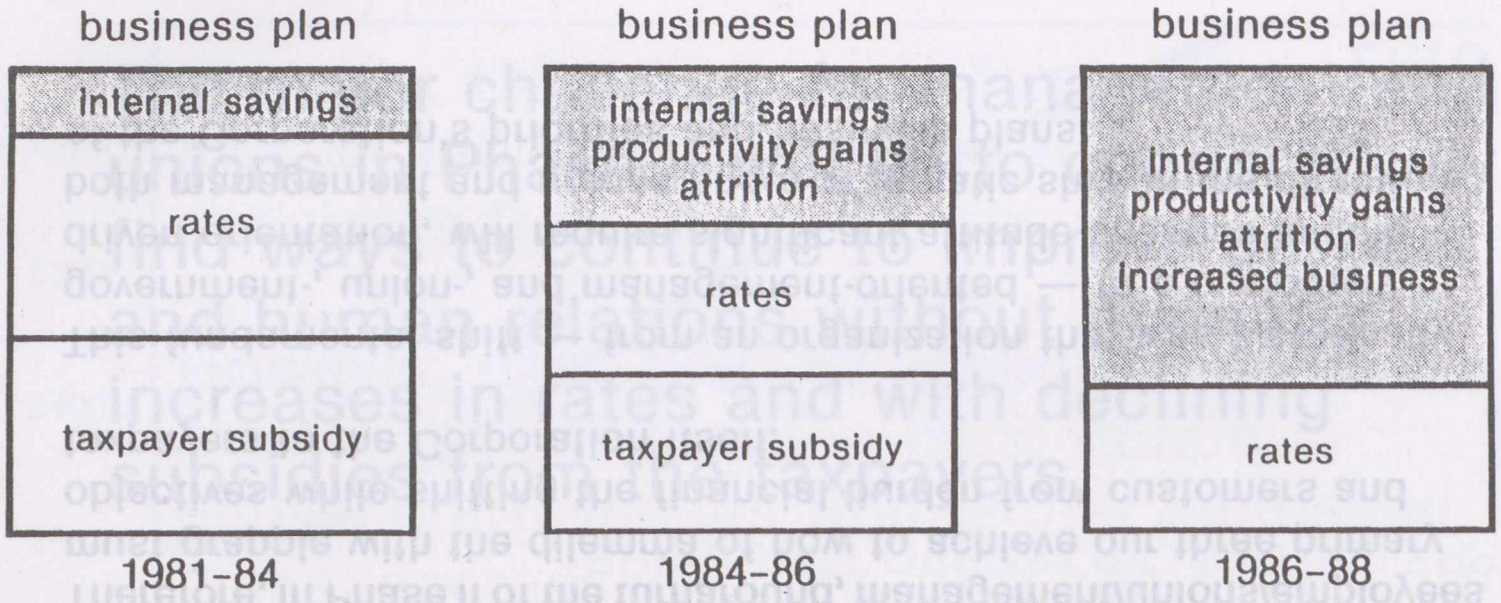
THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: New Corporate Direction

Therefore, in Phase II of the turnaround, management/unions/employees must grapple with the dilemma of how to achieve our three primary objectives while shifting the financial burden from customers and taxpayers to the Corporation itself.

This fundamental shift — from an organization that was historically government-, union-, and management-oriented — to a customer-driven orientation, will require significant attitude changes among both management and unions and a pragmatic shift in the direction of the Corporation's priorities and business plans.

THE TURNAROUND PHASE II

Major Issue: Shifting The Burden



To achieve self-sufficiency Canada Post must shift from a strategy that calls for customers and taxpayers to pay more, to a strategy that requires internal efficiencies.

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: the Need to be More Competitive

If Canada Post is to meet its three primary objectives, it must now look within the corporation to develop strategies and plans that will enable it to:

- compete in a competitive market
- improve our competitive position
- increase our productivity and lower unit costs
- increase attendance to meet industrial norms
- reduce the size of our workforce through attrition
- improve our ability to manage.

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Competitive Market

Despite "exclusive privilege" CPC faces increasing competition in First Class mail from such alternatives as:

- Electronic Funds Transfer
- Emerging Technologies
- Courier Services

In addition, the other half of our business — Parcel Post, Telepost, Admail, EnvoyPost and Priority Post — must compete in a highly competitive marketplace.

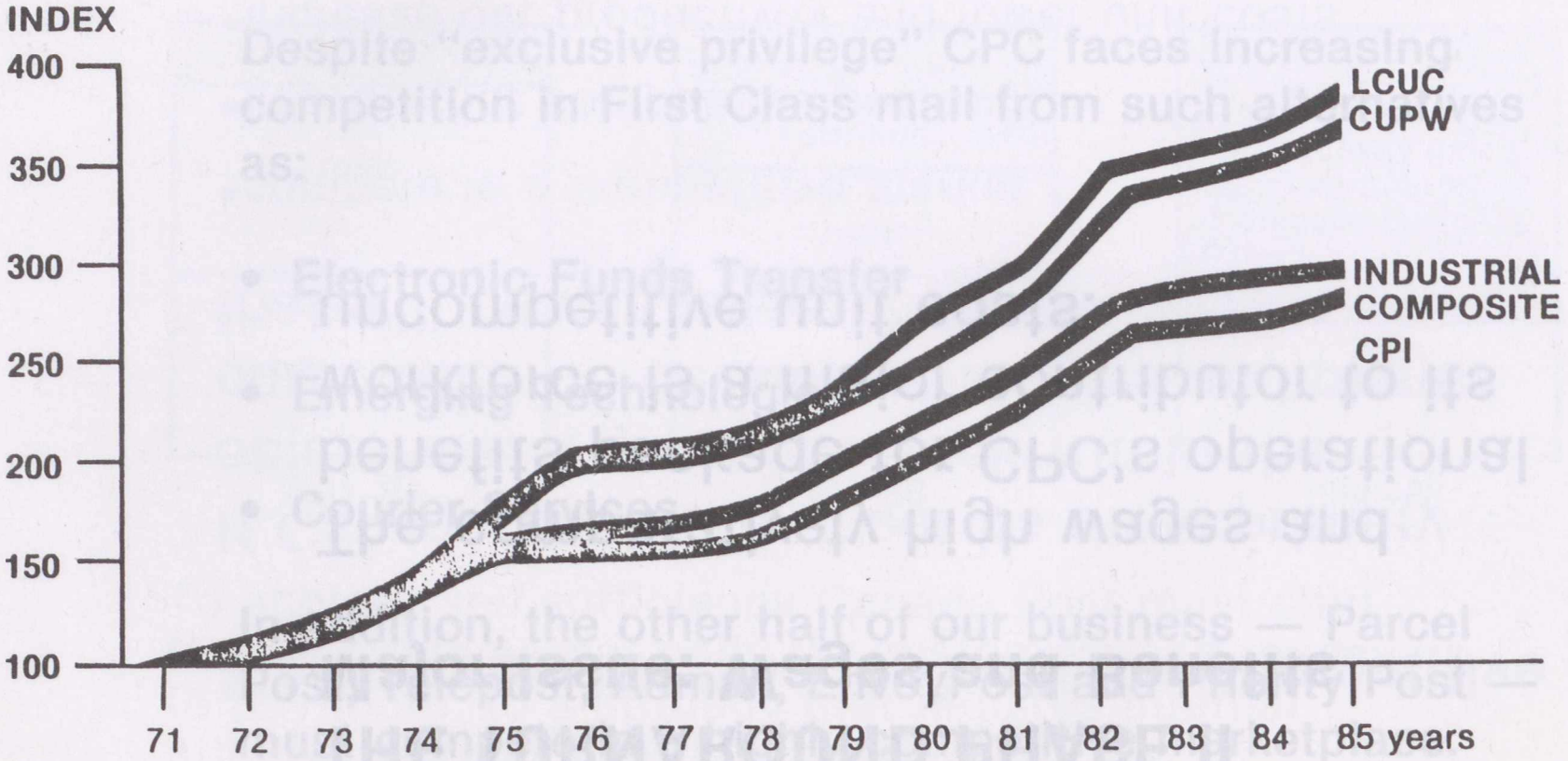
THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Wages and Benefits

The comparatively high wages and benefits package for CPC's operational workforce is a major contributor to its uncompetitive unit costs.

THE TURNAROUND PHASE II

Major Issue: Wages and Benefits

INDEX COMPARISON CUPW/LCUC CPI/INDUSTRIAL COMPOSITE



THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Productivity

While Canada Post's wages and benefits are among the highest in the message and parcel delivery industry, a major problem is that our output per employee is significantly lower.

To remain competitive, we must find ways to lower our unit costs and increase our productivity in every facet of the Corporation.

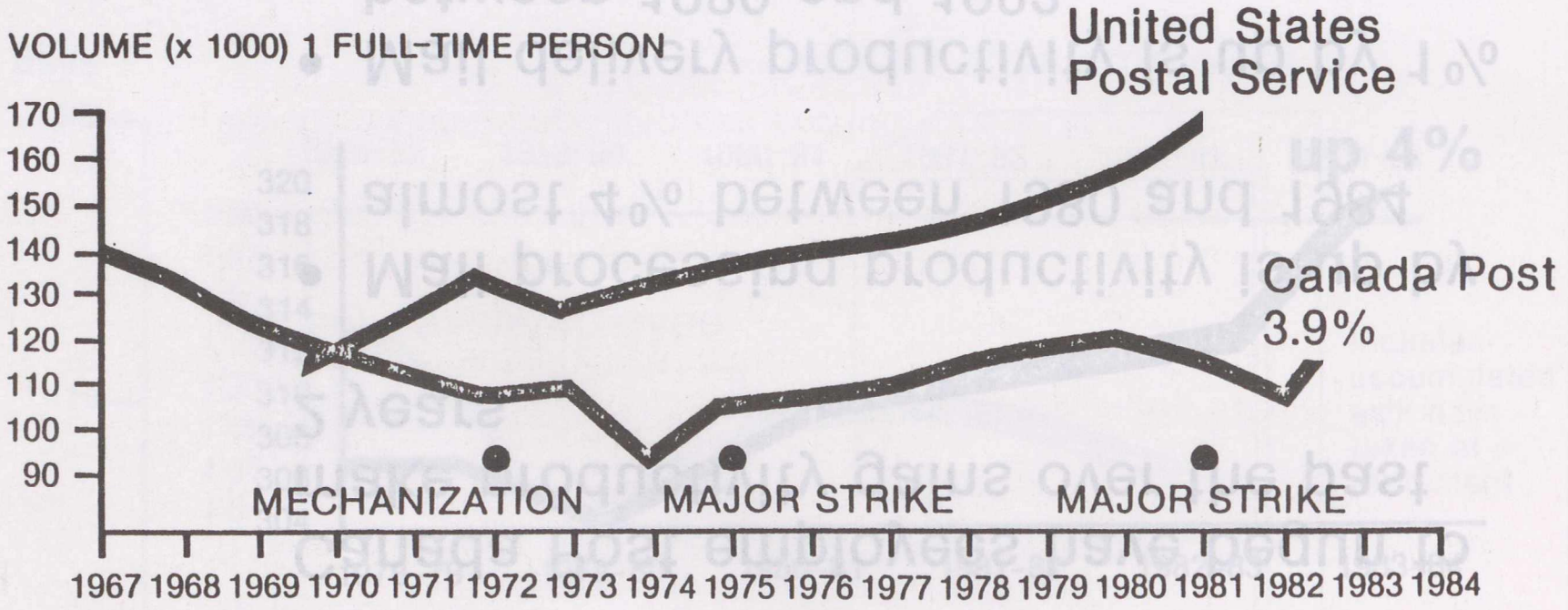
THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Productivity

Productivity is the "efficient use of labour, capital, facilities and the network in providing products and services to our customers."

Since 73% of CPC expenditures are on labour, more efficient use of our employees can significantly improve our cost picture.

However, investments in modern plant and equipment and improved management systems combined with aggressive sales efforts to increase volumes are important management techniques that will lower unit costs and improve productivity.

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Productivity



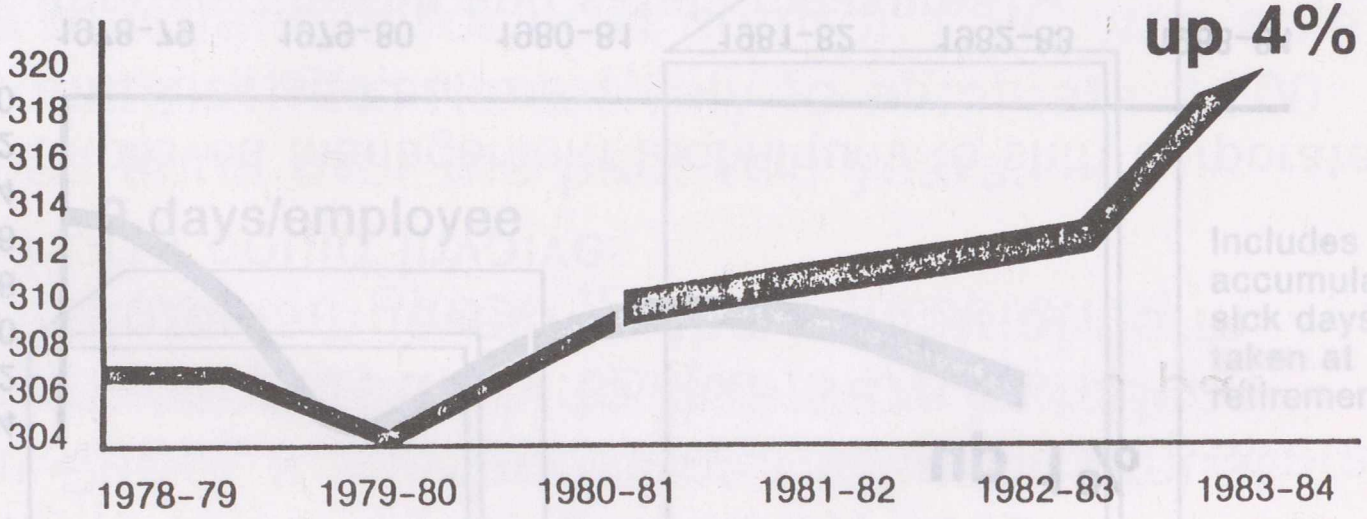
Volume of originating mail (x 1000) processed per full-time employee

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Productivity

Canada Post employees have begun to make productivity gains over the past 2 years.

- Mail processing productivity is up by almost 4% between 1980 and 1984
- Mail delivery productivity is up by 1% between 1980 and 1983.

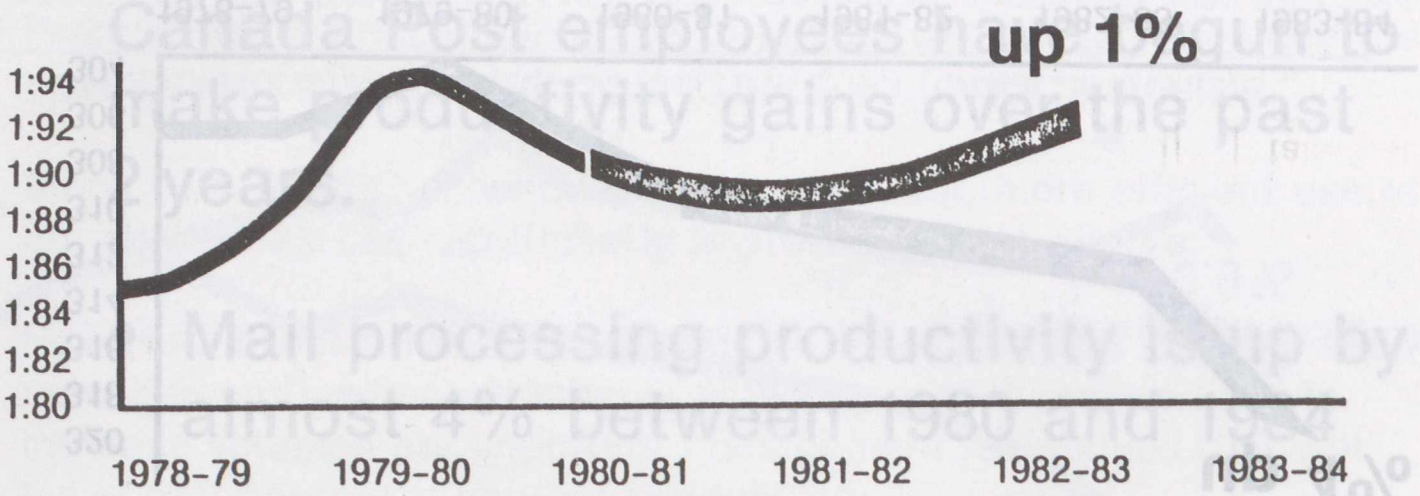
THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Productivity



Mail-processing productivity: pieces per hour worked

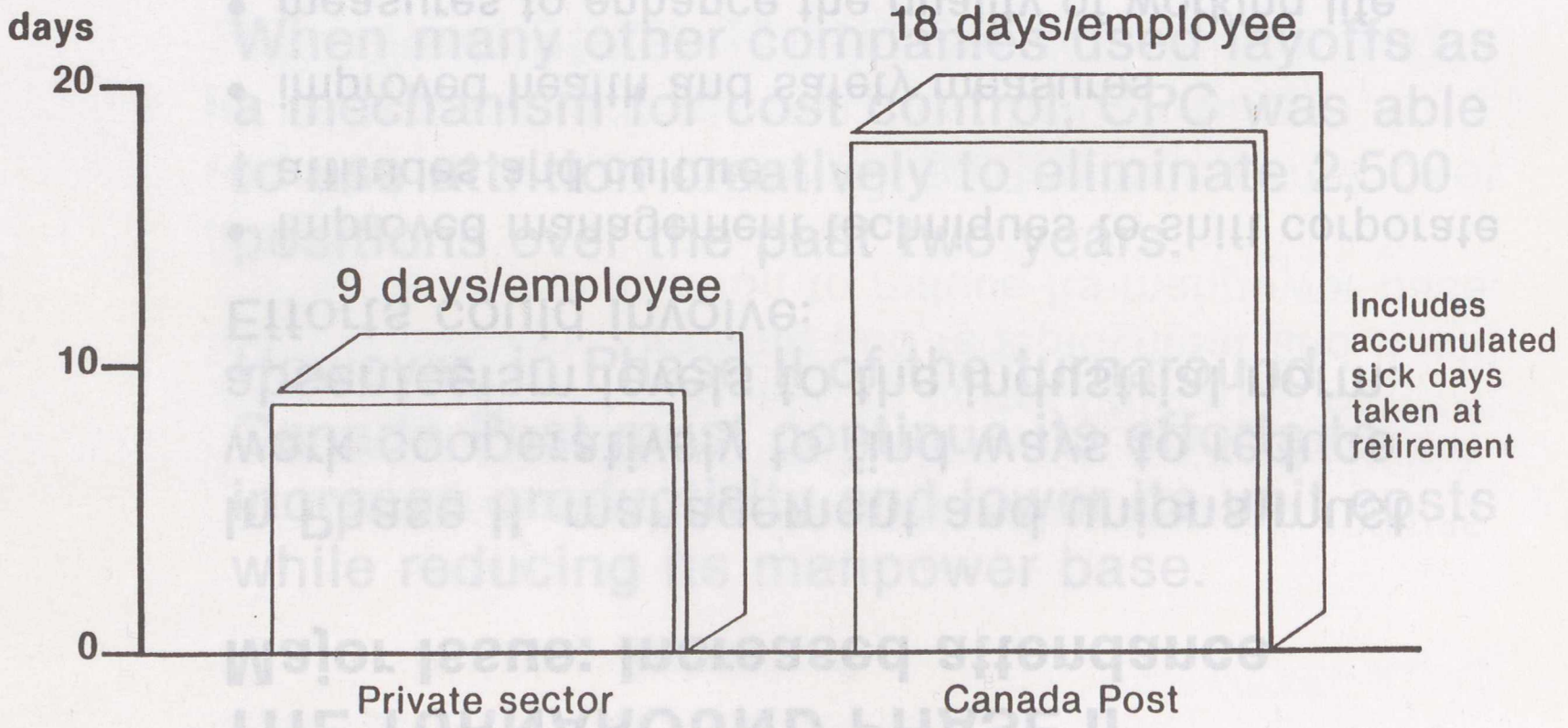
THE TURNAROUND PHASE II

Major Issue: Productivity



Mail-delivery productivity: ratio of points of call to hours paid each month

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Increased Attendance



THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Increased attendance

In Phase II, management and unions must work cooperatively to find ways to reduce absenteeism levels to the industrial norm. Efforts could involve:

- improved management techniques to shift corporate attitudes and culture
- improved health and safety measures
- measures to enhance the quality of working life
- environmental enhancement programs
- morale-building programs.

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Attrition

When many other companies used layoffs as a mechanism for cost control, CPC was able to use attrition creatively to eliminate 2,500 positions over the past two years.

However, in Phase II of the turnaround Canada Post must continue its efforts to increase productivity and lower its unit costs while reducing its manpower base.

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Attrition

The continuation of a no-layoff policy through 1984/85 is a corporate commitment. The Corporation will also devise strategies that lead to better utilization of people through retraining and redeployment and it will continue to use attrition to reduce its manpower base.

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Attrition

The United States Postal Service succeeded in implementing an attrition policy and reduced its workforce by 90,000 positions over five years.

Canada Post can achieve similar gains provided that our unions show the same degree of cooperation.

THE TURNAROUND PHASE II
Major Issue: Improving our Ability to Manage

While comparable labour costs and increased productivity are important factors in achieving lower unit costs, management has an important and critical role in improving their own performance through:

- The development of improved management information systems
- Motivating the workforce to work harder and smarter
- More effectively utilizing equipment and efficiently managing our national network at the processing and retail levels, and
- Increasing mail volumes through sales blitzes and aggressive product promotion.

OVERVIEW:

THE TURNAROUND PHASE I

THE TURNAROUND PHASE II

***THE BUSINESS PLAN**

THE BUSINESS PLAN

A CUSTOMER-DRIVEN STRATEGY

THE BUSINESS PLAN

A 10-point business strategy to improve service, improve employee relations, and balance the budget.

THE BUSINESS PLAN

1. RATES/SUBSIDY POLICY — In recognition of market realities, a rate freeze will be held for as long as possible through to the end of 1984. Beyond that, the Corporation will maintain a market-oriented pricing policy.

   Canada Post recognizes the incremental decline and eventual elimination of subsidies and will make appropriate internal adjustments to achieve its mandated goal of self-sufficiency when subsidies expire in 1986-87.

THE BUSINESS PLAN

2. SERVICE — Canada Post will enhance its commitment to service improvement through:

- Increased quality control
- Improved methods for measuring performance results
- A rural postal service improvement program
- Measures to increase the speed, efficiency and reliability in collection, processing and delivery
- Service improvements on international mail
- A program for increased accessibility for the handicapped
- Establishment of a postal code computer information system

THE BUSINESS PLAN

3. PEOPLE — A broad range of expanded and new programs will be undertaken to promote and maintain good human relations. Plans include:

   - Establishment of a Training Information Resource Centre
   - Extablishment of nine Employment Centres to assist employees in staffing, transfers, redeployment, assessment and consistent application of employment standards
   - Initiatives to promote industrial health and safety, improve the work environment, and expand programs for employee training
   - Development of an "employees week" and improved communications
   - Continuance of a no-layoff policy for as long as possible.

THE BUSINESS PLAN

4. OVERHEADS — Over the last two years $30 million was cut from the budget, but over the next five years increased measures for reductions will include:

   - Fine-tuning the organizational structure to eliminate overlaps
   - Tightening control over discretionary expenditures
   - Improved property management
   - More effective revenue protection system and improved cash management.

THE BUSINESS PLAN

5. MAIL PROCESSING — Critical need is to increase efficiency in this $800 million annual operation. Measures to accomplish this include:

   - Better training of supervisors
   - Introduction of more effective work measurement techniques
   - Increased mechanized mail handling through more efficient use of equipment and increased optical reader capability
   - Greater use of pre-code to speed up processing of business and large-volume mail.

THE BUSINESS PLAN

6. COLLECTION & DELIVERY — Increased efficiencies in this $1 billion annual operation will be brought about through:

- Better application of route measurement system
- Increased pre-sortation by letter carrier walk
- Appropriate use of community group mail boxes
- Extension of letter carrier service achieved through redeployment
- Working with LCUC to improve existing contracts and obtain greater flexibility.

THE BUSINESS PLAN

7. NETWORK OPTIMIZATION — Greater efficiencies and rationalization will be sought in this $830 million annual operation through:

   - Establishment of a network management system for the 40 largest processing plants, which will make improved use of transportation links and plants

   - Consolidation and rationalization of product lines to minimize overlap and improve efficiencies

   - Increased preparation of mail by business customers, including more extensive use of codes.

THE BUSINESS PLAN

8. MARKETING & SALES — Since an aggressive marketing and sales capability is necessary for long-term success, Canada Post will:

- allocate $5 million to aggressively market Canada Post's products through a major advertising campaign.
- examine ways to improve market share for our parcel business.
- provide extensive training at its new training facility for our expanded sales force.
- expand services offered in philatelic sales, promotion of post office boxes, expanded lobby services and postal code information systems.
- develop a customer refund policy.
- examine long-term future of "Stick'n Tick" incentive rates for all postal service users.

THE BUSINESS PLAN

9. NEW BUSINESS DEVELOPMENT — Our objective is to provide Canada Post with a springboard into the future — a future less mail-dependent and more technologically oriented. Measures include:

   - Major financial investments in the expansion of electronic mail services
   - Expansion of Intelpost beyond the current 300 counters serving 25 Canadian cities and 21 countries
   - Expansion of EnvoyPost
   - Possible development of letter carrier meter reading business
   - Pursuit of joint venture opportunities with the private sector to optimize the potential of our 8,400 branch offices.

THE BUSINESS PLAN

10. IMPROVED COST POSITION — Management will work with the postal unions to seek ways and means whereby the Corporation can

- increase its productivity and lower its unit costs
- move towards comparable wages and benefits with direct competitors
- increase attendance
- continue attrition programs
- provide more flexibility to manage efficiently and effectively.

THE BUSINESS PLAN
Conclusion

The plan calls for the continuing provision and careful balancing of quality service, the improvement of human relations and the achievement of financial self-sufficiency.

Backgrounder — Canada Post Corporation

THE BUSINESS PLAN

A CUSTOMER-DRIVEN STRATEGY

APPENDICE "TRPT-9"

Canada Post Corporation
Société canadienne des postes

Ottawa, Canada
K1A 0B1

1984-05-23

L'honorable Maurice Dionne
Président du
Comité permanent des transports
Chambre des communes
OTTAWA (Ontario)

Monsieur le Président,

Au nom du Conseil d'administration et des quelque 60 000 employés de la Société canadienne des postes, nous sommes à la fois heureux et honorés de paraître devant le Comité permanent des transports. En effet, c'est la première fois que la Société canadienne des postes se présente devant cet important organisme et nous sommes contents d'avoir l'occasion de discuter des préoccupations, priorités et progrès de la Société avec les membres du Comité.

La Société canadienne des postes a été établie officiellement à titre de société de la Couronne le 16 octobre 1981, date marquant un pas important vers l'amélioration de nos services postaux en fonction des besoins diversifiés de tous les Canadiens. La Loi constituant la Société n'a été adoptée qu'après examen d'un grand nombre d'études et de mémoires présentés par les diverses parties intéressées, et après des délibérations sérieuses au sein du Parlement. La preuve du succès obtenu est l'unanimité de la Chambre des communes sur la loi créant la Société.

L'une des caractéristiques les plus importantes de cette loi, c'est qu'elle prévoit, à un degré important, l'imputabilité de la Société devant le Parlement et le contrôle de la Société par le Parlement. Le Vérificateur général du Canada, M. Kenneth Dye, a lui-même approuvé cette formule devant le Comité des comptes publics le 17 mars 1983.

"Je pense que la loi établissant la SCP constitue un bon exemple de ce qui se fait actuellement au Canada sur le plan de l'imputabilité des sociétés de la Couronne envers le Parlement.

C'est une bonne chose que les indicateurs de rendement d'une Société soient à la disposition du public, à un niveau de précision suffisant pour donner au Parlement une bonne indication des progrès de la Société, sans toutefois être trop détaillés, pour préserver le caractère concurrentiel des activités de la Société qui sont soumises au jeu de la concurrence. Je pense qu'il s'agit là d'une formule d'imputabilité utile et adéquate."

Une des caractéristiques importantes qui distingue la nouvelle société de l'ancien ministère est la constitution d'un Conseil d'administration. Ce groupe de Canadiens dévoués met en valeur l'expérience professionnelle et le bon jugement dont ils font preuve dans la part active qu'ils prennent à l'orientation et à la direction des activités de la Société. Chaque membre du Conseil représente une région différente du Canada; à titre individuel, ils expriment les préoccupations collectives des Canadiens. Deux membres du Conseil d'administration sont des représentants du monde syndical, d'autres encore apportent les connaissances et le savoir-faire qu'ils ont acquis dans le monde des affaires et au sein du gouvernement. Grâce à cette diversité d'antécédents, les administrateurs peuvent puiser à même un vaste réservoir de connaissances et d'expériences lorsqu'ils étudient les politiques qui régissent la SCP.

L'une des premières tâches, au nombre aussi des plus cruciales de la Société, consistait à établir un plan d'entreprise, le premier des Postes canadiennes. Dans le cadre de ce plan, qui est constamment revu, corrigé et renforcé, le Parlement a fixé à la Société trois grands objectifs: améliorer les services à la clientèle, promouvoir de meilleures relations humaines au sein de son personnel, et atteindre l'autonomie financière parallèlement au programme de diminution des subventions gouvernementales.

La réalisation de ces objectifs exige l'établissement d'un équilibre extrêmement délicat et des efforts incommensurables. Pour y arriver, nous nous devons de les considérer dans leur ensemble. Ainsi, si nous travaillons à assainir les relations humaines au sein de la Société, cela peut amener à la fois un meilleur service et plus de revenus. En revanche, si nous précipitons le pas vers l'autonomie financière, les pressions financières ainsi créées risquent de détériorer tant les relations humaines que le service au public.

L'équilibre de ces objectifs nécessite donc la mise en place d'un procédé à la fois dynamique et complexe. Le tout a été compliqué en plus par un certain nombre de facteurs externes, y compris la conjoncture économique. Nous avons dû modifier certaines initiatives pour atteindre nos objectifs, sans en rien affaiblir notre détermination à les atteindre. Malgré les conditions économiques actuelles et la réglementation de notre activité, nous avons pu faire d'importants progrès dans l'exécution du mandat que nous a confié le Parlement.

La SCP a commencé à inculquer une nouvelle attitude: elle est déterminée d'abord et avant tout à offrir les meilleurs services possibles à ses clients et à les satisfaire. Mais aujourd'hui, la Société des postes, dix-neuvième entreprise en importance au pays et l'employeur occupant le cinquième rang au Canada, prend de plus en plus l'allure d'une entreprise commerciale; elle reconnaît de plus en plus que les besoins de ses clients doivent passer d'abord et avant tout si elle veut survivre sur le marché.

Ce changement d'attitude ne s'effectue pas sans peine pour les 62 000 personnes qui, à titre d'employés de l'ancien ministère, se contentaient souvent de "réagir" plutôt que d'"agir", les clients étant "tenus pour acquis". L'ancien ministère ne fonctionnait pas comme une entreprise parce que, à ce titre, on ne s'attendait pas à ce qu'il fonctionne ainsi, ni ne lui donnait les moyens de le faire; on ne comprenait pas vraiment la notion de rentabilité.

Pour certains, la transformation du service postal constitue l'un des défis en matière de gestion les plus difficiles à relever en Amérique du Nord; et il y a certains éléments de vérité dans cette analyse. Quoi qu'il en soi, aujourd'hui, à la Société des postes, nous sommes sur la bonne lancée. Il reste encore beaucoup à accomplir, mais nous avons déjà apporté des améliorations considérables et essentielles au cours des trente derniers mois.

D'abord et avant tout, nous reconnaissons que notre rôle, c'est de fournir un service. Pour nombre d'entreprises, la qualité du service est lié au désir de bien servir la clientèle, d'être attentif à ses besoins, et de s'adapter à ses exigences toujours changeantes.

Aujourd'hui, la Société canadienne des postes, qu'il s'agisse des gestionnaires, des surveillants ou des employés, est de plus en plus sensibilisée à cette évidence: non seulement la qualité du service est notre devoir mais elle est essentielle à notre succès, à notre survie même en

tant qu'entreprise. En conséquence, à mesure que nous axons notre activité davantage sur les besoins du marché pour ce qui est de remplir nos responsabilités sociales et de servir nos clients, nous faisons tout en notre pouvoir pour améliorer notre service et accroître la satisfaction de nos clients.

Pour répondre à ce besoin d'améliorer notre service, nous avons adopté plusieurs initiatives:

D'abord, nous avons instauré il y a deux ans une série de programmes éclairs d'amélioration du service, qui visaient à résoudre certains de nos problèmes les plus épineux. Grâce à ces programmes, nous avons considérablement réduit le nombre d'erreurs de tri et d'expédition; nous avons réduit les délais de livraison entre les grandes villes; nous avons amélioré le contrôle de la qualité; et nous avons livré beaucoup plus souvent dans les délais prévus les envois comme les magazines et les périodiques, pour lesquels le temps est un élément clef.

La difficulté et la complexité de cette tâche se mesure aux 6,5 milliards de messages que les Postes acheminent chaque année, c'est-à-dire 25 millions de lettres et de colis par jour, par l'entremise d'un réseau national de distribution comptant 8 400 succursales, 175 centres de desserte et 29 établissements mécanisés. Néanmoins, nos "programmes éclairs" nous ont permis d'améliorer constamment le service.

En deuxième lieu, nous avons réorganisé notre réseau national de transport postal par voie terrestre. En rationalisant l'agencement de 80 relais de transport terrestre entre les grands centres canadiens, nous avons amélioré de 30 p. 100 notre rendement à ce chapitre.

Là aussi, la tâche a été complexe. En effet, l'exploitation de notre parc de 4 000 véhicules et le recours à divers transporteurs commerciaux du secteur privé nous coûtent près de 300 millions de dollars. Mais sur ce plan aussi, nous avons réalisé des économies et accru la fiabilité du service.

En troisième lieu, nous avons réorganisé nos opérations du régime international, en regroupant le courrier étranger de départ et d'arrivée dans trois centres canadiens, à savoir Vancouver, Montréal et Toronto. Grâce à cette réorganisation, nous avons réduit les retards et raccourci de 3 à 4 jours le délai de livraison des envois en provenance ou à destination de plusieurs pays. Nous devons néanmoins réaliser encore des progrès à cet égard.

Ces efforts semblent porter fruit. En effet, la livraison des lettres, par exemple, s'est effectuée à temps dans 90 p. 100 des cas environ au cours des derniers mois, ce qui représente une amélioration sensible par rapport au rendement d'octobre 1981, soit 74 p. 100.

La livraison des colis s'est elle aussi améliorée. Quant à notre service de messageries, la Poste prioritaire, il respecte les délais dans 98 p. 100 des cas environ, ce qui égale ou dépasse le rendement de bon nombre de nos concurrents du secteur privé.

Notre Rapport du rendement national des services fait état de tests auprès de 125 clients au sujet de l'acheminement d'au moins 95 000 lettres. D'après les relevés, le délai moyen de livraison du courrier local dans l'ensemble du pays était de 1,4 jour, tandis que la norme est d'une journée; par ailleurs, il a fallu en moyenne 2,1 jours pour acheminer le courrier de Première classe entre les villes, la norme à cet égard étant de 2 jours.

En dépit de ces améliorations, la perception du public ne correspond pas à notre rendement réel. Quand nous faisons des sondages d'opinion publique au sujet du service, nous constatons que les Canadiens, même s'ils se rendent compte d'une certaine amélioration, ne mesurent pas encore toute l'ampleur des progrès que nous avons accomplis au cours des trente derniers mois.

Lorsque nous avons demandé aux Canadiens de coter notre service en octobre 1981, la proportion de ceux qui le qualifiaient de "bon" à "très bon" était de 51 p. 100; en octobre 1983, soit deux ans plus tard, la proportion était passée à 68 p. 100. C'est là certes une augmentation importante, mais elle ne correspond pas encore à l'amélioration réelle.

Les milieux d'affaires nous disent que nous avons fait des progrès d'après leurs sondages internes; néanmoins, ils souhaitent et attendent encore d'autres améliorations.

Voilà pourquoi notre stratégie commerciale mettra l'accent sur le service au cours des cinq prochaines années. Nous chercherons à faire fructifier les gains réalisés récemment, en apportant les modifications nécessaires pour améliorer le service.

Notre deuxième objectif fondamental concerne l'amélioration des relations humaines au sein de la Société.

Tristement connues pour la piètre qualité de leurs relations humaines et leur lourd passé de tensions entre les syndicats

et la direction, les Postes ont sans doute encore beaucoup de chemin à parcourir, mais le fossé se rétrécit de jour en jour.

En quatrième lieu, nous nous sommes attaqués à un certain nombre de problèmes relatifs à notre service postal entre le Canada et les États-Unis. Nous avons fait des études spéciales sur l'acheminement du courrier entre Vancouver et Seattle et entre Montréal et New York, et les mesures de correction prises par la suite ont amené une certaine amélioration.

Je dois cependant avouer que la Société et ses clients sont loin d'être satisfaits du service postal assuré entre le Canada et nos voisins du Sud. Aussi poursuivons-nous les pourparlers avec les Postes américaines en vue d'établir un programme global d'acheminement du courrier qui permettrait d'accélérer sensiblement le service et de le rendre nettement plus fiable aux yeux des clients.

En cinquième lieu, nous avons évalué les principaux établissements de traitement du courrier au Canada pour dépister les problèmes ralentissant le service et y remédier. Afin que nos efforts produisent des résultats permanents dans nos opérations quotidiennes, nous avons créé deux groupes au sein de la Société: ce sont le Groupe d'étude sur l'amélioration du service et le Groupe d'étude sur la logistique du réseau. Il leur incombe de recenser les problèmes gênant le rendement à l'échelle nationale et de mettre sur pied des équipes capables de remédier aux difficultés ponctuelles et de résoudre les problèmes structurels à long terme.

En sixième lieu, nous tenons des séances d'information sur le service à la clientèle et des colloques sur les produits pour permettre à nos clients de dialoguer avec nous et de nous faire connaître leurs impressions. Nous offrons aussi des services individualisés aux entreprises, notamment en ce qui concerne l'aménagement de salles de courrier et la rationalisation du conditionnement du courrier. Nous offrons, bien sûr, de l'information sur les normes postales, les codes postaux et les tarifs préférentiels, pour aider nos clients à en obtenir le plus possible pour leur argent. Ainsi, avec de tels programmes axés sur les besoins du client, nous cherchons à nous rapprocher de celui-ci et à créer entre lui et nous des rapports qui vont au-delà des relations traditionnelles entre une entreprise et ses clients.

Enfin, nous nous efforçons de perfectionner et de rajuster nos méthodes de mesure du rendement et de mettre au point toute une gamme de nouveaux tests avec l'aide de nos

principaux clients. En fait, plus de 1 000 entreprises collaborent avec nous pour nous aider à contrôler notre rendement et à déceler les problèmes relatifs au service, grâce à ces tests "coopératifs".

Ainsi, en dépit d'une absence totale de précédents, la direction et les syndicats des Postes se sont montrés coopératifs dans leur recherche de solutions aux problèmes auxquels la Société a été confrontée au cours des deux dernières années. Bien qu'il soit difficile de quantifier quelque chose d'aussi complexe et d'aussi intangible que la qualité des relations humaines, certains indices donnent à penser que les nôtres sont en train de s'améliorer. Qu'il suffise de signaler, par exemple, que le nombre de journées-personnes perdues pour cause d'arrêts de travail est passé de plusieurs dizaines de milliers par an il n'y a pas si longtemps à quelques centaines à peine au cours des deux dernières années.

Nous voyons également poindre chez nos employés un nouveau sentiment de fierté qui s'alimente aux progrès accomplis au cours des dernières années et à la conviction de plus en plus profonde que nos pouvons tous être des "gagnants" pour peu que nous adoptions l'attitude qui s'impose et que nous consentions à faire les efforts nécessaires. A de nombreux égards, ce que nous accomplissons dans ce domaine est tout à fait unique.

Comme je l'ai dit précédemment, notre Conseil d'administration compte des représentants syndicaux et nous consultons tous les syndicats des Postes au sujet de toute question administrative importante avant même qu'elle ne soit présentée au Conseil. Même si cette nouvelle formule de consultation en matière de prise de décisions constitue un changement radical par rapport aux formules passées, elle n'en demeure pas moins un élément essentiel de notre nouvelle culture et de nos efforts pour modifier le climat d'affrontement destructeur qui a empreint les relations de travail aux Postes dans le passé.

La direction s'est montrée franche et ouverte avec les syndicats au sujet des dilemmes auxquels la Société devait faire face; quant aux syndicats, qui ont une compréhension unique de cette organisation si complexe, ils ont apporté nombre de suggestions pratiques et utiles sur la façon de régler certains de nos problèmes.

Nous avons intensifié nos efforts en matière de solution de problèmes afin de réduire le plus possible le nombre de questions encore en suspens entre la direction et les syndicats, sans attendre les négociations collectives qui sont prévues pour l'automne. Par exemple, la direction

vient d'accepter de reconduire pour un an encore sa politique de non recours au licenciement et de ne se fier qu'à l'érosion naturelle des effectifs pour alléger son organisation.

En collaboration avec le Syndicat des postiers du Canada, nous sommes également en train de chercher des moyens plus efficaces d'offrir des services dans les succursales, compte tenu des besoins des clients, grâce au personnel déjà en place. En outre, nous nous attaquons aux problèmes de santé et de sécurité au travail en collaboration avec tous les syndicats et nous sommes en train d'adopter, de concert avec eux, des formules coopératives pour améliorer la sécurité de nos établissements postaux et des itinéraires de facteurs.

La direction a aussi consulté très ouvertement les syndicats sur les questions de l'amélioration de la productivité; de la réduction de l'absentéisme; de l'importance de continuer à alléger sa structure par le processus d'érosion naturelle et de la flexibilité accrue qui devra être prévue lors des prochaines négociations collectives au chapitre de la gestion de la Société. Il n'y aura évidemment jamais consensus total sur les priorités ou l'orientation de la Société, mais il est important que nous réduisions nos différends et que nous apprenions à mieux comprendre le point de vue des uns et des autres. Grâce à ce processus de consultation intensive, la direction comprend certainement mieux la perspective syndicale. Et les syndicats commencent à faire leurs les objectifs de la Société: équilibrer son budget, améliorer son service et améliorer l'aspect humain de son exploitation.

Notre troisième objectif est d'atteindre notre seuil d'autonomie financière. Lorsque la nouvelle Société a vu le jour, elle a hérité d'un déficit qui frisait le milliard de dollars. Aujourd'hui, comme l'indique notre premier rapport annuel, ce chiffre a été réduit substantiellement, et nous cherchons à nous discipliner davantage lorsqu'il s'agit de rentabilité. Il n'en a pas toujours été ainsi dans le passé.

Pour nous aider à régler certains des problèmes financiers qui affligeaient les Postes canadiennes depuis toujours, nous avons augmenté les tarifs postaux: les hausses ont atteint 88 p. 100 du tarif de la Première classe, qui est passé de 17 à 32 cents au cours des deux premières années d'existence de la Société. Aujourd'hui cependant, il est évident que le prix d'un grand nombre de nos produits et services a atteint le seuil du tolérable.

Si nous adoptions les prix prévus à l'origine pour la période 1984-1988, nous risquerions d'être exclus de certains marchés. Nous avons par conséquent abandonné cette voie et décrété un gel de nos tarifs jusqu'à la fin de 1984, date au-delà de laquelle nous continuerons de pratiquer une politique tarifaire compétitive.

Les subventions publiques doivent cesser dans un peu plus de deux ans. Au fur et à mesure que nous abandonnerons cette stratégie qui était fondée dans une large mesure sur l'augmentation des tarifs postaux et sur les subventions du secteur public, nos recettes proviendront soit de ventes accrues, soit d'une diminution de nos coûts, soit encore de la combinaison de ces deux sources.

Notre nouvelle stratégie exige, d'une part, que nous fassions un retour sur nous-mêmes pour réduire nos frais et, d'autre part, que nous nous tournions vers le marché pour y puiser les recettes nécessaires. C'est là une tâche à laquelle nous nous sommes attaqués avec détermination et en faisant preuve de créativité.

Sur le plan interne, nous avons déjà réduit nos coûts considérablement. Par exemple, nous avons réduit nos effectifs de 3 000 employés par simple attrition; nous avons diminué nos frais généraux de 95 millions de dollars; nous avons économisé 28 millions de dollars de surtemps; nous avons augmenté notre productivité de près de 4 p. 100; enfin, nous avons dépassé sensiblement notre objectif de vente grâce à des techniques efficaces de commercialisation et de vente.

Notre plan d'entreprise pour les cinq prochaines années exige que nous redoublions d'efforts pour alléger notre structure et réduire nos frais. Nous prendrons diverses mesures pour accroître l'efficacité de notre système de traitement du courrier, lequel a coûté 800 millions de dollars aux Canadiens; la mécanisation et l'automatisation de ce système a coûté près d'un milliard de dollars dans les années 1970, mais, jusqu'à récemment, ces investissements ne s'étaient soldés par aucune amélioration de la productivité.

Par ailleurs, nous chercherons à rationaliser notre système de levée et de livraison du courrier qui, à l'heure actuelle, permet de livrer le courrier à plus de huit millions d'adresses au Canada et dans 164 pays étrangers.

Nous élaborerons des programmes destinés à améliorer la compétence de nos gestionnaires. En fait, nous instituerons ce qui sera le plus vaste programme de recyclage de cadres au Canada. Nous continuerons évidemment de mettre au point

l'organisation de la Société pour éliminer le double emploi dans la répartition des tâches.

Sur le plan externe, nous prévoyons d'intensifier nos campagnes de commercialisation et de vente et de rendre nos prix plus compétitifs. Nous avons déjà pris certaines mesures pour rendre nos prix plus compétitifs.

Nous avons, par exemple, demandé à nos principaux clients de préparer le courrier selon certaines instructions précises afin que nous puissions réduire nos coûts de traitement et améliorer notre rendement à la livraison. Grâce aux économies ainsi réalisées, nous avons pu faire bénéficier nos clients des tarifs préférentiels.

L'introduction de ces tarifs préférentiels a eu un effet très favorable. Par le passé, certaines municipalités et certains services publics préféraient se charger de la distribution de leurs factures. Grâce aux tarifs préférentiels, ces organismes semblent de plus en plus recourir à nos services postaux et nous avons ainsi réussi à retrouver certains de nos anciens clients et à en gagner de nouveaux. Nous nous efforçons aussi d'appliquer ce principe aux particuliers. Ainsi, l'an dernier à l'occasion de Noël, nous avons lancé à Winnipeg un projet pilote d'étiquettes "collez-cochez", sur lesquelles le client devait tout simplement cocher le code postal, ce qui nous permettait par la suite d'éviter les opérations de tri manuel et de nous servir de nos lecteurs optiques de code postal. Nous avons fait bénéficier les consommateurs des économies ainsi réalisées. Ce type d'expérience fait à l'heure actuelle l'objet d'une évaluation, à l'issue de laquelle nous devrons décider s'il y a lieu de la répéter à l'occasion de la Noël prochaine sur le plan national et, le cas échéant, si nous pouvons offrir de façon permanente un tarif préférentiel aux clients qui nous permettent de faire des économies sur le traitement de leur courrier.

Nous nous efforçons donc de répondre davantage aux besoins du consommateur. Et comme toute autre entreprise, nous devons constamment évoluer pour nous adapter aux réalités du marché. Nous devons aussi être capables de soutenir la concurrence.

Les gens pensent souvent que les Postes sont un gigantesque monopole. On se demande même pourquoi les Postes canadiennes font un tel cas de la concurrence. En fait, ce prétendu monopole sur les envois de lettres est pour le moins friable et, qui plus est, moins de la moitié de nos revenus provient de la poste aux lettres, secteur traditionnel de notre activité qui est menacé par d'autres moyens modernes de communication capables de contourner ce prétendu monopole.

La seconde moitié de nos revenus provient d'autres services tels que les envois publicitaires, les messageries, les colis et le courrier électronique, tous produits qui sont en concurrence directe avec le secteur privé et qui l'ont toujours été. Nombre de ces secteurs du marché sont l'enjeu d'une vive concurrence. Par exemple, les entreprises canadiennes qui offrent des services de messageries et de livraison de petits colis mènent une lutte acharnée pour maintenir et même accroître leur part du marché, particulièrement face à l'expansion prévue de certaines compagnies américaines.

Nous nous retrouvons donc avec une entreprise établie assaillie de toutes parts par la concurrence. Si elle n'évolue pas, si elle ne s'adapte pas ou si elle n'est pas compétitive, son volume d'affaires diminuera et elle finira par perdre une partie de ses sources de revenus.

Si notre volume d'affaires et nos revenus provenant des services établis diminuent, il s'ensuivra une augmentation du coût unitaire. Comment donc atteindre nos objectifs financiers? Faudra-t-il réduire considérablement l'envergure de la Société pour ne plus être qu'un transporteur de dernier recours offrant des services limités ou réduits? Faudra-t-il plutôt envisager un retour à des subsides plus élevés provenant des contribuables? Ou faudra-t-il augmenter sensiblement nos tarifs à mesure que notre volume d'affaires diminuera? Je ne pense pas que ces options constituent des solutions viables ni pour la Société, ni pour ses clients. C'est pourquoi nous nous efforçons plutôt d'augmenter notre efficacité et d'améliorer notre position concurrentielle.

La Poste prioritaire, par exemple, ce service de messageries qui connaît à l'heure actuelle le taux de croissance le plus élevé de son secteur, contribue à ce redressement de notre situation financière et aide à maintenir le gel des tarifs applicables à nos autres services plus classiques.

Par ailleurs, même si le courrier électronique n'est pas encore un service particulièrement payant, notre position sur le marché, notamment grâce à l'Intelpost, la Téléposte et Envoypost, est telle que nous serons en mesure d'en bénéficier pleinement lors de l'expansion de ce marché qui est prévue vers la fin des années 1980 et le début des années 1990. Nous ne demeurons pas inactifs, mais au contraire nous efforçons de nous adapter aux réalités de l'avenir et de devenir de plus en plus compétitifs. D'ailleurs, nous sommes bien obligés de le faire si nous voulons maintenir et améliorer les services existants.

Prenons l'exemple de nos succursales. Nous disposons de 8 400 bureaux situés dans 6 100 localités réparties d'un bout à l'autre du pays, ce qui représente un plus grand nombre de succursales que toutes les banques canadiennes réunies. Ces bureaux garantissent à la plupart des Canadiens un service de base. Mais, dans les petites localités, là où les banques et les autres établissements ont retiré leurs services pour des raisons d'économie, nos bureaux offrent aussi aux habitants un sentiment d'identité... d'appartenance à une collectivité.

Mais comme bon nombre de ces bureaux ne sont pas et n'ont jamais été autonomes, le dilemme qui se pose est de savoir comment les maintenir tout en garantissant la rentabilité globale du réseau. Faut-il répercuter ces coûts sur les tarifs postaux? Faut-il demander des subsides fiscaux plus considérables pour financer ces opérations déficitaires? Ne vaudrait-il pas mieux que les Postes adoptent de nouveaux moyens qui leur permettraient de mieux exploiter ce réseau national et d'alléger ainsi son fardeau financier? Selon nous, cette dernière stratégie est préférable.

Depuis quelque temps déjà, nous examinons diverses formules grâce auxquelles nous pourrions élargir ou compléter notre gamme de services et de produits classiques et rendre ces opérations plus efficaces et plus rentables. Nous examinerons toute nouvelle possibilité commerciale qui est liée à notre mandat conformément à la loi et à notre objectif à long terme, qui est d'offrir aux Canadiens des moyens de communication et des services de livraison modernes et efficaces, à prix compétitifs.

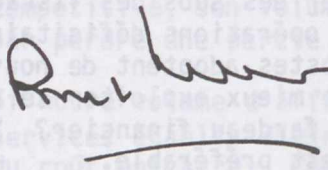
Notre objectif à long terme est de faire de la Société canadienne des postes une entreprise consciente des besoins de la société et capable de s'adapter à l'avenir -- un avenir moins dépendant du courrier et davantage fondé sur la technologie. À court terme cependant, notre principale tâche consiste à poursuivre nos efforts pour améliorer nos services de base, assainir les relations interpersonnelles au sein de la Société et continuer notre marche vers une autonomie financière.

Les travaux en ce sens sont déjà bien avancés, mais il reste encore beaucoup à faire. Jusqu'à maintenant, nous avons réalisé des progrès substantiels qui nous ont permis d'établir une base solide sur laquelle nous appuyer à l'avenir. Le défi que nous devons relever à présent consiste à déployer et à utiliser pleinement toutes nos ressources (opérationnelles, humaines et financières) afin que la transition cruciale que nous avons amorcée soit couronnée de succès.

Nous tenons à vous remercier, Monsieur le Président, ainsi que les membres du Comité des transports pour nous avoir permis de vous faire part de nos activités. Nous serons heureux de vous fournir tous renseignements supplémentaires dont vous et les membres du Comité pourriez avoir besoin.

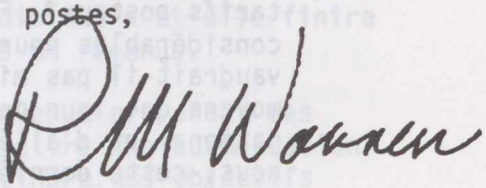
Nous vous remercions de votre bienveillante attention.

Le président,
Conseil d'administration,
Société canadienne des postes,



René J. Marin

Le président-directeur général,
Société canadienne des postes,



R. Michael Warren

APPENDICE "TRPT- 10"

PRÉCIS D'INFORMATION

PLAN D'ENTREPRISE DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

*APERÇU

LA RELANCE — PHASE I

LA RELANCE — PHASE II

LE PLAN D'ENTREPRISE

Précis d'information — Société canadienne des Postes

APERÇU

Taille/envergure

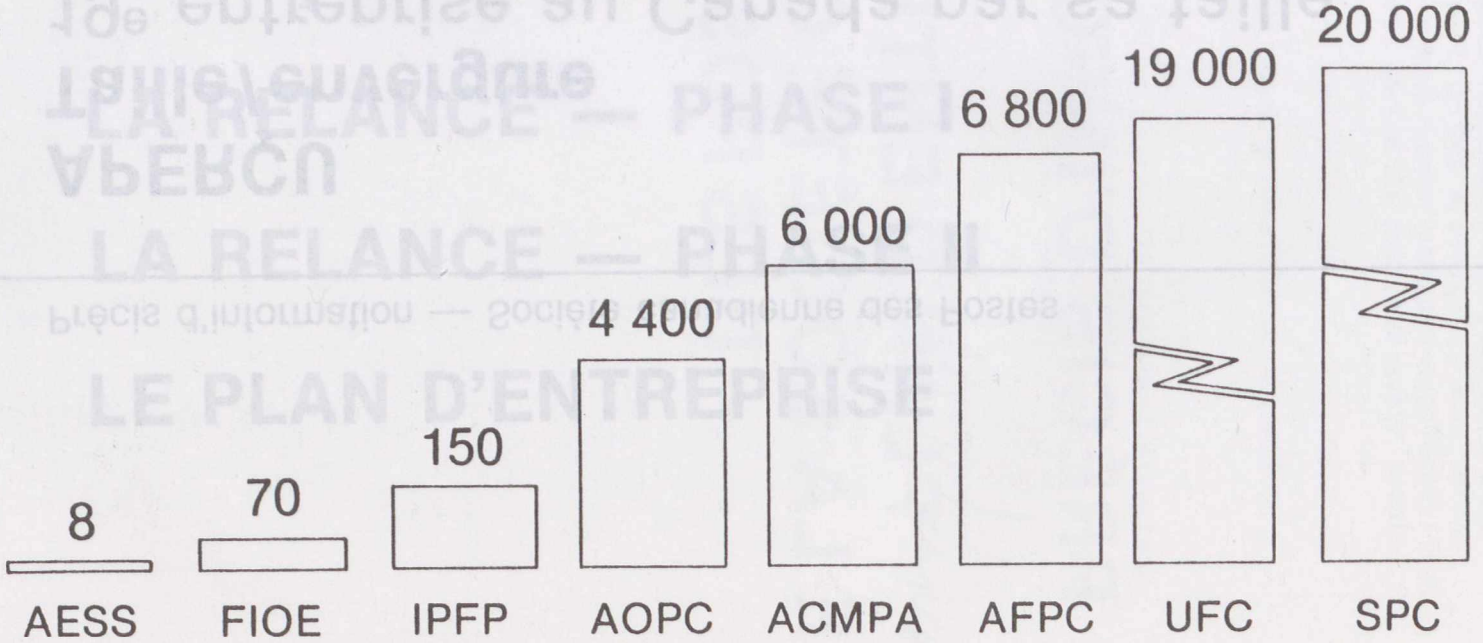
19e entreprise au Canada par sa taille

5e pour le nombre d'employés

APERÇU

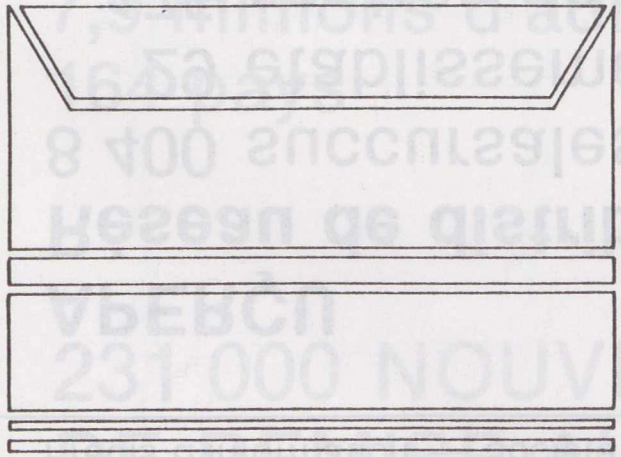
Employés et syndicats

56 400 employés à temps plein



APERÇU

Volume du courrier



PREMIÈRE CLASSE	55 %
PUBLICATIONS	8 %
MÉDIAPOSTE	35 %
COLIS POSTAUX	1 %
AUTRES	1 %

VOLUME TOTAL : 6,5 milliards d'envois par an
25 millions par jour

APERÇU

Réseau de distribution

8 400 succursales

29 établissements mécanisés

175 centres de desserte

39 centres de regroupement et d'acheminement

APERÇU

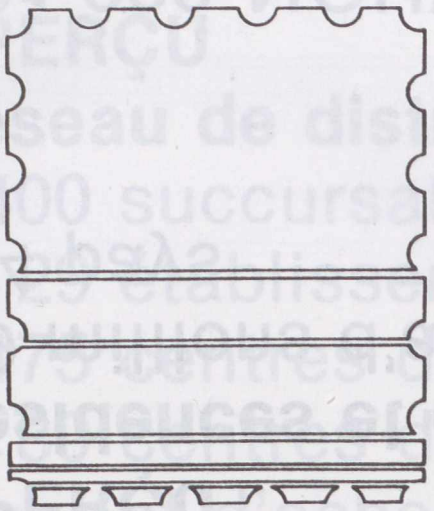
Résidences et entreprises desservies

7,9 millions d'adresses au Canada

164 pays

231 000 NOUVEAUX POINTS DE REMISE AU CANADA DEPUIS DEUX ANS

APERÇU
Recettes



PREMIÈRE CLASSE	55 %
DEUXIÈME CLASSE	2 %
TROISIÈME CLASSE	15 %
COLIS POSTAUX	7 %
SERVICES SPÉCIAUX	6 %
AUTRES	15 %

RECETTES TOTALES : 2,4 milliards de dollars

APERÇU

Dépenses

SALAIRES ET AVANTAGES	73 %
TRANSPORTS	10 %
LOCAUX	6 %
APPROVISIONNEMENTS	2 %
AUTRES	9 %

DÉPENSES TOTALES : 2,7 milliards de dollars

Précis d'information — Société canadienne des Postes

APERÇU
Déficit courant
300 millions de dollars

APERÇU

*LA RELANCE — PHASE I

LA RELANCE — PHASE II

LE PLAN D'ENTREPRISE

LA RELANCE — PHASE I
Les trois objectifs fondamentaux de la Société

*1° Améliorer le service
2° Améliorer les relations avec les employés
3° Équilibrer le budget

LA RELANCE — PHASE I
Stratégie d'amélioration du service

- Accroître la rapidité, la fiabilité et l'uniformité du service
- Faire de la satisfaction du client l'objectif de tout le personnel des Postes
- Offrir des produits et services compétitifs
- Ouvrir des marchés et trouver des produits et services qui correspondent à l'évolution des besoins de la clientèle et qui tiennent compte de la concurrence.

LA RELANCE — PHASE I
Amélioration du service — Résultats

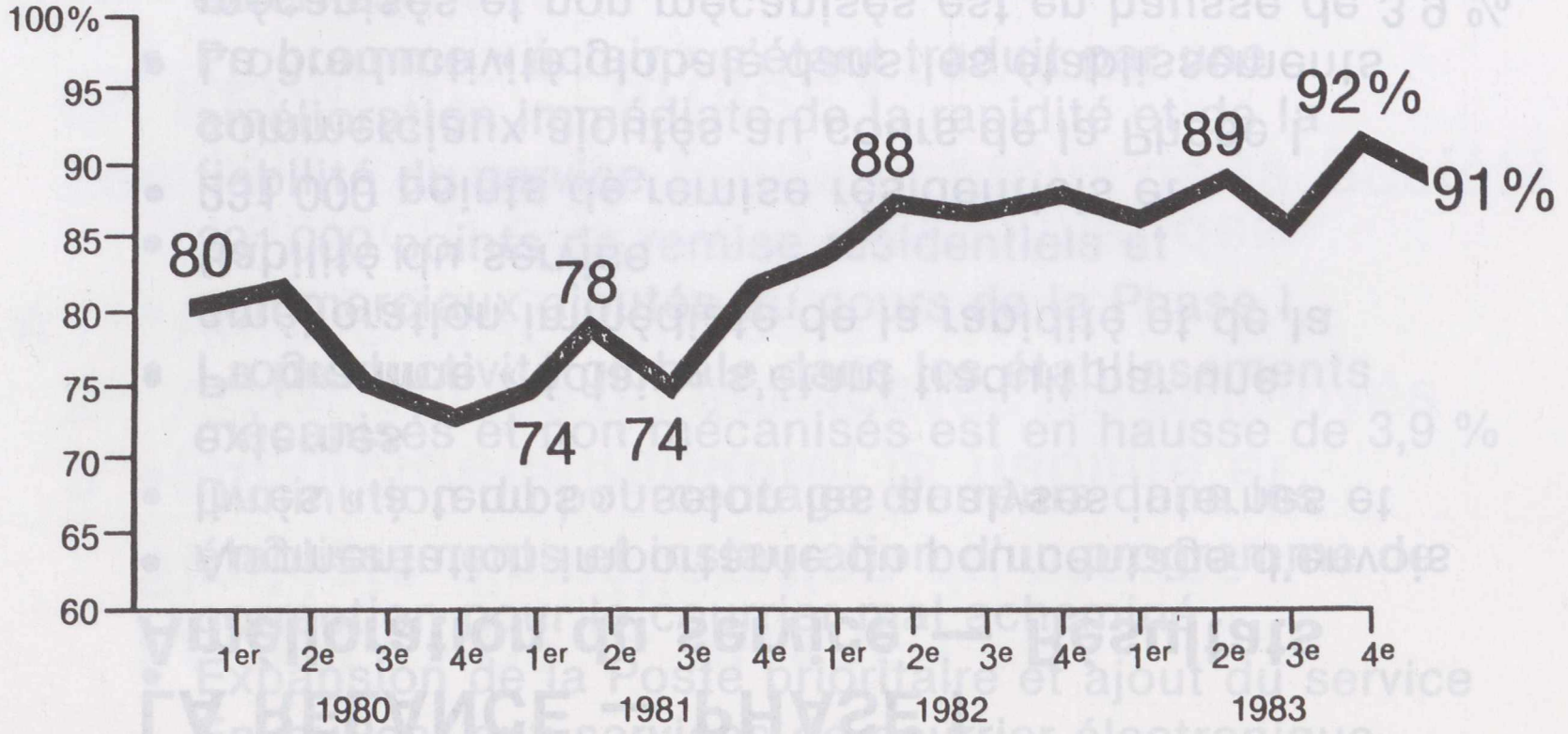
- Augmentation importante du pourcentage d'envois livrés « à temps », selon les analyses internes et externes
- Programme « éclair » s'étant traduit par une amélioration immédiate de la rapidité et de la fiabilité du service
- 231 000 points de remise résidentiels et commerciaux ajoutés au cours de la Phase I
- La productivité globale dans les établissements mécanisés et non mécanisés est en hausse de 3,9 %
- Diminution du pourcentage d'erreurs dans les établissements et instauration d'un programme de correction pour le courrier mal acheminé
- Expansion de la Poste prioritaire et ajout du service EnvoyPost aux services de courrier électronique existants (Telepost et Intelpost).

LA RELANCE — PHASE I
Amélioration du service — Résultats

- Augmentation importante du pourcentage d'envois livrés « à temps », selon les analyses internes et externes
- Programme « éclair » s'étant traduit par une amélioration immédiate de la rapidité et de la fiabilité du service
- 231 000 points de remise résidentiels et commerciaux ajoutés au cours de la Phase I
- La productivité globale dans les établissements mécanisés et non mécanisés est en hausse de 3,9 %
- Diminution du pourcentage d'erreurs dans les établissements et instauration d'un programme de correction pour le courrier mal acheminé
- Expansion de la Poste prioritaire et ajout du service EnvoyPost aux services de courrier électronique existants (Telepost et Intelpost).

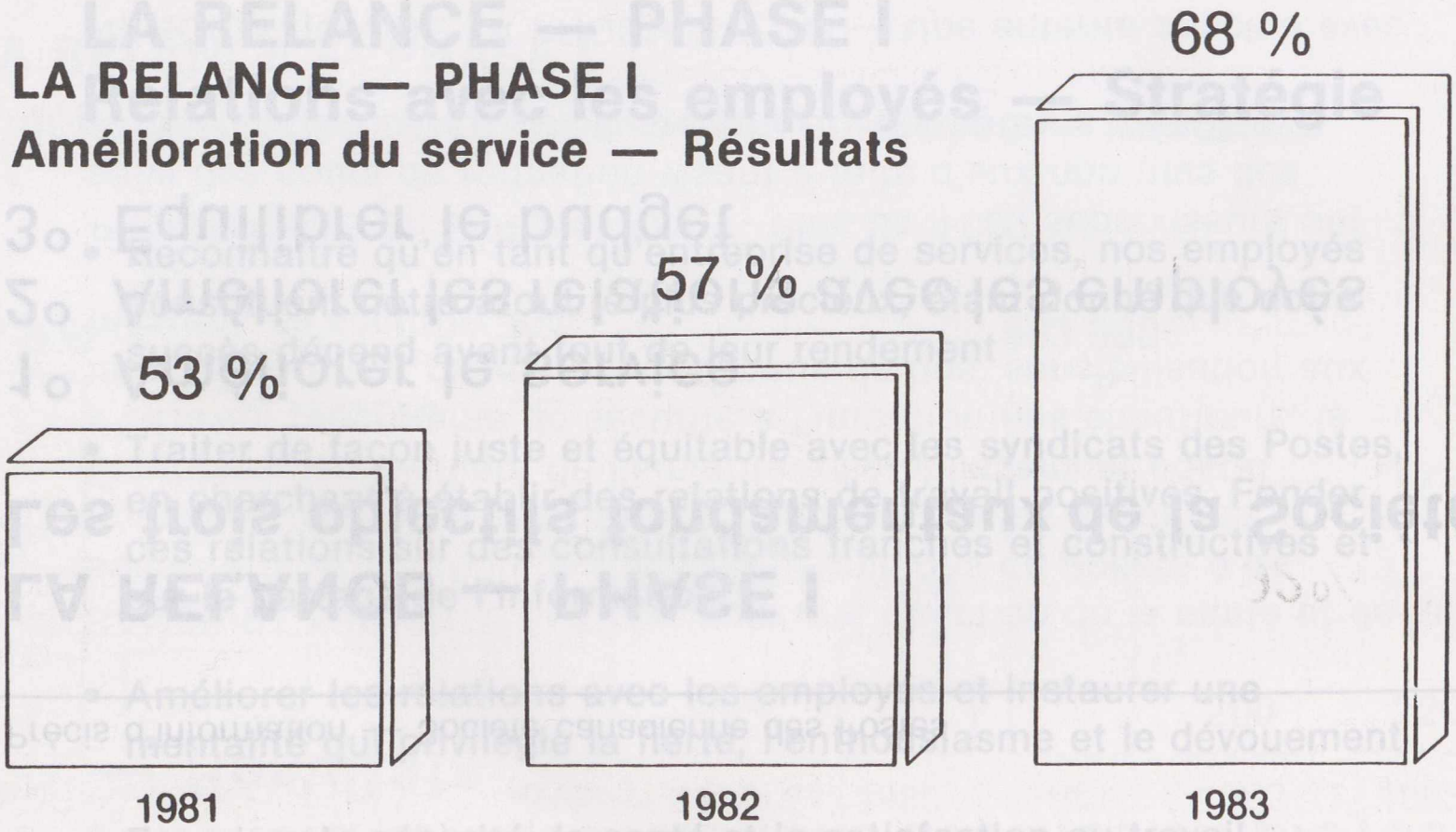
LA RELANCE — PHASE I

Amélioration du service — Résultats



Pourcentage du courrier livré « à temps », par trimestre

LA RELANCE — PHASE I
Amélioration du service — Résultats



Sondages d'opinion : cotes « bon » ou « très bon »

LA RELANCE — PHASE I
Les trois objectifs fondamentaux de la Société

1° Améliorer le service

*2° Améliorer les relations avec les employés

3° Équilibrer le budget

LA RELANCE — PHASE I
Relations avec les employés — Stratégie

- Reconnaître qu'en tant qu'entreprise de services, nos employés constituent notre atout le plus précieux, étant donné que notre succès dépend avant tout de leur rendement

- Traiter de façon juste et équitable avec les syndicats des Postes, en cherchant à établir des relations de travail positives. Fonder ces relations sur des consultations franches et constructives et sur le partage de l'information

- Améliorer les relations avec les employés et instaurer une mentalité qui privilégie la fierté, l'enthousiasme et le dévouement

- Favoriser la sécurité, la santé et la satisfaction au travail

- Par des programmes de formation et de motivation, ainsi que par la qualité des communications, faire de l'employé le premier agent de changement.

LA RELANCE — PHASE I
Amélioration des relations avec les employés — Résultats

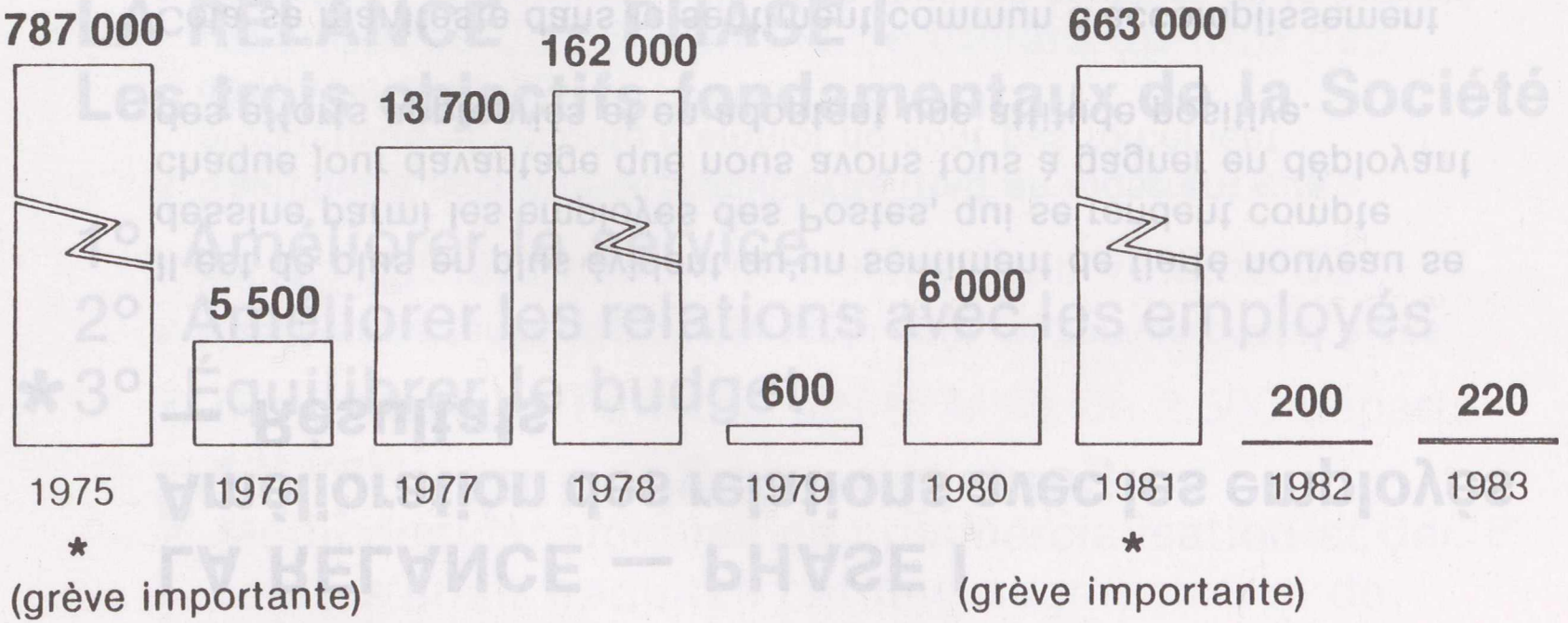
SANTÉ ET SÉCURITÉ — Création d'une direction de la santé et de la sécurité et affectation de dizaines de millions de dollars à de nouvelles initiatives décidées de concert avec les syndicats. Exemples : enlèvement de l'amiante à l'établissement postal d'Ottawa, programme de sécurité à l'intention des chauffeurs, la marche en hiver, prévention des maux de dos, sensibilisation aux mesures de sécurité, etc.

PROGRAMME DE FORMATION — Plus de 4 000 superviseurs ont suivi des cours de formation visant à faire d'eux non plus des « tuteurs », mais des « motivateurs » et « formateurs d'équipes ».

NÉGOCIATION DE LA PRODUCTIVITÉ — Une entente conclue avec l'UFC a permis d'étendre le service postal à 125 000 nouveaux points de remise résidentiels et commerciaux en échange d'un régime d'assurance pour soins dentaires et de certaines concessions salariales.

LA RELANCE — PHASE I

Amélioration des relations avec les employés — Résultats



Jours/personnes perdus à cause d'arrêts de travail

LA RELANCE — PHASE I
Amélioration des relations avec les employés — Résultats

Il est de plus en plus évident qu'un sentiment de fierté nouveau se dessine parmi les employés des Postes, qui se rendent compte chaque jour davantage que nous avons tous à gagner en déployant des efforts appropriés et en adoptant une attitude positive.

Cela se manifeste dans le sentiment commun d'accomplissement que tous les employés ressentent à l'égard de réalisations d'envergure, telle l'amélioration de notre rendement, et la reconnaissance de ce fait par le public.

L'accroissement du moral des employés pendant la phase I s'est également traduit par un certain nombre d'impondérables, tels les niveaux de participation des employés aux activités sociales, aux programmes sportifs, à la campagne de réponse aux lettres au Père Noël, etc.

LA RELANCE — PHASE I
Les trois objectifs fondamentaux de la Société

1° Améliorer le service
2° Améliorer les relations avec les employés
*3° Équilibrer le budget

LA RELANCE — PHASE I
Équilibre du budget — Stratégies

- Hausser les tarifs afin d'imputer le coût du service postal à ses utilisateurs
- Chercher à accroître la productivité, tout en montrant que productivité et sécurité d'emploi ne sont pas forcément contradictoires
- Chercher à réduire les coûts dans tous les secteurs de la Société et reconnaître le fait que les progrès dans ce domaine sont indispensables à notre survie et à notre croissance à long terme
- Adopter une orientation fortement axée sur la commercialisation et la vente
- Adopter une discipline d'entreprise plus rigoureuse, davantage axée sur les résultats nets.

LA RELANCE — PHASE I
Équilibre du budget — Résultats

- Économies de 95 millions de dollars aux titres des transports, des locaux et des frais généraux
- Économies de 28 millions de dollars au titre des heures supplémentaires
- Réduction du nombre d'employés occasionnels
- Meilleure adaptation de l'effectif au volume du courrier ou au trafic postal
- Diminution de l'effectif par le biais de 2 500 départs naturels
- Méthodes dynamiques de commercialisation et de vente s'étant traduites par une augmentation de 40 millions de dollars du chiffre des ventes, par rapport à l'objectif de 1982-1983

LA RELANCE — PHASE I
Équilibre du budget — Résultats

- Augmentation de 76 % du tarif de la première classe en 1981-1982
- Nouvelle augmentation de 6 % en 1982-1983
- Augmentation moyenne pondérée, toutes catégories confondues, phase I : environ 50 %

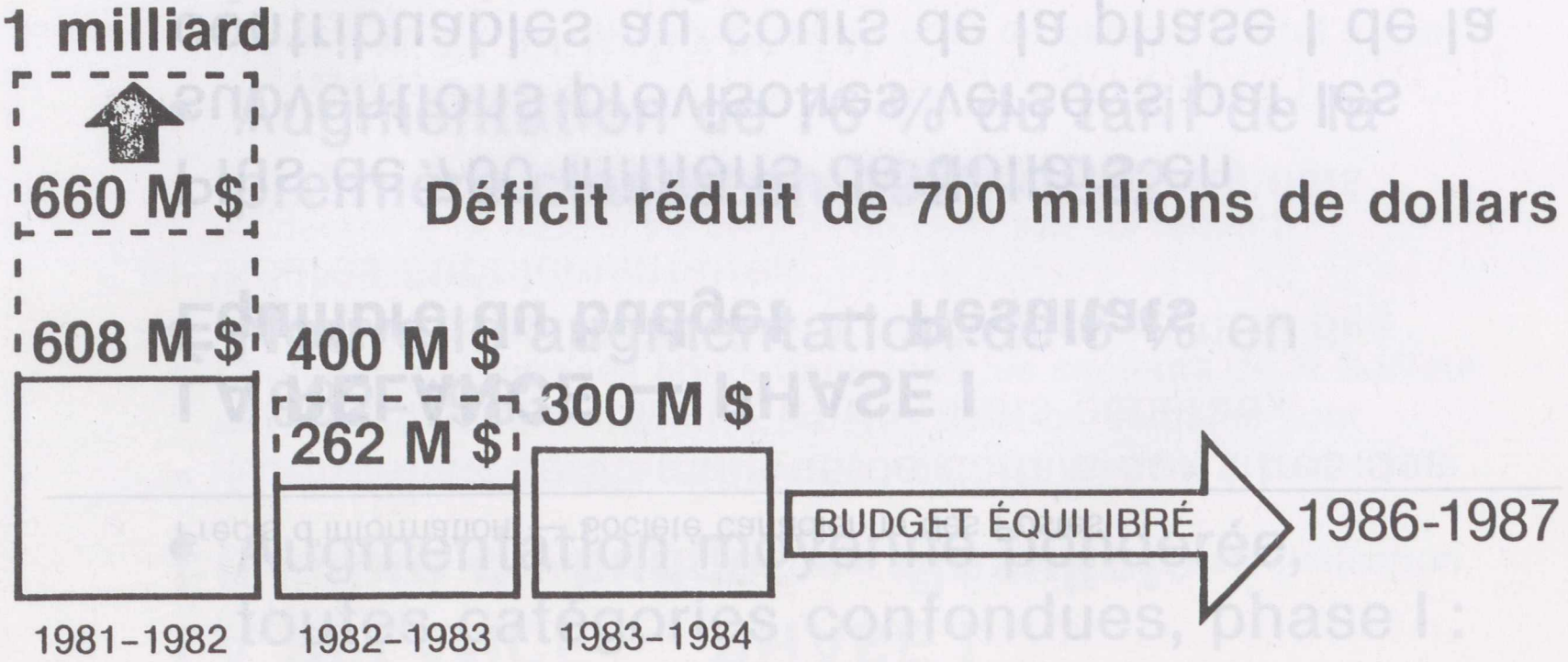
Précis d'information — Société canadienne des Postes

LA RELANCE — PHASE I
Équilibre du budget — Résultats

Plus de 700 millions de dollars en subventions provisoires versées par les contribuables au cours de la phase I de la transition

LA RELANCE — PHASE I

Équilibre du budget — Résultats



Déficits projetés et réels

LA RELANCE — PHASE I
Conclusion

Au cours de la phase I de la relance, des progrès ont été accomplis par rapport à chacun des trois objectifs de la Société.

Toutefois, alors que la paix syndicale était maintenue et qu'on accomplissait des progrès au plan des relations du travail, les contribuables et la clientèle subissaient le gros de notre fardeau financier.

Précis d'information — Société canadienne des Postes

APERÇU

LA RELANCE — PHASE I

*LA RELANCE — PHASE II

LE PLAN D'ENTREPRISE

LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — La politique tarifaire

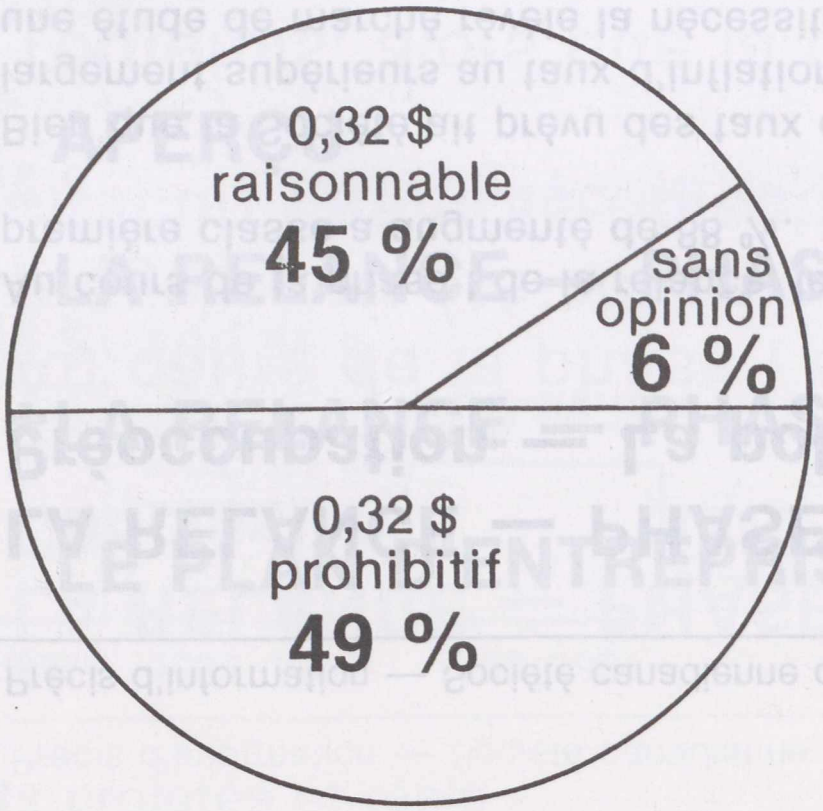
Au cours de la phase I de la relance, le tarif du courrier de la première classe a augmenté de 88 %.

Bien que la Société ait prévu des taux d'augmentation des tarifs largement supérieurs au taux d'inflation pour les prochaines années, une étude de marché révèle la nécessité d'adopter une politique plus compétitive.

De nombreux indices prouvent que les prix d'un grand nombre de nos produits et services ont atteint la limite du tolérable et que nous risquons, dans certains cas, de perdre tout avantage concurrentiel.

LA RELANCE — PHASE II

Préoccupation — La politique tarifaire



sondage
d'opinion — 1983

LA RELANCE — PHASE II

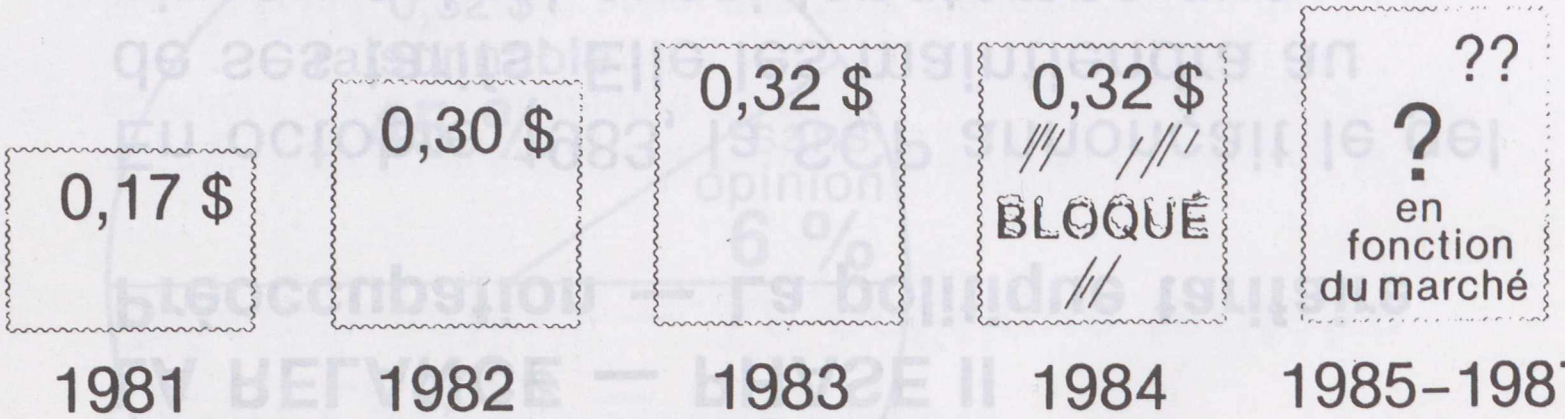
Préoccupation — La politique tarifaire

En octobre 1983, la SCP annonçait le gel de ses tarifs. Elle les maintiendra au niveau actuel aussi longtemps que possible en 1984, et au cours de la phase II, adoptera une politique de prix « compétitifs » pour tous ses produits et services.

LA RELANCE — PHASE II

Préoccupation — La politique tarifaire

Courrier de la première classe



Les prochaines hausses de prix devront tenir compte de l'état du marché.

LA RELANCE — PHASE II

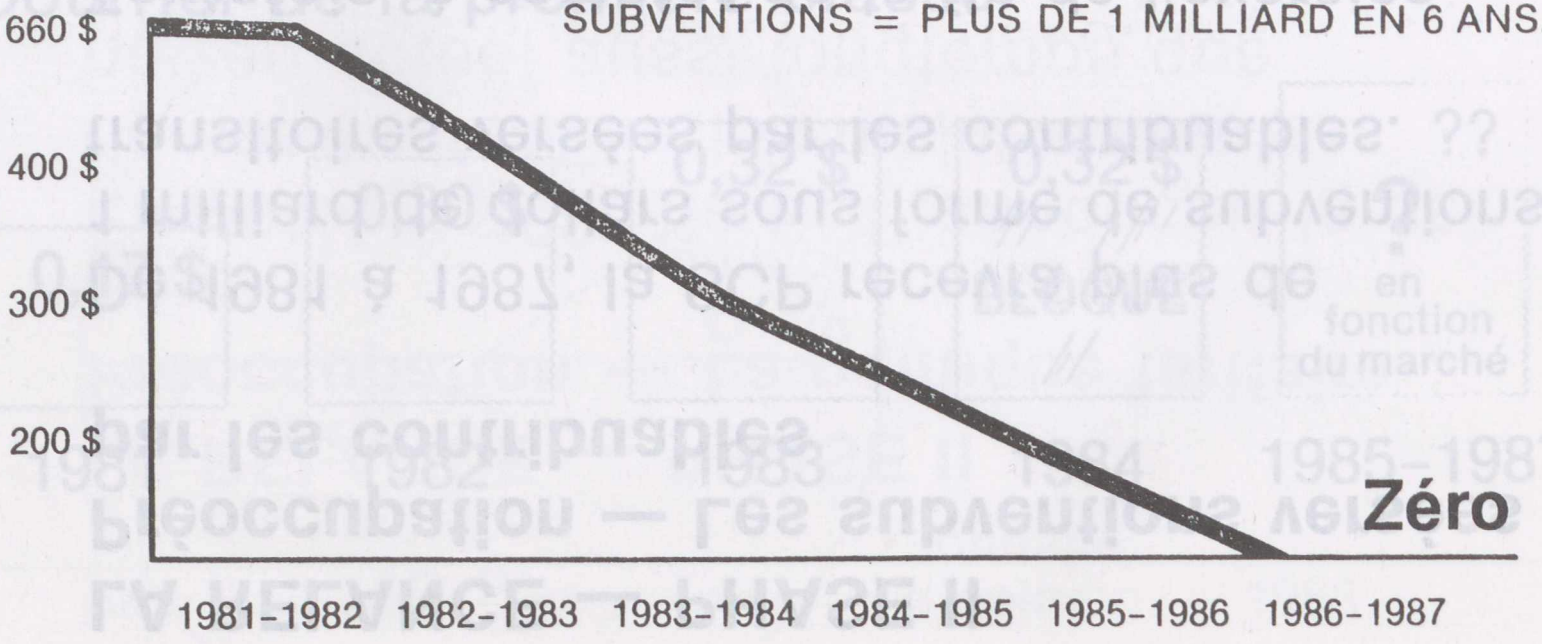
Préoccupation — Les subventions versées par les contribuables

De 1981 à 1987, la SCP recevra plus de 1 milliard de dollars sous forme de subventions transitoires versées par les contribuables.

Toutefois, à compter de la fin de l'exercice financier 1986-1987, le dernier pour lequel la Société touchera des subventions, celle-ci devra trouver des montants équivalents, en augmentant son chiffre de ventes ou en diminuant ses coûts, ou les deux.

LA RELANCE — PHASE II

Préoccupation — Les subventions versées par les contribuables



Expiration des subventions de l'État : 1986-1987

LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — L'équilibre des objectifs

Le principal défi que la direction et les syndicats auront à relever au cours de la phase II sera de trouver ensemble des moyens de continuer à améliorer le service et les rapports humains sans décréter d'augmentation importante des tarifs, malgré la diminution des subventions versées par les contribuables.

LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — La réorientation de la Société

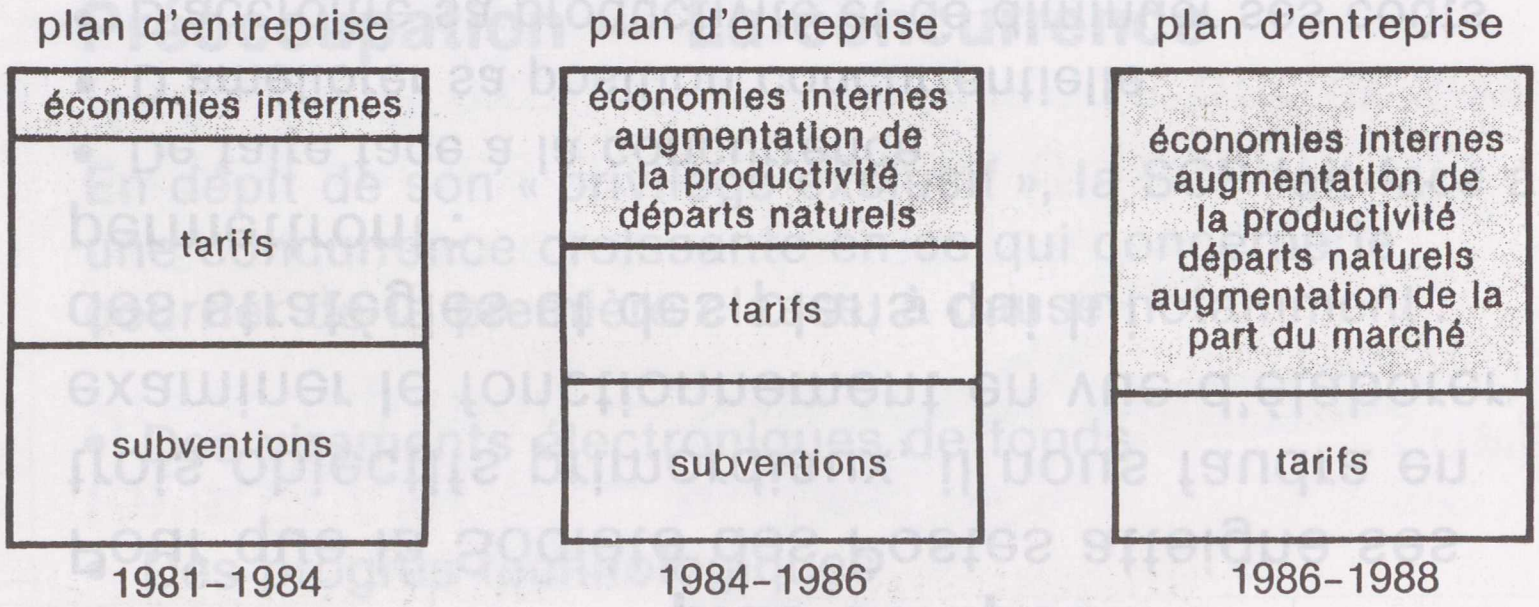
Au cours de la phase II de la relance, la direction, les syndicats et les employés devront résoudre le dilemme suivant : comment atteindre nos trois objectifs primordiaux tout en faisant passer le fardeau financier de la clientèle et des contribuables à la Société elle-même?

Cette transformation fondamentale — d'organisation traditionnellement axée sur l'État, les syndicats et la direction — à une société axée sur sa clientèle, nécessitera d'importants changements d'attitudes, tant de la part des dirigeants que des syndicats, et exigera en outre une réorientation pragmatique des priorités et plans d'entreprise de la Société.

16A : 132 Transport 24-5-1984

LA RELANCE — PHASE II

Préoccupation — Le transfert du fardeau financier



Pour parvenir à l'autofinancement, la Société des Postes devra passer d'une stratégie qui oblige les clients et les contribuables à payer toujours davantage, à une stratégie fondée sur l'efficience interne.

LA RELANCE — PHASE II

Préoccupation — La nécessité d'être plus compétitifs

Pour que la Société des Postes atteigne ses trois objectifs primordiaux, il nous faudra en examiner le fonctionnement en vue d'élaborer des stratégies et des plans qui lui permettront :

- De faire face à la concurrence
- D'améliorer sa position concurrentielle
- D'accroître sa productivité et de diminuer ses coûts unitaires
- D'accroître le taux d'assiduité, pour qu'il corresponde aux normes industrielles
- De réduire son effectif par le jeu des départs naturels
- D'améliorer la capacité de gestion de ses dirigeants.

LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — La concurrence

En dépit de son « privilège exclusif », la SCP fait face à une concurrence croissante en ce qui concerne le courrier de la première classe, à cause notamment :

- Des virements électroniques de fonds
- Des progrès technologiques

En outre, l'autre moitié de notre marché — la poste aux colis, Telepost, Médiaposte, EnvoyPost et la Poste prioritaire — se situe dans un secteur très compétitif.

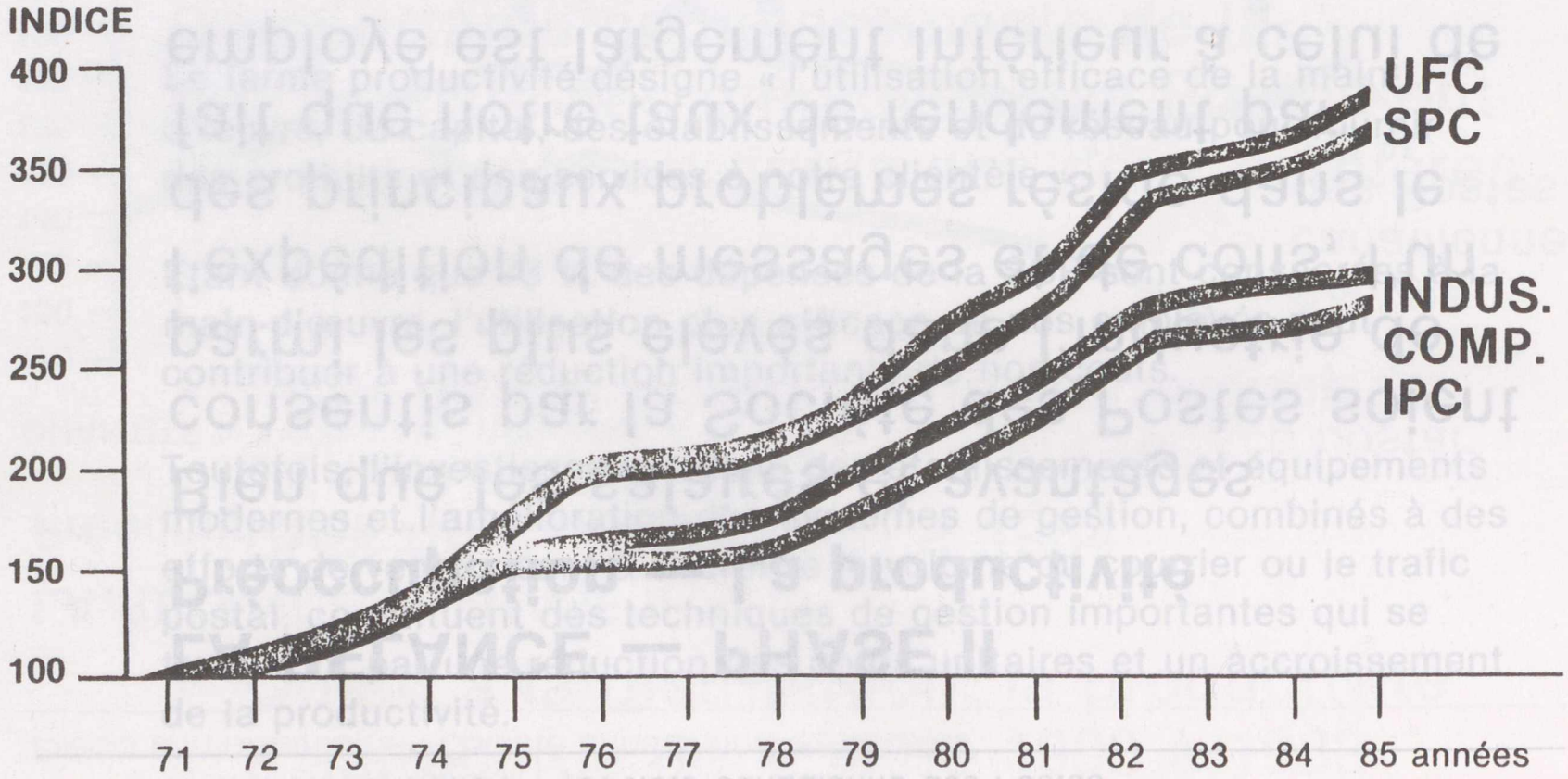
LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — Salaires et avantages

Les salaires et avantages relativement élevés versés au personnel d'exploitation de la SCP expliquent en grande partie ses coûts unitaires non compétitifs.

LA RELANCE — PHASE II

Préoccupation — Salaires et avantages

COMPARAISON DES INDICES SPC/UFC IPC/INDICE INDUSTRIEL COMPOSÉ



LA RELANCE — PHASE II

Préoccupation — La productivité

Bien que les salaires et avantages consentis par la Société des Postes soient parmi les plus élevés dans l'industrie de l'expédition de messages et de colis, l'un des principaux problèmes réside dans le fait que notre taux de rendement par employé est largement inférieur à celui de nos concurrents.

Pour demeurer compétitifs, nous devrons trouver des moyens de diminuer nos coûts unitaires et d'accroître notre productivité dans tous les secteurs de la Société.

LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — La productivité

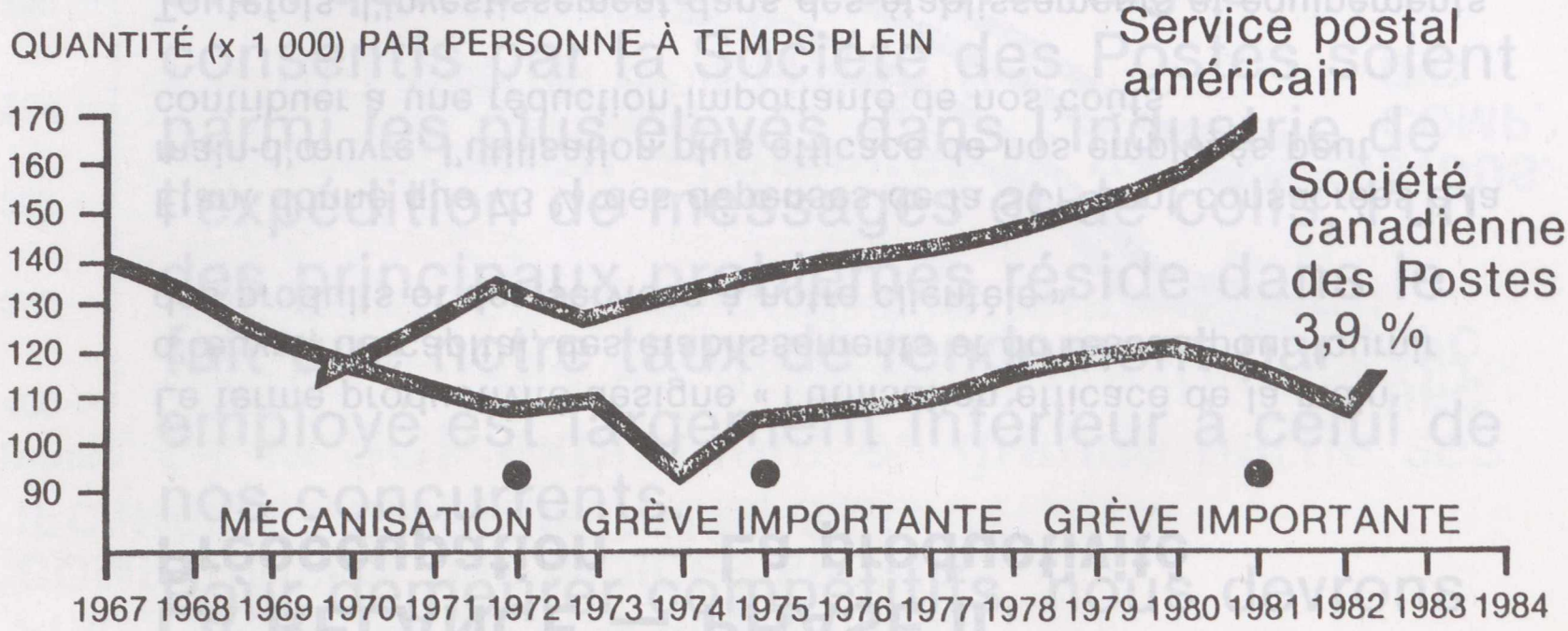
Le terme productivité désigne « l'utilisation efficace de la main-d'œuvre, du capital, des établissements et du réseau pour fournir des produits et des services à notre clientèle ».

Étant donné que 73 % des dépenses de la SCP sont consacrées à la main-d'œuvre, l'utilisation plus efficace de nos employés peut contribuer à une réduction importante de nos coûts.

Toutefois, l'investissement dans des établissements et équipements modernes et l'amélioration des systèmes de gestion, combinés à des efforts de vente visant à accroître le volume du courrier ou le trafic postal, constituent des techniques de gestion importantes qui se traduiront par une réduction des coûts unitaires et un accroissement de la productivité.

LA RELANCE — PHASE II

Préoccupation — La productivité



Volume de courrier d'origine locale (x 1 000) traité par employé à temps plein

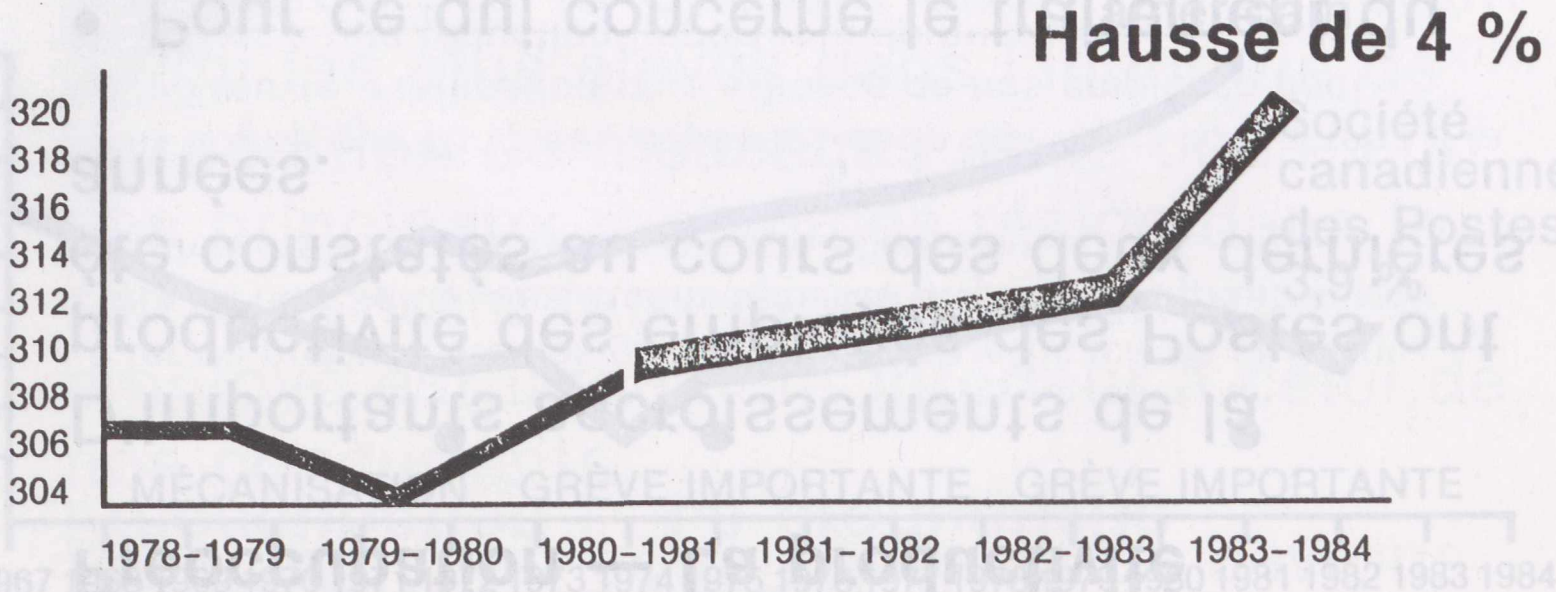
LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — La productivité

D'importants accroissements de la productivité des employés des Postes ont été constatés au cours des deux dernières années.

- Pour ce qui concerne le traitement du courrier, la productivité s'est accrue de près de 4 % de 1980 à 1984
- Quant à la distribution, la productivité s'est accrue de 1 % de 1980 à 1983

LA RELANCE — PHASE II

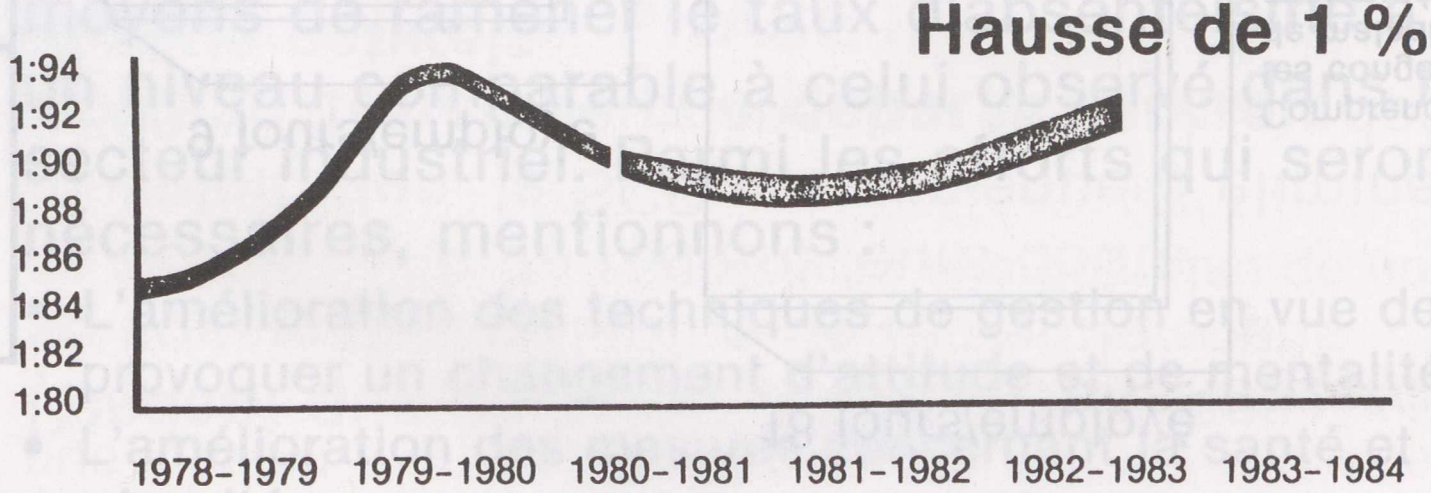
Préoccupation — La productivité



Productivité, traitement du courrier : nombre d'envois par heure travaillée

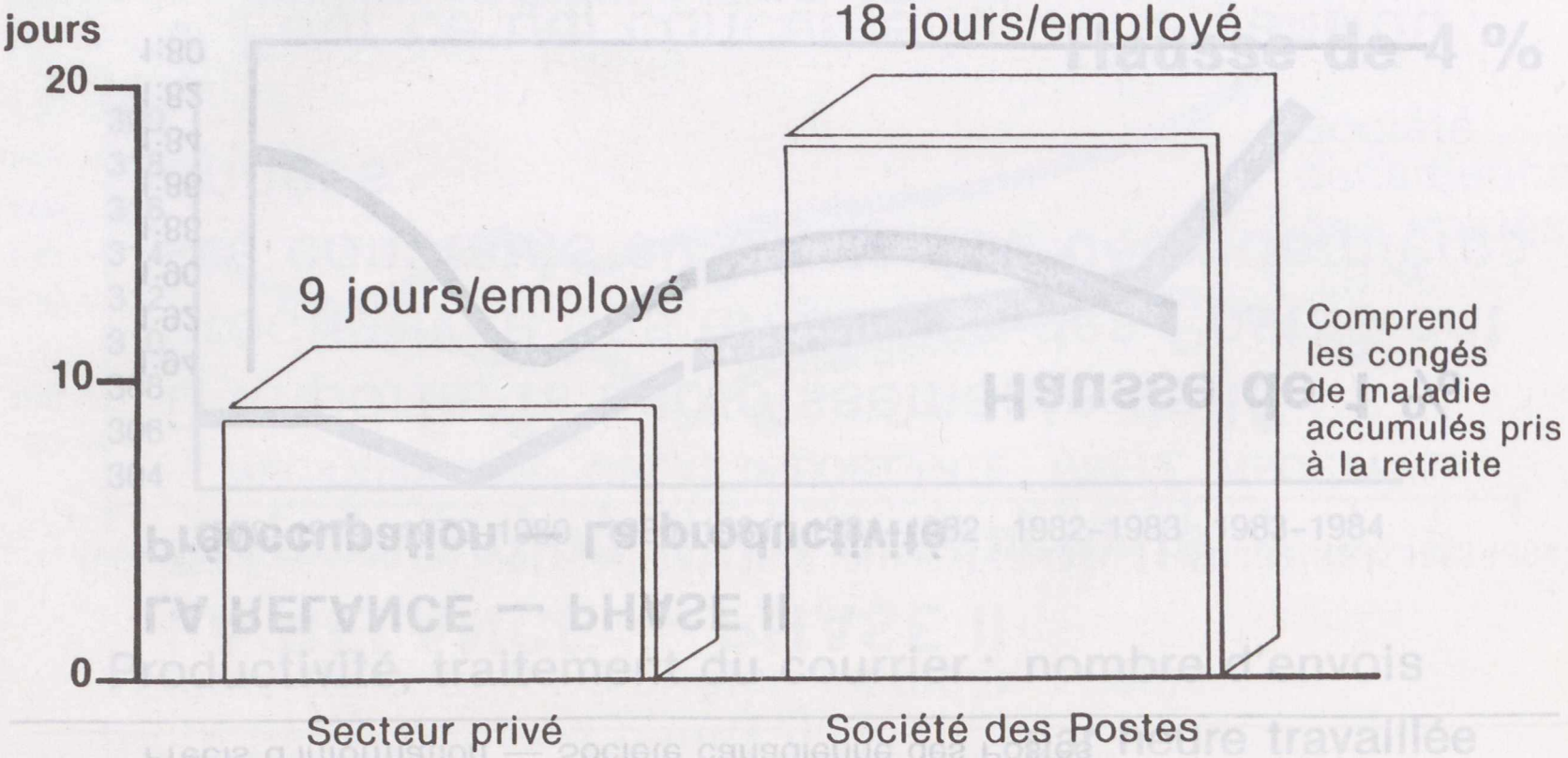
LA RELANCE — PHASE II

Préoccupation — La productivité



Productivité, distribution du courrier : rapport points de remise/heures rémunérées chaque mois

LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — L'assiduité au travail



LA RELANCE — PHASE II

Préoccupation — L'assiduité au travail

Au cours de la phase II, la direction et les syndicats devront trouver ensemble des moyens de ramener le taux d'absentéisme à un niveau comparable à celui observé dans le secteur industriel. Parmi les efforts qui seront nécessaires, mentionnons :

- L'amélioration des techniques de gestion en vue de provoquer un changement d'attitude et de mentalité
- L'amélioration des mesures concernant la santé et la sécurité
- L'adoption de mesures visant à améliorer la qualité de la vie au travail
- L'instauration de programmes d'amélioration de l'environnement
- La mise en place de programmes visant à relever le moral du personnel.

LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — Les départs naturels

Pendant que de nombreuses entreprises se voyaient contraintes de remercier du personnel afin de réduire leurs coûts d'exploitation, la SCP est parvenue à éliminer 2 500 postes en deux ans, par le seul jeu des départs naturels.

Toutefois, au cours de la phase II, la Société des Postes devra continuer d'accroître sa productivité et de diminuer ses coûts unitaires tout en réduisant son effectif.

LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — Les départs naturels

La Société s'engage a poursuivre une politique de non-licenciement tout au long de 1984-1985. Elle verra également à concevoir des stratégies propres à assurer une meilleure utilisation de l'effectif, par le recyclage et le redéploiement, tout en continuant de se servir des départs naturels pour réduire son effectif.

LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — Les départs naturels

L'Administration postale américaine a réussi à mettre en œuvre une politique de départs naturels et à éliminer 90 000 postes en cinq ans.

La Société des Postes peut obtenir des résultats analogues, à la condition que nos syndicats fassent preuve du même degré de collaboration.

LA RELANCE — PHASE II
Préoccupation — L'amélioration de notre capacité de gestion

Bien que la comparabilité des coûts de main-d'œuvre et l'accroissement de la productivité constituent des facteurs importants de la réduction des coûts unitaires, les cadres ont un rôle d'une importance primordiale à jouer, qui consiste à améliorer leur rendement par :

- L'élaboration de meilleurs systèmes d'information de gestion
- La motivation du personnel, de manière qu'il travaille plus et mieux
- L'utilisation plus efficace du matériel et la gestion efficace de notre réseau national, au niveau des établissements postaux et de la vente au détail
- L'accroissement du volume du courrier ou du trafic postal, grâce à des campagnes de ventes et une promotion dynamique de nos produits.

Précis d'information — Société canadienne des Postes

APERÇU

LA RELANCE — PHASE I

LA RELANCE — PHASE II

*LE PLAN D'ENTREPRISE

LE PLAN D'ENTREPRISE

UNE STRAGÉGIE AXÉE SUR LE CLIENT

Précis d'information — Société canadienne des Postes

LE PLAN D'ENTREPRISE

Il s'agit d'une stratégie en 10 points visant à améliorer le service et les relations avec les employés, de même qu'à équilibrer le budget.

LE PLAN D'ENTREPRISE

1. POLITIQUE CONCERNANT LES TARIFS ET LES SUBVENTIONS — Compte tenu de la réalité du marché, les tarifs seront bloqués aussi longtemps que possible d'ici à la fin de 1984. Au delà de cette période, la Société maintiendra une politique de prix fondée sur la situation du marché.

   La Société des Postes tient compte de la diminution progressive et de l'éventuelle suppression des subventions qu'elle touche de l'État et fera les rajustements internes propres à lui permettre d'atteindre l'objectif d'autofinancement que prescrit son mandat, une fois que les subventions auront pris fin, en 1986-1987.

LE PLAN D'ENTREPRISE

2. SERVICE — La Société donnera suite à son engagement d'améliorer le service, par l'adoption des mesures suivantes :

- Meilleur contrôle de la qualité
- Meilleures méthodes de mesure du rendement
- Mise en place d'un programme d'amélioration du service postal rural
- Mesures visant à accroître la rapidité, l'efficacité et la fiabilité des services de cueillette, de traitement et de distribution du courrier
- L'amélioration du service touchant le courrier du régime international
- La mise en place d'un programme destiné à accroître l'accessibilité des personnes handicapées
- L'établissement d'un système informatisé de renseignements sur le code postal.

LE PLAN D'ENTREPRISE

3. LES GENS — Un large éventail de programmes nouveaux ou élargis seront mis en œuvre afin de promouvoir et d'entretenir la qualité des rapports humains. Parmi les mesures envisagées, mentionnons :

   - La création d'un Centre de Documentation sur la Formation
   - La création de neuf Centres d'Emploi en vue de fournir une assistance aux employés sur les questions de dotation, de mutation, de redéploiement et d'évaluation, ainsi que pour assurer l'application uniforme des normes d'emploi
   - Des initiatives visant à promouvoir la santé et la sécurité industrielles, à améliorer le milieu de travail, et à élargir les programmes de formation du personnel
   - L'instauration d'une « semaine des employés » et l'amélioration des communications au sein de la Société
   - Le maintien d'une politique de non-licenciement aussi longtemps que possible.

LE PLAN D'ENTREPRISE

4. FRAIS GÉNÉRAUX — Au cours des deux dernières années, la Société est parvenue à retrancher 30 millions de dollars de son budget à ce titre, mais d'ici à cinq ans, elle compte adopter les mesures de compression suivantes :

   - Rajustement de la structure organisationnelle de façon à éliminer les chevauchements
   - Renforcement des mesures de contrôle sur les dépenses discrétionnaires
   - Meilleure gestion des biens meubles et immeubles
   - Mise en place d'un système plus efficace de protection de nos recettes et meilleure gestion des liquidités.

LE PLAN D'ENTREPRISE

5. TRAITEMENT DU COURRIER — Il est impérieux d'accroître l'efficacité de ce service dont l'exploitation coûte 800 millions de dollars annuellement. Voici quelques-unes des mesures qui seront prises à cette fin :

   - Meilleure formation des superviseurs
   - Adoption de techniques plus efficaces de mesures du travail
   - Augmentation du volume du courrier traité mécaniquement, grâce à une utilisation plus efficace de l'équipement et à l'augmentation de la capacité de lecture optique
   - Utilisation accrue du précodage afin d'accélérer le traitement du courrier d'affaires et de celui provenant des gros expéditeurs.

LE PLAN D'ENTREPRISE

6. LEVÉE ET DISTRIBUTION — Dans ce secteur dont l'exploitation entraîne des dépenses annuelles de 1 milliard de dollars, l'augmentation de l'efficacité s'effectuera de la manière suivante :

   - Meilleure application du système de mesures des itinéraires
   - Intensification du tri préalable du courrier en fonction des itinéraires des facteurs
   - Utilisation appropriée des boîtes postales communautaires
   - Élargissement du service de distribution par facteur, grâce au redéploiement de ces derniers.
   - Concertation avec l'UFC afin d'améliorer les conventions collectives existantes et d'obtenir une plus grande marge de manœuvre.

LE PLAN D'ENTREPRISE

7. OPTIMISATION DU RÉSEAU — Voici les mesures qui seront prises afin d'assurer une efficacité et une rationalisation accrues de notre réseau, dont l'exploitation coûte 830 millions de dollars chaque année.

- Établissement d'un système unifié de gestion du réseau touchant les 40 établissements de traitement les plus importants; ce système permettra une meilleure utilisation des liaisons et des établissements comme tels

- Consolidation et rationalisation des familles de produits afin de minimiser les chevauchements et d'accroître l'efficacité

- Meilleure préparation du courrier par la clientèle commerciale, notamment par une utilisation accrue des codes.

LE PLAN D'ENTREPRISE

8. COMMERCIALISATION ET VENTES — Étant donné qu'un service dynamique de commercialisation et de vente est essentiel à son succès à long terme, la Société des Postes se propose

- D'affecter 5 millions de dollars à la commercialisation de ses produits, au moyen d'une importante campagne de publicité;
- D'examiner les façon d'élargir sa part du marché des colis postaux;
- De dispenser, à son nouveau centre de formation, une formation poussée au personnel du service des ventes (dont le nombre a été augmenté);
- D'étendre les services philatéliques déjà offerts, d'intensifier la promotion des boîtes postales, d'élargir ses services aux points de vente et les systèmes de renseignements sur le code postal;
- D'instaurer une politique de remboursement aux clients;
- D'examiner la possibilité d'offrir les étiquettes « collez-cochez » à tous les utilisateurs.

LE PLAN D'ENTREPRISE

9. OUVERTURE DE NOUVEAUX MARCHÉS — Notre objectif est de doter la Société des Postes d'un tremplin pour l'avenir — un avenir moins tributaire du courrier et davantage axé sur la technologie. Parmi les mesures envisagées, mentionnons :

- D'importants investissements dans l'expansion des services de courrier électronique
- L'expansion du service Telepost, qui compte aujourd'hui 300 comptoirs servant 25 villes canadiennes et 21 pays.
- L'expansion du service EnvoyPost
- L'élaboration éventuelle d'un service de lecture des compteurs par les facteurs
- La poursuite de projets en participation avec le secteur privé, afin d'optimiser les possibilités de nos 8 400 bureaux de poste.

LE PLAN D'ENTREPRISE

10. RÉDUCTION DE NOS COÛTS — La direction travaillera de concert avec les syndicats afin de chercher des moyens par lesquels la Société puisse

- Accroître sa productivité et diminuer ses coûts unitaires
- Situer les salaires et avantages sociaux à des niveaux comparables à ceux de ses concurrents directs
- Accroître l'assiduité au travail
- Maintenir les programmes de suppression de postes par les départs naturels
- Se dégager une plus grande marge de manœuvre, afin d'assurer une gestion efficace

LE PLAN D'ENTREPRISE
Conclusion

Le plan prévoit la poursuite constante et l'équilibre judicieux des trois objectifs suivants : qualité du service, amélioration des rapports humains et autofinancement.

Précis d'information — Société canadienne des Postes

LE PLAN D'ENTREPRISE

UNE STRAGÉGIE AXÉE SUR LE CLIENT

Book Tariff
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Tuesday, May 29, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

Transport

RESPECTING:

Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1983

WITNESSES:

(See back cover)

From the Canada Post Corporation:

The Honourable René J. Marin, Chairman, Board of Directors.

Mr. R. Michael Warren, President and Chief Executive Officer.

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1984

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

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 17

Le mardi 29 mai 1984

Président: Maurice A. Dionne

Transports

CONCERNANT:

Rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. pour 1983

TÉMOINS:

(Voir à l'arrière)

De la Société canadienne des Postes:

L'honorable René J. Marin, président du Conseil d'administration.

M. R. Michael Warren, président-directeur général.

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1984

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canada Post Corporation:

The Honourable René J. Marin, Chairman, Board of Directors.

Mr. R. Michael Warren, President and Chief Executive Officer.

De la Société canadienne des Postes:

L'honorable René J. Marin, président du Conseil d'administration.

M. R. Michael Warren, président-directeur général.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Tuesday, May 29, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 17

Le mardi 29 mai 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1983

CONCERNANT:

Rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. pour 1983

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the

Thirty-second Parliament, 1984

Deuxième session de la

trente-deuxième législature, 1984

36354—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Eva Côté
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Blaikie
John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Marcel Ostiguy

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Friday, May 25, 1984:
Mr. Blaikie replaced Mr. Kristiansen.

On Monday, May 28, 1984:
Mr. Forrestall replaced Mr. Wenman.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement

Le vendredi 25 mai 1984:
M. Blaikie remplace M. Kristiansen.

Le lundi 28 mai 1984:
M. Forrestall remplace M. Wenman.

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

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

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 29, 1984
(19)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Mr. Benjamin, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Mazankowski, Turner.

Alternates present: Messrs. Blaikie, Ellis, Gustafson.

Witnesses: *From VIA Rail Canada Inc.*: Mr. Harold A. Renouf, Chairman of the Board; Mr. Pierre A.H. Franche, President and Chief Executive Officer; Mr. R.J. Guiney, Vice-President, Operations; Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Corporate Affairs and Secretary of the Company.

The Committee resumed consideration of the Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1983, pursuant to subsection 75(3) of the Financial Administration Act, chapter F-10, R.S.C. 1970—Sessional Paper No. 322-1/128, which was deemed referred to the Committee on March 28, 1984.

At 9:46 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 10:00 o'clock a.m., the sitting resumed.

Mr. Renouf made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, May 31, 1984.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 29 MAI 1984
(19)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 43, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: M. Benjamin, Mme Côté, MM. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Mazankowski, Turner.

Substituts présents: MM. Blaikie, Ellis, Gustafson.

Témoins: *De VIA Rail Canada Inc.*: M. Harold A. Renouf, président du Conseil; M. Pierre A.-H. Franche, président-directeur général; M. R.J. Guiney, vice-président, Exploitation; M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président, Affaires générales et secrétaire de la Société.

Le Comité reprend l'examen du Rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. portant sur 1983, conformément à l'alinéa 75(3) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C. 1970—Document parlementaire n° 322-1/128, tenu pour renvoyé au Comité le 28 mars 1984.

A 9 h 46, le Comité interrompt les travaux.

A 10 heures, le Comité reprend les travaux.

M. Renouf fait une déclaration, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

A 12 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 31 mai 1984, à 9 h 30.

Le Greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Tuesday, May 29, 1984

• 0941

The Chairman: Order. We shall resume consideration of the annual report of VIA Rail Canada Inc.

This morning we have as witnesses Mr. Harold A. Renouf, Chairman of the Board; Mr. Franche, President and Chief Executive Officer of the Board; Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Secretary and Vice-President, Corporate Affairs; Mr. J.A. Hanna, Vice-President of Finance; and Mr. R.J. Guiney, Vice-President, Operations.

I have been informed that the chairman has a brief statement to open the proceedings, and I would call on Mr. Renouf to proceed now. Before I do that, let me welcome all of you to the committee. I hope the report we hear from you today will indicate that some of the problems that were raised at your last appearance have been resolved and VIA is on an onward and upward track.

Mr. Renouf.

Mr. Harold D. Renouf (Chairman of the Board, VIA Rail Canada Inc.): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I am sorry, gentlemen and lady. We are going to have to wait a few minutes. We are having problems with the equipment. That may sound familiar to you, Mr. Franche. It does not just happen to VIA. In the meantime, I will get some copies of the opening statement in both languages.

I will call the meeting back to order when we have our equipment working.

• 0942

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le mardi 29 mai 1984

Le président: À l'ordre. Nous reprenons l'étude du rapport annuel de Via Rail Canada Inc.

Nos témoins ce matin sont M. Harold A. Renouf, président du conseil; M. Franche, président-directeur général; M. Gabriel Fortin, C.R., secrétaire et vice-président, Affaires de la société; M. J.A. Hanna, vice-président des Finances; et M. R.J. Guiney, vice-président des Opérations.

On m'a informé que le président a une courte déclaration à faire avant que nous ne commençions à l'interroger. Je l'inviterai donc à le faire tout de suite. Avant cela, je vous souhaite à tous la bienvenue au comité. J'espère que ce que vous nous direz aujourd'hui nous permettra de constater que certains des problèmes soulevés lors de votre dernière comparution ont été résolus et que VIA est maintenant sur la bonne voie.

Monsieur Renouf.

M. Harold D. Renouf (président du conseil, VIA Rail Canada Inc.): Merci, monsieur le président.

Le président: Je suis désolé, messieurs et madame, mais il va nous falloir attendre quelques minutes, car nous avons certains problèmes techniques. C'est quelque chose qui doit vous arriver de temps en temps, monsieur Franche. Comme vous voyez, ce n'est pas l'exclusivité de VIA. En attendant, nous allons distribuer la déclaration liminaire dans les deux langues.

Nous reprendrons dès que l'équipement fonctionnera.

• 0958

The Chairman: Order, please. Now that we have had a short recess after that strenuous opening session, we will continue with our hearings. We simply had a slight problem with equipment, which now seems to have been overcome.

I will call again on Mr. Renouf to proceed with his opening statement, please.

Mr. Renouf: Thank you, Mr. Chairman. It is of a general nature and will take about 10 or 12 minutes to read into the record.

It is a pleasure to appear before this standing committee of the House of Commons to discuss the annual report for 1983 for VIA Rail. This year we entitled our report to Parliament, which is our account of our stewardship to the Canadian people, "The Pride, the Paradoxes and the Potential of Passenger Rail".

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Maintenant que nous avons fait une courte pause après cette très dure réunion préliminaire, nous allons continuer nos audiences. Nous avions un léger problème d'équipement; je crois que c'est maintenant réglé.

Je vais donc de nouveau donner la parole à M. Renouf, qui continuera sa déclaration préliminaire.

M. Renouf: Je vous remercie, monsieur le président. Il s'agit d'une déclaration assez générale, qui ne prendra que dix ou douze minutes à lire.

Nous sommes heureux de comparaître devant le Comité permanent de la Chambre des communes pour discuter du rapport annuel de VIA Rail pour 1983. Cette année, nous avons intitulé notre rapport au Parlement, qui rend compte de notre administration au peuple canadien: «La fierté, les paradoxes et le potentiel du transport voyageurs».

[*Texte*]

• 1000

The title was chosen not for its use of what was once called "alliteration's artful aid" but because it seemed to VIA's board of directors and management to epitomize the problems and the promise, the curbs and the challenges facing Canada's national railway company only a decade and a half from the dawn of the Twenty-First Century.

Since its creation in 1977, VIA Rail has inherited more than a century-long tradition and legacy of impact on the growth and life of Canada, as well as the more recent effects of three decades of decline and decay, which finally led the federal government to assume total responsibility for the passenger rail service in this country. VIA was the instrument selected by the government to discharge its responsibilities and to address the shortcomings of those decades. After an uncertain start, marked by a search for new directions, and plagued by a certain inability by all to discuss a clear direction for the future, 1983 will perhaps be seen as the year in which VIA began to turn around. In 1983 VIA's board of directors and management were able to exhibit a significant reduction from the budgeted subsidies from government, as well as tangible signs of progress in many new directions towards a more efficient, effective, and productive railway passenger service for Canada.

It is not easy to reorganize an administrative and business mechanism as large, as complex, and in many ways as inflexible an institution as a passenger railway, steeped in tradition but lacking in new equipment and systems. Nor can it be done overnight. There are few quick fixes available.

Canada has not been alone in neglecting its passenger railway. We share this huge continent with a nation 10 times our size, which had also allowed its once great transcontinental passenger railway system to fall into decay. Since then our neighbours have decided to rebuild their system. But they came earlier to the task than we did. Thus they are somewhat further down the road to renewal than is Canada, albeit with a similar agency of a state-owned corporation at the throttle. At the same time other nations, notably Britain, France, and Japan, have modernized their railway systems and have seized the new technology of high-speed passenger rail to demonstrate dramatically the contemporary relevance and efficacy of this mode of transportation.

In Canada, with its storied role of passenger rail in turn opening up, then settling, and finally welding together our country in Confederation, we too believe high-speed rail can play a modern and economic role in contributing to the life of our country. Where densities of population and passenger potential warrant, we believe relatively large capital investments can be repaid at interest and generate a surplus for passenger rail for the first time in many years. For the most part, we believe these bright opportunities in high-speed rail exist in central Canada, where the great concentrations of Canadian populations are mainly to be found. At the same time we remain conscious of our solemn obligation to Atlantic

[*Traduction*]

Le titre a été choisi non parce qu'il sonne bien, mais parce que, pour le conseil d'administration et la direction de VIA, il semblait résumer les difficultés et les promesses, les contraintes et les défis propres aux services voyageurs par rail du Canada, une décennie et demie à peine avant l'aube du vingt et unième siècle.

Depuis sa création en 1977, VIA Rail a hérité d'une tradition plus que séculaire exerçant un impact sur la croissance et la vie du Canada, ainsi que des conséquences plus récentes de trois décennies de négligence et de déclin qui ont finalement conduit le gouvernement fédéral à assumer la pleine responsabilité des services ferroviaires voyageurs dans ce pays. VIA a été l'instrument qu'a choisi le gouvernement pour prendre charge de cette responsabilité et combler les lacunes de ces décennies. Après des débuts incertains, marqués par la recherche d'une direction nouvelle et frappés de l'inhabilité quasi générale des intervenants à discuter d'une orientation claire pour l'avenir, 1983 sera peut-être perçue comme l'année durant laquelle VIA a amorcé sa volte-face. En 1983, le conseil d'administration et la direction de VIA ont pu afficher une réduction sensible des subventions gouvernementales prévues au budget, ainsi que des signes tangibles de progrès à maints égards, en vue d'accroître l'efficacité et la productivité des services ferroviaires voyageurs du Canada.

Il n'est pas facile de réorganiser un appareil commercial et administratif aussi lourd, aussi complexe et, sous plusieurs aspects, aussi rigide qu'un chemin de fer voyageur, ancré dans ses traditions, dont le matériel et les méthodes n'ont pas été modernisés. Le redressement de la situation ne peut non plus s'accomplir du jour au lendemain. Les «rafistolages» sont rares.

Le Canada n'est pas le seul pays à avoir négligé son chemin de fer voyageurs. Nous partageons un vaste continent avec un peuple 10 fois plus nombreux qui a également laissé péricliter son service voyageurs transcontinental par rail, naguère formidable. Depuis lors, nos voisins ont décidé de reconstruire leur réseau, mais ils se sont attelés à la tâche bien avant nous. Ils sont donc un peu plus avancés sur la voie du renouveau que le Canada, bien qu'une agence similiaire à une société d'État y soit aux commandes. Simultanément, d'autres nations, notamment les Anglais, les Français et les Japonais, ont modernisé leurs réseaux de chemins de fer et se sont emparées de la nouvelle technologie du rail voyageurs à grande vitesse pour démontrer de façon saisissante la pertinence actuelle et l'efficacité de ce mode de transport.

Au Canada, le rôle historique qu'a joué le chemin de fer voyageurs, dans l'ouverture, le peuplement et finalement la confédération de notre pays, nous permet de croire que le rail à grande vitesse peut encore fournir une contribution économique et moderne à la vie canadienne. Là où la densité de population et le potentiel voyageurs le justifient, nous croyons que des investissements relativement importants peuvent être remboursés avec intérêt et générer un surplus pour le rail voyageurs, ce qui ne s'est pas produit depuis plusieurs, plusieurs années. Selon nous, la plupart des perspectives les plus prometteuses des trains à grande vitesse se trouvent dans le Canada central, où se concentrent les plus importantes

[*Text*]

and western Canadians to modernize their rail services and operate trains efficiently and effectively on a value-for-money basis, to use a contemporary term.

In managing Canada's national passenger railway we operate under a bottom-line philosophy; but VIA has in effect two kinds of bottom line. There is the real bottom line we perceive with high-speed rail, where we forecast that we can repay the necessary capital for modernization at interest and generate a surplus. There is another bottom line in Atlantic and western Canada, where we seek to provide a better, more modern, more efficient service at the very lowest cost to the public purse. Here the imperatives of the national interest march with the more private-enterprise measures of profit and loss in our books of account. This is why we categorize VIA's present situation as "the pride, the paradoxes, and the potential of passenger rail".

There is pride among Canadians in the long contribution the passenger railway has made to their history. In warm and convincing support of passenger rail, as we have demonstrated in our attitudinal research last year, Canadians take great pride in what their passenger rail system may yet become; how it may yet serve their modern needs.

• 1005

Finally, the 3,500 employees of VIA take enormous pride in delivering their service to their fellow Canadians. Many are veterans of two decades in the passenger service; many second- or third-generation railway people. Their warm and growing *esprit de corps* is one of VIA's strong, if intangible, assets in the task of rebuilding the railway.

We are proud of our employees. The traditions they honour are being applied to a modern approach, with a respectful eye on history. VIA's board of directors is greatly heartened by the growing response from our staff to the idea of renewal and renaissance. This vital capital is being reinvested to good effect.

We talk of paradoxes because VIA, although a commercial Crown corporation concerned about its deficits, so-called, simply cannot measure all its operations solely by whether they are profitable in the purely monetary sense. We have to develop other matching measures of "profit" to gauge the efficacy of the services we deliver at the behest of the federal government in the national interest. There are paradoxes in our relationships with the two railways over whose tracks we operate. They have their imperatives in moving freight for profit, which often conflict with ours in moving passengers over the same shared right-of-way.

There are paradoxes in the institutional arena in which we operate. VIA's board of directors and management are charged with responsibility and accountability by our shareholder. Yet we must operate through what sometimes seems a complex maze of central agencies, other ombudsmen, ministries, and regulatory agencies. We have to be nimble and deft in steering a firm course through this institutional infrastruc-

[*Translation*]

agglomérations canadiennes. En même temps, nous demeurons conscients de notre engagement solennel envers les Canadiens de l'Atlantique et de l'Ouest: moderniser leurs services ferroviaires et exploiter des trains avec efficacité.

Pour la gestion des services ferroviaires voyageurs du Canada, nous avons adopté une philosophie axée sur la rentabilité, certes, mais à VIA, deux types de rentabilité ont cours. D'abord, la rentabilité réelle que nous entrevoyons avec le rail à grande vitesse, nous permettant de rembourser avec intérêt le capital nécessaire à la modernisation et d'obtenir un surplus. Ensuite, la rentabilité dans l'Atlantique et l'Ouest du Canada, où nous cherchons à offrir un meilleur service, plus moderne et plus efficace au plus faible apport de deniers publics. Ici, les impératifs de l'intérêt national vont de pair avec les mesures profits-et-pertes de l'entreprise privée dans nos livres de comptes. Voilà pourquoi nous décrivons la situation actuelle de VIA comme étant «la fierté, les paradoxes et le potentiel du transport voyageurs».

Les Canadiens tirent fierté de la longue participation du rail voyageurs à leur histoire. L'appui solide et enthousiaste qu'ils accordent au rail voyageurs (un sondage mené l'an dernier l'a démontré) montre que les Canadiens éprouvent une grande fierté pour ce qu'un réseau ferroviaire voyageurs peut encore devenir, comme il peut encore répondre à leurs besoins actuels.

En fin de compte, les 3,500 employés de VIA sont très fiers des services qu'ils offrent à leurs concitoyens canadiens. Beaucoup sont des anciens qui ont 20 ans d'expérience des passagers; beaucoup sont des cheminots de la deuxième ou troisième générations. Leur attitude chaleureuse, leur esprit de corps, bien qu'intangibles, sont un des grands atouts de VIA dans la reconstruction.

Nous sommes fiers de nos employés. Les traditions qu'ils respectent sont adaptées aux réalités modernes dans le respect du passé. Les réactions de plus en plus positives du personnel face au renouveau et à la renaissance des chemins de fer encouragent beaucoup le conseil d'administration. C'est un capital vital qui est réinvesti à bon escient.

Si l'on parle de paradoxes, c'est que VIA, tout en étant une société de la Couronne commerciale que les déficits préoccupent, ne peut tout simplement mesurer son succès en termes de rentabilité exclusivement. Nous devons trouver d'autres mesures parallèles des «bénéfices» pour juger de l'efficacité des services que nous assurons à la demande du gouvernement fédéral et dans l'intérêt national. Voilà le paradoxe de nos relations avec les deux chemins de fer sur les lignes dont nous sommes responsables. Ils ont leurs impératifs, ils transportent du fret pour faires des bénéfices, ce qui, souvent, entre en conflit avec le transport de nos passagers sur les mêmes voies.

Dans notre cadre institutionnel également, il y a des paradoxes. Le conseil d'administration et la direction de VIA sont responsables devant nos actionnaires. Pourtant, nous devons également tenir compte de l'opinion de tout un dédale d'organismes gouvernementaux, ombudsmen, ministères et organismes de réglementation. Il faut beaucoup de souplesse et de dextérité pour naviguer dans toute cette infrastructure

[*Texte*]

ture. The setting of such a course would be facilitated by VIA legislation which would set forth the mission, objectives, powers, and responsibilities of the corporation.

The Government of Canada must be prudent in meeting the many demands on it to invest its capital in these straitened times. There is no money to waste. In renewing Canada's transportation infrastructure, our shareholder, the designated Minister, must weigh and choose between the respective claims of competing transportation modes. He must hear plaints that VIA, as an agency of the Crown and subsidized, is competing with private enterprise. Yet we must recognize that no transportation mode in Canada is free from subsidy. VIA's subsidy is simply more visible, right in our very books of account, which you are in effect examining today.

These, then, are some of the paradoxes.

The bright potential is also there for all to see. As we move forward toward the end of the Twentieth Century, which was to belong to Canada, I believe it incumbent upon all of us in public life to take a fresh and searching look at what a modern passenger railway, tailored to Canada's specific needs and managed under sound business principles, can contribute into the Twenty-First century. We believe we have demonstrated that management has already effected a turn-around.

We believe high-speed rail on the right routes in Canada can earn back its capital at interest and return a surplus. We are anxious to proceed with detailed engineering and other studies which will demonstrate whether or not our feasibility study findings, now in hand, are borne out by a more precise evaluation of both costs and revenues. As the present evidence stands, the outlook is encouraging.

We believe we can re-equip our other services, manage them better, and operate with a respectable bottom line, even if that bottom line reveals a measured, budgeted, predictable contribution from government. In re-equipment and modernization we see a Canadian railway supply industry furnishing jobs and perhaps exports for Canada. Finally, we see a modern VIA, with the attractive power of a high-speed rail line between Canada's greatest population centres and its national capital, contributing to both domestic and foreign tourism, as well as to greater national unity.

This is potential, indeed.

Mr. Chairman, I have deliberately sought to use a broad brush in these opening remarks. Mr. Pierre Franche, VIA's President and Chief Executive Officer, and I are here today, as well as other senior officers, to answer to Parliament for our stewardship of VIA. Our annual report is before you. Other documents are available to you. We will seek to respond to any questions you may pose.

[*Traduction*]

institutionnelle. Si VIA était régie par une loi qui préciserait sa mission, ses objectifs, ses pouvoirs et ses responsabilités, cela faciliterait beaucoup la navigation.

En ces temps difficiles, le gouvernement du Canada doit faire preuve de prudence face aux nombreuses sollicitations de fonds qui lui parviennent. Il n'y a pas d'argent à gaspiller. Pour rajeunir l'infrastructure des transports canadiens, notre actionnaire, le ministre désigné, doit peser et choisir les demandes qui lui parviennent des autres secteurs du transport. Il doit écouter les gens se plaindre de ce que VIA, agence d'État subventionnée, concurrence l'entreprise privée. Pourtant, il ne doit pas oublier que tous les modes de transport sont subventionnés au Canada. Tout simplement, les subventions versées à VIA sont plus visibles, et nos livres de comptes, que vous examinez aujourd'hui, sont grands ouverts devant tout le monde.

Voilà donc une partie des paradoxes.

La richesse du potentiel du rail voyageurs est également visible pour tous. Le XXe siècle devait appartenir au Canada, et maintenant qu'il tire à sa fin, c'est à nous, qui occupons des postes publics, de jeter un regard neuf et critique sur le rôle qu'un chemin de fer voyageurs moderne, conçu pour répondre aux besoins particuliers du Canada et géré selon des principes d'affaires rationnels, peut jouer au XXIe siècle. Nous croyons avoir déjà démontré que la direction avait fait volte-face.

Nous sommes convaincus que le rail à grande vitesse sur les itinéraires appropriés du Canada peut récupérer le capital investi avec intérêt, et même produire des excédents. Nous voulons faire des études de génie détaillées pour confirmer par une évaluation plus précise des coûts et des produits les conclusions de notre étude de faisabilité qui sont maintenant disponibles. D'après les premières constatations, les perspectives sont encourageantes.

Nous croyons pouvoir moderniser nos autres services, les administrer mieux et avoir un meilleur bilan, même si ce bilan doit continuer à montrer une contribution mesurée, justifiée et prévisible de la part du gouvernement. Quant au remplacement du matériel et à la modernisation, nous envisageons une industrie canadienne de fournitures ferroviaires qui créera des emplois et exportera peut-être même à l'extérieur du Canada. Enfin, nous voyons VIA modernisée, avec tous les attraits d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre les deux centres les plus peuplés du Canada et sa capitale nationale. Elle devrait pouvoir faire une contribution importante au tourisme intérieur et étranger et renforcer encore l'unité nationale.

C'est tout un potentiel.

Monsieur le président, c'est à dessein que je m'en suis tenu aux principales caractéristiques de nos projets. Le président-directeur général de VIA, M. Pierre Franche, et moi-même, sommes ici aujourd'hui pour rendre compte au Parlement de notre gestion de VIA. Vous avez sous les yeux notre rapport annuel. D'autres documents sont à votre disposition. Nous allons tâcher de répondre à toutes vos questions.

[*Text*]

• 1010

We welcome the opportunity to explain our direction to you, for through you we can be heard and held accountable by our 25 million shareholders. We seek their continued support in the task we are carrying out for them.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Renouf. It is a very upbeat statement. It even contains a strong thread of hope, and I guess faith as well. I think that is important for the future of passenger rail.

With that, I will go to our first questioner, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Renouf, you have talked about the difficulties VIA has experienced since the time of its inception, and I think we can all sympathize with those difficulties. As the chairman has indicated, you have also incorporated into your statement a rather upbeat tone and a sense of cautious optimism, I take it.

I guess what we in this committee would like to say is that we would certainly like to share that optimism with you. However, we had the benefit of Mr. Nicholas Vincent, of Transport 2000, before the committee just last week. He expressed outright pessimism about the future of VIA Rail. I think you recognize that Transport 2000 has been a staunch supporter of the initiatives of VIA Rail and the need to develop an effective, reliable, and adequate rail passenger system in Canada. But he stated—and I would just like to quote and then ask you to comment. He stated at page 15—25:

> We are very concerned that VIA is facing a very uneasy future. Part of this is defined by VIA's deficit, which is still very large, despite the efforts to reduce it. Part of it is decided by the level and quality of VIA service, which is very uneven. Part of it is defined by the arcane nature of the way VIA does things. We have still not seen any published five-year plans of what VIA is going to be doing. We have a number of promises, both from the Transport Canada area and from the VIA area, about upgrading and modernizing the system, and of course reducing costs and getting more passengers. We would very much like to see a clarity in this and not a generalized document such as the annual report, which leaves many more questions than answers.

Quite frankly, Mr. Chairman, I think that statement more or less summarizes the view of many who are keen and staunch supporters of VIA Rail and the system that we would all like to see.

Mr. Renouf: Mr. Chairman, let me attempt to respond to a number of items contained within that quotation, not in a defensive manner but rather as openly as I can; and then to the extent that the president has supplementary views, through you, I would ask him to supplement.

Addressing first the deficit, yes, it is a deficit by proper definition. But there are routes that are maintained in the national interest in Canada wherein the government subsidizes. In the two illustrations from my part of the country, CN

[*Translation*]

L'occasion que vous nous donnez d'expliquer notre administration est précieuse, car cela nous permet de nous faire entendre de n°s 25 millions d'actionnaires devant lesquels nous sommes responsables. Nous avons besoin de leur soutien pour poursuivre notre tâche en leur nom.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Renouf. Voilà une déclaration très dynamique. On y décelle même un très net optimisme, et j'espère également, une certaine mesure de foi. Cela me semble important pour l'avenir du rail voyageurs.

Cela dit, je vais donner la parole au premier intervenant, M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Renouf, vous nous avez parlé des difficultés de VIA depuis sa création, et nous comprenons tous ces difficultés. Comme le président l'a dit, le ton de votre déclaration est plutôt dynamique, on y constate un optimisme tempéré de prudence.

Toutefois, la semaine dernière encore, nous avions l'occasion d'entendre M. Nicholas Vincent, de Transport 2000. Il est parfaitement pessimiste quant à l'avenir de VIA. Vous devez savoir que Transport 2000 a toujours soutenu les initiatives de VIA et reconnu la nécessité de mettre sur pied un réseau de transport voyageurs sûr, efficace, bien conçu. Mais il a dit, et je vais citer un passage que je vous demanderai de commenter, il a dit à la page 15-25:

> Nous nous préoccupons du fait que l'avenir de VIA est mis en doute. Il y a la question de son déficit, qui reste très grand, malgré les efforts pour le réduire. Il y a aussi la question du niveau et de la qualité de ses services, qui varient. Il y a la façon ésotérique dont elle fait les choses. Nous n'avons jamais vu des plans quinquennaux. Et Transports Canada et VIA Rail ont fait beaucoup de promesses sur l'amélioration et la modernisation du système, et sur la réduction des coûts et l'augmentation des nombres de passagers. Nous aimerions des précisions, et pas un document d'ordre très général tel le rapport annuel, qui pose beaucoup plus de questions qu'il ne donne de réponses.

Franchement, monsieur le président, cette déclaration résume remarquablement bien l'opinion de beaucoup de gens qui sont toujours des défenseurs de VIA et d'un système de transport par rail idéal.

M. Renouf: Monsieur le président, je vais essayer de répondre à plusieurs points de cette citation, non pas sur la défensive, mais le plus ouvertement possible. Ensuite, je demanderai au président-directeur général de vous faire part de ses opinions, s'il en a d'autres.

Commençons par le déficit; effectivement, par définition, il s'agit bien d'un déficit. Mais il y a des lignes qui sont entretenues dans l'intérêt national du Canada et subventionnées par le gouvernement. Je peux vous donner deux exemples dans ma

[*Texte*]

Marine receives a subsidy for transportation services to Prince Edward Island. It is called 'subsidy"; it is called "contract revenue"; it is called "subvention". It is not called "deficit". Northumberland Ferries Ltd., a private organization serving northern Nova Scotia and eastern Prince Edward Island, similarly receives support. It is not called a "deficit".

• 1015

But if we run from point A to point B by direction in the nationaI interest, in circumstances where cost could never be recovered with the best of equipment and the best of management, yet that element is called deficit. I state that not in rejection of the word "deficit", but in explanation of it.

In terms of service, as the president and vice-president of operations can more ably state, yes, our service is less than what we would want, without question. We are trying to upgrade as quickly as we can but within a long time span. We must consider the existing equipment we have, seeking new equipment, de-bugging the new equipment, because essentially it went from design to production, and now recommending the development of a prototype for other services in parts of Canada; but the lead time for that type of development is very long. It is years, not months.

Our methods are in part tied in to the type of equipment we are now using and to the problems evident and inevitable in respect of equipment that is essentially 30 years old.

VIA has a new management. It has had a management reorganization. It is reorganizing its systems. It is reorganizing and changing the attitudes of employees toward the public, toward the passengers but, again, those elements take time. Again, I am not making that by way of apology, just a simple statement of fact.

The Annual Report—yes, it is a condensed document. This time, we chose to abandon the standard, almost boiler-plate type of annual report that is put out in North America, by going to a magazine format, with the hope that more people would read parts of it than had been read in previous years. So the style, the choice of the magazine format, was a deliberate attempt by the directors and management of VIA to attract attention to the document. But there is a limit to how much can be put in an annual report.

In terms of the release of a five-year plan, that really is a matter that should be addressed to the Minister. We do have a five-year plan. We are presently working on the annual update of that five-year plan. But with all respect to Transportation 2,000, it becomes a matter of policy to what extent a very detailed analysis and forecast of the corporation would be made public.

Mr. Mazankowski: Can I deal with a couple of specifics then, and bear in mind, sir, that the comments and the

[*Traduction*]

région; CN Marine reçoit des subventions pour la liaison avec l'Île-du-Prince-Édouard. On appelle cela «subventions»; on appelle cela «revenu de contrat»; on appelle cela «subsides». On n'appelle jamais cela un «déficit». La compagnie *Northumberland Ferries Ltd.*, un organisme privé qui dessert le nord de la Nouvelle-Écosse et l'est de l'Île-du-Prince-Édouard, reçoit également un soutien financier. On n'appelle pas cela un «déficit».

Mais si nous assurons un service entre un point A et un point B, au nom de l'intérêt national, dans des circonstances où les coûts ne pourraient jamais être recouvrés quelle que soit la qualité de l'équipement et de la gestion, il s'agit là d'un déficit. Je ne veux pas ici refuser d'utiliser le terme «déficit», je veux simplement l'expliquer.

Pour ce qui est du service, le président et le vice-président aux opérations sont encore mieux placés que moi pour le dire—effectivement, nous aimerions en améliorer la qualité. Nous essayons de le faire aussi rapidement que possible, en répartissant les charges sur une période suffisamment longue. Nous devons prendre en considération la qualité du matériel actuel, nous devons intégrer un nouveau matériel, rôder ces derniers, puisque pour l'essentiel ils sont passés de la planche à dessin au stade de la production, et nous devons maintenant recommander la mise au point d'un nouveau prototype pour le service dans d'autres régions du Canada; mais les délais pour cela sont très longs. On compte en années, et non plus en mois.

Nos méthodes sont en partie adaptées au type de matériel que nous utilisons, et notamment aux problèmes inévitables que pose un matériel vieux de 30 ans pour l'essentiel.

VIA dispose d'une nouvelle direction. Celle-ci a été réorganisée. On réorganise également les structures et les méthodes. On revoit en effet toute la politique de relation entre les employés et les passagers, mais tout cela prend du temps. Là encore, il ne s'agit pas de s'excuser, mais simplement de dire où en sont les choses.

Pour ce qui est du rapport annuel—oui, c'est un document très condensé. Cette fois, nous avons effectivement décidé d'abandonner la forme traditionnelle et stéréotypée du rapport annuel nord-américain, en choisissant un format et une mise en page comme on les connaît dans la publication des périodiques, espérant ainsi attirer plus de lecteurs que les années passées. Donc, ce nouveau style et ce format de magazine sont une tentative consciente de la direction de VIA pour attirer l'attention sur son rapport annuel. Mais, évidemment, ce dernier ne peut pas contenir plus qu'il ne peut contenir.

Pour ce qui est de la publication d'un plan quinquennal, voilà une question qui devrait être plutôt adressée au ministre. Nous avons effectivement un plan sur cinq ans. Nous travaillons en ce moment à la mise à jour annuel de ce plan. Mais, et sauf le respect dû à *Transportation 2000*, tout dépend de la politique que l'on adopte pour ce qui est de la publication détaillée des analyses et des prévisions de la société.

M. Mazankowski: J'aimerais ici poser quelques questions plus particulières, en ne perdant pas de vue, monsieur, que mes

[*Text*]

questions that I am posing are in a—I hope you will take them in a constructive way.

Mr. Renouf: I understand that, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: It is important for us to ask penetrating questions in order to get the answers I think we seek.

Mr. Renouf: Certainly.

Mr. Mazankowski: For example, you are cognizant of the revenue and expenditures. Looking at your Annual Report, in 1979, the VIA operation was enjoying a 30% cost recovery. Today, on the base of the 1983 report, it slipped to between 26% and 27%—according to my calculations, more or less. And, again, as Mr. Vincent pointed out before the committee the other day, Amtrak's cost recovery is 54% and rising; we are 26% and 27% and declining. It does not auger well. And, of course, many of us who took issue with the 1981 cutbacks clearly said that this would happen, because you were cutting your revenue base while maintaining essentially the same fixed cost basis.

And my colleague, Mr. Mayer, put a question on the Order Paper which really substantiates that fact, where he asked the question: "In 1983, what was the annual passenger load on the VIA train route from Winnipeg to Saskatoon and what was the cost of operating the route?"

• 1020

Well, the answer, as provided by VIA, said that in 1983, the annual passenger load on the VIA train route from Winnipeg to Saskatoon was 33,330 passengers and the cost of operating the route was $9,143,000 plus, which works out to a cost of $274.32 per passenger. And when I put this question to Mr. Vincent, he said, Well, I told you so. When you reduce the service and put on sort of a haphazard service in an attempt to attract passengers, in a way in which your fixed costs are high because you have got to run the system and then put the system in place, but not provide the kind of service that would be attractive to passengers, you are going to have those kind of loss ratios.

Now, if we have that sort of thing multiplied across the country, it is no wonder that we are going down in terms of improving our revenue expenditure position. Also, as Mr. Vincent pointed out, he said that he would like to see a more accurate breakdown of what he calls "the white-collar bureaucracy" because he said, in his view, there has not been enough reduction, rationalization or restraint in the administration and bureaucratic segment of the operations of VIA Rail. I mean, those are his statements. He is an analyst. He does a lot of study and a lot of examination into this thing. I put the question to you, sir.

Mr. Renouf: Mr. Chairman, I am not going to attempt to rebut Mr. Vincent. He is entitled to his view. Again, I would like to state matters from my point of view, but in response to the Hon. Member's question.

[*Translation*]

observations et mes questions sont—je l'espère—comprises de façon constructive.

M. Renouf: C'est bien ainsi que je l'entends, monsieur le président.

M. Mazankowski: Il est important parfois que nous insistions un peu dans nos questions, pour pouvoir obtenir les réponses que nous voulons.

M. Renouf: Certainement.

M. Mazankowski: Ainsi, pour ce qui est des recettes et des dépenses. Votre rapport annuel de 1979, indique pour l'exploitation de VIA un recouvrement des charges et coûts à 30 p. 100. Aujourd'hui, le rapport de 1983 nous montre que ce pourcentage est tombé à 26 et 27 p. 100, plus ou moins, d'après mes calculs. Et, comme M. Vincent le disait devant le Comité l'autre jour, Amtrak a un pourcentage de 54 p. 100 dans ce domaine; nous en sommes ici à 26 et 27 p. 100, et la situation se détériore. Tout cela n'est pas très bon signe, et, bien sûr nous avons été nombreux ici à dire qu'après les supressions de 1981 cela était inévitable, puisque vous vous priviez de certaines recettes en maintenant essentiellement les mêmes frais fixes.

D'ailleurs, mon collègue M. Mayer, a posé une question au *Feuilleton*, où il demande combien de voyageurs ont été transportés par VIA en 1983 entre Winnipeg et Saskatoon, et quel est le coût d'exploitation sur ce trajet.

La réponse fournie par VIA indique un trafic voyageur pour 1983 entre Winnipeg et Saskatoon de 33,330 personnes, et un coût d'exploitation de 9,143 mille dollars ou plus, ce qui fait donc 274,21$ par voyageur. Lorsque j'en ai parlé à M. Vincent, il m'a répondu qu'il m'avait prévenu. Lorsque vous imposez des réductions et suppressions, et que vous créez ensuite un nouveau service assez hasardeux pour essayer d'attirer des voyageurs, mais d'une façon qui maintienne très élévés les coûts fixes parce qu'il faut faire marcher tout cela et mettre le nouveau service en place—sans toutefois offrir la qualité qui attirerait véritablement les voyageurs—vous êtes condamnés à avoir ce genre de déficit.

Si l'on multiplie ce genre d'expérience au Canada, rien d'étonnant à ce que le rapport entre les recettes et les dépenses se détériore. M. Vincent a également dit qu'il aimerait avoir un tableau plus détaillé de ce qu'il appelle «la bureaucratie à col blanc», dont il pense que VIA ne l'a pas suffisamment comprimé et rationalisé. Voilà donc ses déclarations. Or, il est spécialiste, il fait beaucoup d'études et d'analyses de ce genre. Je vous pose donc la question à vous maintenant, monsieur.

M. Renouf: Monsieur le président, je ne vais pas chercher à contredire M. Vincent. Il est libre de penser ce qu'il veut. Je voudrais simplement présenter les choses de mon point de vue, en répondant à la question de l'honorable député.

[*Texte*]

As to the 30 and 26, I will have to ask either the president or the vice-president of finance or operations . . .

Mr. Mazankowski: I know he is a wizard at figures, so he will have it all figured out.

Mr. Renouf: No, this is very pragmatic. I have to be careful, as a professional accountant, that I do not overwhelm any audience with a maze of figures and, as you know, that is not my style before a House or a Senate committee.

But let me address the year that I know, because I came on charge on December 1, 1982. Indeed, the president is 30 days my senior. He became chief executive officer on November 1, 1982. So the year 1983 is the year of which I have knowledge. The rest is just the absorption of history.

When we set up for 1983—by "we", I mean Mr. Franche and myself—the estimates for 1983 had already been approved by the board of directors and, in due course, were approved by government and, indeed, by Parliament through the Estimates.

With the then Minister of Transport, we set a best-efforts objective of reducing those estimates by $100 million over three years. With respect, Mr. Chairman, that objective was obtained—achieved in 1983, in one year, as to at least $93 million and probably, if I went searching, I might be able to find a few more dollars that would be represented by savings.

Again, at the risk of being personal, that is a substantial achievement. The $537 million that was in the Estimates came in at $451 million, marginally above the $434 million of 1982. And if you wish, Mr. Chairman, I can explain by coincidence the $17 million, which has to do with the manner in which back-shopping is accounted for.

If you take my word that if were adjusted to conform with the presentation of 1982, then I could substantiate to this committee that the net expenditures, the government contribution by way of deficit so-called, was no more in 1983 than it was in 1982.

• 1025

Yet 1983, as we all know, continued a level of inflation that was high in the early part and subsidized to a lower rate in the lower part. So I guess the answer, in part, is the perspective of the individual; the answer, in part, is also the time factor that is necessary in a railway company to initiate a change and then to see the results of change.

The Chairman: One final question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to just open this up and perhaps I can follow up in the second round. It is the question of the impact of deregulation.

[*Traduction*]

Pour ce qui est de ces pourcentages de 30 et 26 p. 100, il va falloir que je demande au président ou au vice-président aux Finances ou à l'Exploitation . . .

M. Mazankowski: Je sais que c'est un sorcier des mathématiques, et je suis sûr qu'il a tout cela tout près.

M. Renouf: Non, il s'agit simplement d'être pratique. Je dois faire attention, étant donné que je suis comptable de mon état, à ne pas perdre mon auditoire dans un dédale de chiffres, et—comme vous le savez vous-même—ça n'est pas du tout mon genre lorsque je réponds aux questions d'un comité de la Chambre ou du Sénat.

Permettez-moi donc de commenter les chiffres de l'année que je connais, c'est-à-dire 1983, puisque j'ai pris mes fonctions le 1er décembre 1982. Le président, d'ailleurs, est mon aîné de 30 jours, à la société, puisqu'il est président directeur général depuis le 1er novembre 1982. Je vais donc vous parler de l'année 1983, le reste c'est de l'histoire.

Lorsque nous abordions l'année 1983—c'est-à-dire M. Franche et moi-même—le budget de 1983 avait déjà été approuvé par le conseil d'administration et, en bonne et due forme, par le gouvernement et le Parlement sous forme du Budget.

Avec le ministre des Transports de l'époque, nous nous sommes fixés pour objectif maximum une réduction du budget de 100 millions de dollars en trois ans. Sauf votre respect, monsieur le président, j'aimerais dire ici que cet objectif a été atteint—du moins pour l'année 1983, où nous avons réalisé 93 millions d'économies, et en cherchant bien je pourrais certainement trouver quelques dollars à y ajouter.

On risque donc de trop parler de moi, je dirais tout de même que c'est une réalisation importante. Les 537 millions de dollars du Budget sont réduits à 451 millions de dollars, c'est-à-dire un peu au-dessus des 434 millions de dollars de 1982. Si vous le voulez, monsieur le président, je pourrais vous expliquer d'où viennent ces 17 millions de dollars, qui ont affaire avec la façon dont nous inscrivons des arriérés dans notre comptabilité.

Et vous pouvez m'en croire sur parole, si nous présentions le bilan comme il l'a été en 1982, je pourrai montrer au Comité que la dépense nette, c'est-à-dire la contribution de l'État en contre-partie des déficits, n'est pas supérieure en 1983 à ce qu'elle était en 1982.

Pourtant en 1983, comme nous le savons tous, un niveau d'inflation élevé s'est maintenu au début de l'année et il y a eu un taux de subvention inférieur par la suite. Je suppose que cela dépend de la perspective individuelle; il faut aussi tenir compte du temps nécessaire à une société ferroviaire pour appliquer un changement et ensuite voir les résultats.

Le président: Une dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je vais tourner à un autre sujet et continuer lors du deuxième tour. Il s'agit de l'impact de la déréglementation.

[*Text*]

Again, taking up on the points that Mr. Vincent raised before the committee last week, he had indicated to the committee that the advent of deregulation in the airlines and other segments of the economy in the United States is having a very dramatic impact upon the future role of rail passenger service in that country. He implied in that statement that a similar type of impact could very well occur in Canada, depending upon the degree and the speed with which the airline system is deregulated.

I am wondering if you have taken the opportunity to examine the potential impact, and whether you are looking at it on the basis of how it may affect your intermediate and longer-range planning?

Mr. Renouf: Mr. Chairman, with your permission, since that is operations, may I direct it to the president in consideration?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. P. Franche (President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada, Inc.): Mr. Chairman, on the issue of deregulation, first of all I guess I must be proud that we at VIA are more optimistic and those at Transport Canada are more pessimistic. If it was the other way around, I think it might be very disastrous on the management of the company. We look to the future and not to a disaster aspect.

On deregulation, and it is not factual information at this stage, but I have been told that contrarily, Amtrak felt it had not had such a disastous affect on their operation. But notwithstanding that, we have already felt, let us say, the impact of competition between the airlines, but principally on the Transcon service this year—Transcontinental East and Transcontinental West. We had to respond with discounts to counter that, at least in order to minimize the bottom line impact on the company.

We have been successful in that sense, but I must say it is not improving the bottom line. It is a type of operation that makes it very difficult for us. We are going to have to adjust a lot more to that competition if it materializes on the corridor. That we are not sure of at this stage. We are doing work internally right now to try to assess the impact of deregulation, and I guess we will have to see what the players do on the corridor.

We know that on the Transcon, I do not think the rates can go much lower than they are right now with the airlines. They have gone down to, I think CP Air to Halifax is about 60% discount or something like that. That is about as far as you can go. Whether it gives the customer better choice of airlines and so forth we will have to see, but finally, you do not fly for free.

Our concern is more on the corridor as to what it would do, and that we do not know what the players are going to do at this stage.

The Chairman: Mr. Mazankowski. I have you down for a second round.

Mr. Mazankowski: Yes.

Le président: Monsieur Deniger, vous avez la parole.

[*Translation*]

Pour en revenir à ce qu'a dit M. Vincent au Comité la semaine dernière, il a soutenu que la déréglementation du secteur aérien et d'autres éléments de l'économie américaine affectent très radicalement le rôle envisagé à l'avenir pour le service voyageur des trains aux États-Unis. Il a laissé entendre qu'on pourrait s'attendre à des répercussions semblables au Canada, selon le degré de déréglementation et la vitesse avec laquelle ce nouveau système est instauré.

Avez-vous étudié les incidences de cette mesure, notamment par rapport à votre planification à moyen et à long termes?

M. Renouf: Monsieur le président, puisqu'il s'agit des opérations, je voudrais demander au président de répondre.

Le président: Monsieur Franche.

M. P. Franche (président et directeur général VIA Rail Canada Inc.): Monsieur le président, pour ce qui est de la déréglementation, je suis fier de dire qu'à VIA Rail, nous sommes plus optimistes que les pessimistes de Transports Canada. Si c'était le contraire, je crois que cela augurerait mal pour l'avenir de la société. Nous envisageons l'avenir avec espoir, sans nous attendre à une catastrophe.

Même si cela n'a pas été confirmé, j'ai eu des renseignements contraires des vôtres, selon lesquels AMTRAK n'estime pas que la déréglementation avait un effet si désastreux sur ses opérations. Malgré cela, nous avons déjà senti l'impact de la concurrence avec les lignes aériennes, surtout pour le service transcontinental est et ouest. Nous avons dû offrir des rabais afin de limiter les répercussions financières sur la société.

Cela a été un succès dans une certaine mesure mais je dois dire que cela n'améliore pas notre situation financière. C'est un genre de service qui nous met dans une situation très difficile. Nous allons devoir faire beaucoup d'efforts d'ajustement si nous devons faire face à la même concurrence dans le cas du corridor. Pour l'instant nous n'en sommes pas sûrs. Nous faisons des études afin d'évaluer les incidences de la déréglementation et je suppose que nous devons attendre voir ce qui se passe dans le corridor.

Pour ce qui est du transcontinental, je ne pense pas que les tarifs aériens puissent descendre beaucoup plus bas. Dans le cas de CPR jusqu'à Halifax, je crois qu'il y a un rabais d'environ 60 p. 100 et il serait presque impossible d'aller plus loin. Quant à savoir si le client a un meilleur choix, on verra mais en fin de compte on ne peut pas prendre l'avion gratis.

C'est surtout les intentions de nos concurrents dans le corridor qui nous intéressent, mais pour l'instant, nous ne savons pas ce qu'ils veulent faire.

Le président: Je vous ai inscrit pour un deuxième tour, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Oui.

The Chairman: Mr. Deniger, please.

[*Texte*]

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Franche, ce matin, je me référerai à un discours que vous avez prononcé le 28 février 1984 à l'Institut d'administration publique du Canada, à Québec, ainsi qu'à une déclaration que vous avez faite le 22 février 1983 devant le Comité permanent des comptes publics, tout en poursuivant sur le sujet abordé par M. Mazankowski, mais à un autre point de vue.

• 1030

J'aimerais discuter avec vous de votre tarification. M. Mazankowski disait tout à l'heure que, au cours des dernières années, le ratio dépenses-revenus a chuté de 30 à 26 p. 100. Je serais curieux de savoir quel impact le programme des 6 et 5 a eu sur cette chute. Si le gouvernement n'avait pas imposé ce plafond qui s'est reflété à la Commission canadienne des transports, vos tarifs auraient-ils été majorés de plus de 6, 5 et maintenant 4 p. 100? Est-ce que cela veut dire que vous vous seriez maintenus à 30 p. 100 par rapport è vos dépenses ou même davantage?

M. Franche: Monsieur le président, si je me rappelle bien l'intervention de M. Mazankowski, et il me corrigera si je me trompe, je crois que

you compared 1979 with 1983—correct?

Mr. Mazankowski: That is correct, sir.

Mr. Franche: Okay.

Pour ce qui est de l'année 1979, nous n'avons les chiffres que pour une partie de l'année. Je crois qu'il n'est pas très juste, à VIA Rail, de comparer la première année, alors qu'il y avait très peu d'opérations. On me dit que ce n'était pas une opération complète à ce moment-là. Cela dit, je dois ajouter deux choses. Evidemment, nous sommes sous le régime des 6 et 5. Cela ne nous a pas donné la flexibilité désirée. Nous comprenons la politique du gouvernement dans ce domaine-là. D'autre part, cela nous a permis de nous préparer pour le jour où nous pourrions fonctionner avec un peu plus de flexibilité en ce qui concerne notre tarification.

Notre désir serait, évidemment, d'établir sur chaque marché une tarification qui correspondrait à ce que l'on appelle en anglais *what the market will bear*. Cela nous permettrait probablement d'optimiser nos revenus. Avec une tarification type des 6 et 5, les inégalités demeurent. Je dois dire que dans le moment, la base par mille est la même partout au pays. Je ne crois pas que cela réponde à nos besoins futurs si nous voulons optimiser nos revenus.

Je dois dire, d'autre part, que nos opérations en 1983, si on fait l'exercice des 451 millions de dollars . . . Je vous réfère au rapport annuel de l'an dernier où on indiquait, pour 1982, 449 millions de dollars; cette année, on indique 432 millions de dollars. C'est que chaque fois que nous faisons rapport des subventions reçues ou des revenus en provenance du gouvernement, nos prévisions en ce qui concerne certains coûts ne se sont pas réalisées. Par exemple, les fameuses 13e et 14e factures, nous les prévoyons . Si elles sont moins élevées que prévu, on réduit nos coûts; s'il y a d'autres coûts, des contingences, on les réduit. Donc, en comparant ce que l'on prévoyait

[*Traduction*]

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Franche, this morning I will be referring to a speech which you gave on February 28, 1984 to the Public Administration Institute of Canada in Quebec City as well as to a statement you made on February 22, 1983 to the Standing Committee on Public Accounts, and I shall also be continuing the subjects raised by Mr. Mazankowski but from another point of view.

I would like to discuss your rates with you. Mr. Mazankowski said that over the past several years the revenue-expenditure ratio dropped from 30% to 26%. I would be interested to know what the impact of the 6 and 5 program was on this drop. If the government had not set this ceiling which was taken into account by the Canadian Transport Commission, would your tariffs have been increased by more than 6, 5 and now 4%? Does that mean that you would have kept this level at 30% in relation to your expenditures or even raised it?

Mr. Franche: Mr. Chairman, if I remember Mr. Mazankowski's comments, and he will correct me if I am mistaken, I believe that

vous avez comparé 1979 avec 1983, n'est-ce pas?

M. Mazankowski: Oui, monsieur.

M. Franche: Très bien.

For 1979 we have figures only for part of the year. I do not believe that it is fair for VIA to compare this first year when there were very few operations. I have been told that it was not a full operation at that time. Having said that, I should add two points. Of course, we are under the 6 and 5 restrictions. This does not give us the flexibility which we would like. We understand the government's policy in this matter. On the other hand, this has enabled us to get ready for the day when we will be able to operate with a bit more flexibility with respect to our rate structure.

We would of course like to establish for each market a rate structure in keeping with what the market will bear. This would probably allow us to optimize our revenues. With standard rates of 6 and 5, inequalities remain. I must say that at the present time the base per mile is the same throughout the country. I do not believe that this is in keeping with our future needs if we want to optimize our revenues.

I must also say that our operations in 1983, taking into account the $451 million . . . I refer you to last year's annual report with a figure for 1982 as $449 million; this year it is $432 million. Every time we report the grants received or the income from the government, our forecasts relating to certain costs do not materialize. For example, we do make provision for the famous 13 and 14 bills. If they are not as high as expected, we lower our costs; if there are other costs, contingencies, we reduce them. Therefore, when we compare our forecasts last year for 1982 and the figures we have this year for 1982, we note a reduction of $17 million compared to what

[*Text*]

l'an dernier pour 1982 et les chiffres qu'on a cette année pour 1982, on constate une réduction de 17 millions de dollars par rapport à ce que nous pensions payer. Nous prévoyons que ce sera probablement la même chose pour les 451 millions de dollars que nous avons prévus, c'est-à-dire qu'il y aura une diminution du même ordre. En enlevant 17 millions de dollars, nous tombons à 434 millions de dollars; nous enlevons ce qu'on appelle le *back-shopping*, car nous avons été obligés de l'absorber dans nos opérations. Nous tombons alors à 417 millions de dollars, et si on met ce chiffre en dollars de 1982, on constate que nos opérations nous ont coûté 10 p. 100 de moins en 1983 qu'en 1982. Cela est important car nous avons transporté, à toutes fins pratiques, le même nombre de passagers-milles.

Il demeure que si nous avions eu plus de flexibilité, nous aurions certainement amélioré la base du revenu-coût. Nous essayons de corriger certains éléments d'inefficacité qui existent dans l'entreprise. C'est un fait. Ecoutez, il y a 30 ans d'histoire derrière tout cela, et nous essayons d'apporter des changements en vue d'améliorer le service. Certaines choses ont été très coûteuses. M. Mazankowski a donné l'exemple de Winnipeg-Regina-Saskatoon. C'est une des raisons pour lesquelles nous voulons maintenant passer «en direct» à Winnipeg-Saskatoon-Edmonton. Il faut améliorer ces choses-là, et c'est ce que nous essayons de faire.

M. Deniger: Merci. Monsieur Franche, je n'ai pas pris note de tous les chiffres, car il s'agissait d'une question plutôt générale. Mais soyons plus précis! Trouvez-vous normal que sur votre trajet entre Montréal et Ottawa ou Montréal et Québec, votre tarif soit inférieur à celui de Voyageur pour l'autobus? Voyageur ne bénéficie d'aucune subvention pourtant. On ne parle plus en termes de pertes chez vous maintenant, on emploie plutôt le mot subvention. Croyez-vous que ce soit normal?

• 1035

M. Franche: Tout d'abord, je ne crois pas qu'ils soient inférieurs. D'habitude, nos tarifs dans le corridor sont très près les uns des autres. Notre tarif de base, dans certains cas, est légèrement supérieur et dans certains autres, légèrement inférieur. Je ne peux vous dire de mémoire ce qu'il en est quant aux trajets Montréal-Ottawa ou Montréal -Québec.

M. Deniger: Dans la déclaration que vous avez faite devant le Comité des comptes publics, le 22 février 1983, vous dites à la page 18 et je cite cet extrait:

> En se fondant sur des données non vérifiées remontant à 1981, il appert que la gamme de subventions accordées par Voyageur varie considérablement en fonction du type de service fourni, comme l'indiquent les données suivantes: Services en régions éloignées: 188$; Liaisons transcontinentales, 125$; Services interurbains et dessertes locales, 42$; Corridor Québec-Windsor . . .

Celui dont vous mentionnez:

> 25$.

M. Franche: En effet.

[*Translation*]

we were expecting to pay. We believe it will probably be the same thing for the $451 million which we have forecast, that is a reduction of the same magnitude. If we take away $17 million, this brings us down to $434 million; we take away what we call the "back-shopping", since we have had to absorb it in our operations. This then brings us down to $417 million and if we convert this figure into 1982 dollars, we see that our operations cost us 10% less in 1983 than in 1982. This is an important point since for all practical purposes we carried the same number of passenger miles.

The fact remains that if we had more flexibility, we certainly would have improved the cost revenue base. We are attempting to correct certain elements of inefficiency existing in the business. This is a fact. You must remember that there are 30 years of history behind this and we are attempting to make certain corrections to improve the service. Some of these have been very expensive. Mr. Mazankowski gave the example of Regina, Winnipeg, Saskatoon. This is one of the reasons why we want to go directly to Winnipeg, Saskatoon, Edmonton. These things have to be improved and this is what we are trying to do.

Mr. Deniger: Thank you. Mr. Franche, I did not take note of all the figures since it was a rather general question. But let us be more precise. Do you think that it is normal for your rate to be lower than the Voyageur Bus rate for the Montreal-Ottawa trip or the Montreal-Quebec City one? Voyager does not benefit from a grant of any kind needless to say. Your organization no longer speaks in terms of losses, you prefer to use the word grant or subsidy. Do you think this is a normal situation?

Mr. Franche: First of all, I do not believe they are lower. Ordinarily, our rates in the corridor are very, very close to other rates. Our basic rate in some cases is slightly higher whereas, in others, it is slightly lower. I am afraid I do not remember what the actual rate is for the Montreal-Ottawa route or the Montreal-Quebec City route.

Mr. Deniger: In the statement you made before the Public Accounts Committee on February 22, 1983, you said on page 18, and I quote:

> On the basis of 1981 information, it appears that subsidies paid per passenger range widely according to service type, as illustrated: remote services, $188; transcontinental services, $125; intercity and local, $42; Quebec-Windsor corridor . . .

And the one you mentioned:

> $25.

Mr. Franche: Yes, that is correct.

[*Texte*]

M. Deniger: Le président de la compagnie Voyageur comparaissait ici en même temps que M. Vincent, au sujet duquel M. Mazankowski s'est référé plus tôt. Il disait qu'un montant de 25$, alors que le tarif est déjà de 25$, c'était toute une subvention!

Il ne bénéficie pas de ce genre de subvention-là et pourtant il fait fonctionner un réseau routier par autobus très important.

Il nous disait également, lors de sa venue au Comité que si vos tarifs demeuraient aussi bas, qu'il se verrait dans l'obligation, à ce moment-là, pour ce qui est des trajets importants comme Montréal-Québec, Montréal-Ottawa ou Montréal-Toronto, de cesser d'accorder son service rural—si on peut l'appeler ainsi—parce que ses revenus diminueraient trop.

Je me demande, monsieur Franche, surtout lorsque je me rappelle le discours que vous aviez prononcé ici, dans lequel vous disiez: les sociétés d'État doivent-elles réaliser un profit, si cela vous apparaît normal? Vous disiez également que votre mandat était d'assurer un service moyennant un profit clair et qu'il soit bien accueilli. Trouvez-vous cela normal que vous, qui bénéficiez d'une subvention pour compenser votre perte, ayez un tarif plus bas, égal ou même équivalent à celui ayant trait à l'autobus, alors que le mode de transport en train est plus confortable qu'en autobus? C'est bien clair.

Il me semble que nous risquons fort de perdre un service par autobus, d'autant plus que M. Renouf, dans son mémoire de ce matin, parle de l'accord que le gouvernement—et c'est nous le gouvernement, soit les députés d'en face et nous— devait prêter l'oreille aux plaintes voulant que VIA Rail, société d'État subventionnée, concurrence l'entreprise privée. Donc, c'est dans ce contexte, je crois, monsieur Franche, que vous devriez revoir votre tarification.

M. Franche: Monsieur le président, j'ai deux points à soulever. Premièrement, selon ce que vous me dites au sujet de l'intervention du président de Voyageur, ce dernier a lui-même avoué que sa tarification sur ses services ruraux n'était pas assez élevée et qu'il défrayait une partie de cette opération grâce au trajet Montréal-Québec.

En conclusion, on peut suggérer qu'il lui soit permis, lui aussi, d'augmenter le coût de sa tarification rurale et peut-être qu'à ce moment-là, il pourrait diminuer ses tarifs et ainsi concurrencer le trajet Montréal-Québec. C'est une façon de voir.

Deuxièmement, c'est que notre objectif à long terme est d'en venir à ce que j'ai déjà dit. Dans les services normaux, il devrait y avoir une concurrence normale afin que nous puissions fonctionner sans subvention. Dans le seul cas où nous pourrions nous en rendre compte, à long terme, c'est dans le trajet Québec-Windsor. Peut-être que cela pourrait réussir. Mais ce que je ne peux faire dans le moment, c'est transmettre à mes clients le coût de toutes les inefficacités que nous avons héritées depuis 30 ans d'histoire. Au cours de cette période—et je pense que tout le monde l'admettra facilement—le service de passagers au pays avait été négligé. Nous sommes arrivés avec des voies ferrées qui permettaient de fonctionner à 40 milles à l'heure, des wagons âgés de 30 ans et des méthodes

[*Traduction*]

Mr. Deniger: The president of Voyageur appeared here at the same time as Mr. Vincent, which Mr. Mazankowski mentioned earlier. He said that a $25 subsidy, when the rate is $25, is quite a subsidy!

He does not receive any subsidy whatsoever and is still able to operate a very large bus company.

He also told us at the time of his appearance before the committee that if your rates remained as low as they now are, he would have no choice, with respect to important routes like Montreal-Quebec City, Montreal-Ottawa and Montreal-Toronto, to eliminate his rural service—if we can call it that—because his revenues would be too low.

I am just wondering, Mr. Franche, particularly since I remember a statement you made here in which you said that Crown corporations should make profits, whether you consider this to be a normal situation. You also said that your mandate was to provide service in return for a clear profit—a service which would be well received by the public. Do you think it is right that your corporation, which receives subsidization to compensate for its losses, should offer rates which are lower, or equivalent to bus rates, when everyone knows that trains are more comfortable than buses are? There is no doubt about that.

It seems to me we are running the risk of losing our bus service, particularly since Mr. Renouf, in his statement this morning, mentions the fact that the government—and we, meaning the hon. members opposite and ourselves, are the government—should pay attention to complaints that VIA, which is a subsidized Crown corporation, is competing with private enterprise. It is in this context, Mr. Franche, that I believe you should review your fares.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I would like to raise two points. First of all, with respect to what you said about the remarks of the president of Voyageur, he himself admitted that his fares on rural routes were not high enough and that the Montreal-Quebec City route made it possible for him to defray part of the cost of that operation.

In conclusion, one could suggest that he also be allowed to increase his rural fares, which would allow him to lower his regular fares and compete for the Montreal-Quebec City route. That is one way of looking at it.

The second point I would like to raise is that our long-term objective is to achieve what I mentioned earlier. As far as ordinary services are concerned, there should be a normal amount of competition so that we may operate without subsidization. The only place where we may achieve this, over the long term, would be in the Quebec-Windsor corridor. We may just be able to do it. But one thing I cannot do right now is pass on to my customers the cost of the inefficiency allowed to develop over 30 years, and which we inherited. During that period—and I do not think anyone would deny this—customer service across the country was neglected. When we came along, we had tracks which operated at 40 miles an hour, cars which were 30 years old and operational methods which were

[*Text*]

d'opération qui étaient dispendieuses au point de vue du personnel, etc. À mon avis, nous devons corriger cela. C'est la première chose à faire.

• 1040

Deuxièmement, on pourrait en effet demander peut-être un peu plus pour optimiser nos revenus et nous assurer que nos clients ont un choix, mais nous sommes sous le régime des 6 et 5, et nous n'avons pas cette latitude.

M. Deniger: C'est le point que je soulevais au tout début. Vous avez voulu répondre à une question sur les pertes, mais le programme des 6 et 5 vous empêche de majorer les tarifs tant qu'il existe.

M. Franche: Oui, c'est évident. Et M. Martin le sait; on a placoté un jour et on l'a dit carrément: c'est à cause du régime des 6 et 5. C'est tout!

M. Deniger: Mais quand le programme des 6 et 5 se terminera —je crois que ce sera le 4 août— est-ce qu'il y aura à ce moment-là à une majoration importante de votre tarif dans le corridor?

M. Franche: Cela va dépendre de la décision du gouvernement. Je crois qu'ils ont déjà parlé de 4 p. 100 pour nous. Je ne pense pas que nous soyons déréglementés dans ce sens-là.

M. Deniger: Mais si vous étiez déréglementés, si vous aviez la liberté de fixer vos tarifs, comme je souhaite que ce soit le cas le plus tôt possible dans l'industrie de l'aviation, compte tenu de votre mandat et de votre subvention annuelle, est-ce que vous majoreriez vos tarifs?

M. Franche: Pour certains trajets, si nous avions la liberté de fixer les prix par trajet au lieu de globalement, à tant le mille, comme nous sommes actuellement obligés de le faire, il y aurait probablement une majoration de tarif, avec le rabais normal pendant les périodes creuses. C'est une opération tout à fait normale en marketing. Honnêtement, nous aurions probablement une augmentation supérieure à 4 p. 100, et cela nous aiderait. On pourrait optimiser nos revenus un peu plus.

M. Deniger: Dans votre discours à Québec, vous expliquez vos pertes, et je vous cite:

> Dans cette démarche comptable, cinq facteurs influent sur les pertes de VIA (ou la différence entre nos recettes voyageurs et nos dépenses).

Et là vous énumérez cinq raisons. La première est celle-ci:

> VIA assure des services déficitaires que le gouvernement estime d'intérêt national.

Encore une fois, si on laissait VIA Rail choisir elle-même, à titre de société indépendante, les routes qu'elle désire desservir, combien de lignes conserveriez-vous et combien de lignes abandonneriez-vous?

M. Franche: Je ne peux pas vous le dire, car je ne le sais pas.

[*Translation*]

costly, in terms of personnel, etc. All these things have to be corrected. That is the first way.

Secondly, perhaps we could charge a bit more to optimize our revenues and ensure that our customers have a choice, but we have to comply with the 6 and 5 program, so we do not have that latitude.

Mr. Deniger: That is the point I raised at the very beginning. It was in relation to a question on losses, but in fact the 6 and 5 program prevents you from raising your fares.

Mr. Franche: Yes, of course. And Mr. Martin is aware of that; we chatted about this very situation one day and told him frankly that the 6 and 5 program was the reason. That is all there is to it.

Mr. Deniger: But when the 6 and 5 program comes to an end—I believe on August 4—will there be a substantial increase in your rates in the corridor?

Mr. Franche: That will depend on the government's decision. I believe they are already talking about 4% for our corporation. I do not believe we will be deregulated in that sense.

Mr. Deniger: But if you were to be deregulated, and you had the freedom to set your own fares, as I hope will be the case in the airline industry as soon as possible, would you raise your fares, given your mandate and your annual operating grant?

Mr. Franche: For some routes, if we had the freedom to set our own fares on the basis of the route, rather than on an overall basis, in other words so much per mile, as we are currently forced to do, our fares would probably go up, with the normal reduction outside of peak periods. This is a very normal operation in marketing. But to be honest, we would probably raise our rates by more than 4%, and this would be a great help. We would have more of a chance to optimize our revenues.

Mr. Deniger: In your speech in Quebec City, you explained your losses, and I quote:

> In this accounting operation, five factors affect VIA losses (the difference between our revenues from fares and our expenses);

You go on to list five reasons. The first is this:

> VIA provides deficit services which the government considers to be in the national interest.

Once again, if VIA, as an independent corporation, were able to choose the routes it would like to offer, how many lines would you keep and how many would you eliminate?

Mr. Franche: I am afraid I cannot answer that, since I really do not know.

[*Texte*]

M. Deniger: Vous dites que le deuxième facteur est le suivant:

> Dans une certaine mesure, quelques-uns des services VIA sont déficitaires parce qu'on a négligé le rail-voyageur depuis 30 ans.

Pourriez-vous identifier les services VIA Rail qui sont déficitaires parce qu'on néglige le rail-voyageur depuis 30 ans? Êtes-vous capable de les identifier clairement? Est-ce la ligne de l'Est? Est-ce la ligne près de Regina-Saskatoon? Est-ce la ligne Regina-Calgary? Est-ce que vous pouvez identifier précisément ces lignes qui seraient déficitaires à cause de ce genre de négligence?

M. Franche: Si nous avions maintenu un service pendant ces années-là, je crois personnellement que, dans le corridor, nous aurions aujourd'hui un résultat presque égal. Aujourd'hui nous sommes en train de faire des corrections dans le corridor. Par exemple, pour Ottawa-Toronto, l'automne dernier et au printemps nous avons dépensé au-delà de 42 millions de dollars pour faire passer la voie ferrée de 40 milles à l'heure à 95 milles à l'heure. Je crois qu'on aura des résultats très appréciables dans ce domaine-là.

Je vous donne un autre exemple de négligence. Il va nous falloir trois ans pour corriger la situation. Nos ateliers d'entretien étaient autrefois exploités par le CN. Nous allons en construire quatre nouveaux. Il faut du temps, et je peux vous dire que dans le moment, la productivité, on le reconnaît, est très basse. On entretient des wagons à l'extérieur; cela ne se fait plus de nos jours. Je ne crois pas que je passerais ces choses à mes clients. Ce n'est pas à eux de payer pour l'inefficacité. Ce sont des choses que nous voulons corriger.

Une des choses que j'ai apprises chez VIA Rail, c'est qu'il faut du temps pour changer les habitudes, pour mettre en place l'équipement nécessaire. Cela demande plusieurs années et l'effet se fait sentir plus tard. C'est un des problèmes auxquels nous faisons face.

M. Deniger: Le quatrième facteur que vous énumérez dans votre discours, je ne le comprends pas. J'aimerais que vous me l'expliquiez:

> Compte tenu de tous ces revenus, ceux provenant des voyageurs et ceux de ses contrats de services avec le gouvernement, VIA réalise en fait un profit actuellement en termes de relevés d'exploitation. Fait encore plus important, VIA commence seulement à coûter moins cher au gouvernement. C'est un progrès.

• 1045

Que sont ces contrats de service avec le gouvernement? S'agit-il de subventions?

M. Franche: C'est ça.

Les contrats de service . . . En réalité, nous avons 47 ou 48 contrats de service avec le gouvernement. Ce sont ces contrats qu'on appelle les *Supplementary Service Request, SSR*. Il y en a 47 ou 48 par ligne. C'est à cela que nous travaillons et, comme je l'expliquais plus tôt, dans l'ensemble, je crois que les

[*Traduction*]

Mr. Deniger: You say the second factor is this:

> To a certain extent, some VIA services are deficit operations because tracks used for customer service have been neglected for 30 years.

Could you identify those VIA services which are operating at a deficit because of neglect of tracks used for customer service over the past 30 years? Can you identify them clearly? Is it the eastern line? Or the line near Regina-Saskatoon? Is it the Regina-Calgary line? Are you able to identify those lines which are operating at a deficit because of this kind of negligence?

Mr. Franche: If we had maintained adequate service over those years, I personally believe that we would be breaking even, in terms of our operation in the corridor. We are currently in the process of making corrections in the corridor. For instance, last fall and this spring, we spent over $42 million on the Ottawa-Toronto route to increase the maximum speed from 40 mph to 90 mph. I believe this work will yield very good results.

I can give you another example of negligence, which is going to take us three years to correct. In the past, maintenance facilities were operated by CN. We are intending to build four new facilities. But all of this takes time, and certainly we realize that our productivity is very low at this time. We have to carry out maintenance work on the cars outside; that simply is not done any more. But I do not believe I can pass on the cost of these things to my customers. They should not have to pay for inefficiency. But this is the sort of thing we intend to correct.

One thing I have learned at VIA is that it takes time to change people's habits and put the necessary equipment in place. It usually takes several years, and the effects are only felt at a later date. That is precisely one of the problems we face as a corporation.

Mr. Deniger: You mentioned a fourth factor in your speech which I do not understand. Perhaps you could explain:

> Because of these revenues, those flowing from customer fares and from government service contracts, VIA is actually making a profit in terms of its overall operations at the present time. Even more importantly, VIA is only now starting to cost the government less. That is progress.

What are these government service contracts? Are they grants?

Mr. Franche: Yes, that is correct.

In fact, we have 47 or 48 service contracts with the government. These are contracts which we call supplementary service requests, SSR's. There are about 47 or 48 per line. That is what we are currently working on and, as I explained earlier, over all, I believe costs have dropped, but often another 12

[*Text*]

coût ont diminué mais une autre période de 12 mois est souvent nécessaire pour voir le résultat final. C'est de là que viennent les 10 p. 100 que je mentionnais plus tôt.

M. Deniger: Ce sera ma dernière question, monsieur le président.

Le ministre des Transports a annoncé récemment que certaines lignes de VIA Rail qui avaient été abandonnées reprendront le service bientôt. À votre avis, une augmentation de votre revenu est-elle à prévoir, ce qui réduirait votre déficit? Ou croyez-vous plutôt que les frais engendrés pour ces nouvelles lignes seront tels que votre déficit sera accru sans pour autant augmenter vos revenus?

M. Franche: Monsieur le président, je vais essayer de me souvenir de ces lignes. Dans le cas du trajet Winnipeg-Saskatoon-Edmonton, nous abandonnons la ligne Winnipeg-Regina-Saskatoon pour y aller en direct vers Winnipeg-Saskatoon-Edmonton.

Mr. Mazankowski: I have to put words in his mouth; he does not remember.

M. Franche: Le coût de ces deux opérations . . . Nous sommes maintenant rendus à Edmonton, monsieur le président.

Donc, le coût de cette opération sera le même que l'autre, sauf que nous allons transporter beaucoup plus de passagers pour le même prix. Alors, le coût par personne serait réduit.

Dans le cas du trajet Port Hawkesbury-Halifax, nous transporterons plus de monde pour moins cher. Pour ce qui est de la ligne Moncton-Edmundston, ça va coûter plus cher, car le déficit sera accru pour ce trajet.

Je crois que ce sont les trois trajets que nous prévoyons. Pour Ottawa-Toronto, nous ajoutons un train le matin et nous en enlevons un la nuit. Nous avons fait une demande à la Commission canadienne des transports qui vise à améliorer le service. Le train de nuit, dont on se sert très peu, nous permettrait pour les mêmes dollars d'avoir un meilleur service le matin. De plus, grâce à l'amélioration de la voie ferrée, nous espérons offrir un trajet d'une durée de 3 heures et 59 minutes d'Ottawa-Toronto, au lieu de 4 heures et 55 minutes et ce, à compter du mois d'août. Sur une période d'environ deux ans, nous espérons doubler la clientèle de ce service-là.

Je crois que ce sont les trois principaux services. Donc, un coûtera le même prix, le deuxième coûtera moins cher et le dernier coûtera plus cher.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

I am sure there is a reluctance on the part of committee members to say as many things as we need to about VIA Rail, because a lot of it is not their fault. The government still has not made an all-out commitment for the success of the

[*Translation*]

months are needed before final results can be ascertained. That is where the 10% I mentioned earlier comes from.

Mr. Deniger: This will be my last question, Mr. Chairman.

The Minister of Transport recently announced that certain VIA lines which had been eliminated, will soon be reopened. In your view, is an increase in your revenues likely, making it possible to reduce your deficit? Or do you believe that the costs incurred for these new lines will in fact increase your deficit, without increasing your revenues?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I will have to try and remember which lines you are referring to. As far as the Winnipeg-Saskatoon-Edmonton route is concerned, we are eliminating the Winnipeg-Regina-Saskatoon route in order to provide a direct Winnipeg-Saskatoon-Edmonton line.

M. Mazankowski: Il faut que je lui dise quoi dire, car il ne s'en souvient pas.

Mr. Franche: The cost of these two operations . . . we are talking about Edmonton now, Mr. Chairman.

As I was saying, Mr. Chairman, the cost of this operation will be the same except that we will be able to carry a lot more passengers for the same price. Accordingly, the cost per person will be reduced.

In the case of the Port Hawkesbury-Halifax route, we will also be able to carry more passengers for less money. On the Moncton-Edmunston line, however, the cost will be higher as the deficit has to be increased for this route.

I believe those are the three routes where we are expecting to restore service. On the Ottawa-Toronto line, we are adding one train in the morning and eliminating a night train. We have filed such a request with the Canadian Transport Commission with a view to improving service. By eliminating the night train, which has very few passengers, we will be able to provide a better service in the morning for the same amount of money. Also, once track improvements are completed, we expect to provide service between Ottawa and Toronto in 3 hours and 59 minutes instead of 4 hours and 55 minutes, starting in August. Over the next two years, we expect to double the number of customers using this line.

I believe those are the three main routes involved. In summary, one will cost the same, another will cost less and the third will cost more.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Je sais que les membres du Comité hésitent à formuler certaines critiques au sujet de VIA Rail, car ils savent que ce n'est pas la faute des administrateurs de la société. C'est plutôt le gouvernement qui refuse de s'engager à réaliser une

[*Texte*]

operation, so much of what is taking place is beyond the control of VIA Rail management and employees. But even with that, I would like to get into a couple of areas with Mr. Renouf and Mr. Franche.

Let us get into the business of transcontinental equipment. We have discussed this every year since 1977. Every year we have been told that they are on the drawing boards, feasibility studies are being made, drawings are being studied and done, and so forth. We get the same story every year. Yet in other places they have been doing it—not only refurbishing, but brand-new equipment, including sleeping cars, dining cars, in the United States, Europe, everywhere else.

Mr. Chairman, I just spent the better part of a week on a British rail pass. I rode on a number of trains, including the overnight sleeper, Inverness to London.

• 1050

I am reminded of the story of the rooster that was in charge of the chicken coop. The egg production kept going down and the eggs kept getting smaller, and he knew that if things did not pick up they were all going to get sent to the slaughter-house. He kept pleading and begging after the hens to do a better job and it was not working. And one morning he went out for a long walk to ponder the problem they were having and he walked across this field and he got into a zoo and he found an ostrich nest. He saw this big egg in it. He ran back to the chicken coop, rounded up all the hens, took them back to this ostrich nest and said: "Now look, ladies. I am not complaining. I just want you to see what they are doing in other places".

I notice on sleeping cars—the new ones on British Rail, their overnight sleepers, second class and first class: 22 pounds second class for two people, Inverness to London. That is about $40. And 32 pounds first class, or about $60—which is less than some of my hotel rooms I had to pay for. Anyway, it was first class. It was excellent service. I took the second class one, and the service was excellent. But they have rebuilt and they have built brand new sleeping car equipment. So have other European railways. What in the hell is the hold-up here? Is it because you cannot get funding fast enough from the federal government to proceed with the ordering and the construction of this new equipment? Or is it because you cannot make up your minds? Or is it a combination of both?

The Vice-Chairman: Mr. Renouf.

Mr. Renouf: Mr. Chairman, with your permission the major answer will come from the president. The board of directors, in the interest of VIA in terms of equipment and high speed service, sent the president and the vice president of development to England and France for a first-hand look at equipment, the problems and operating problems. But my introduction would be that equipment that can be used over the wide

[*Traduction*]

opération des plus efficaces, de sorte que certaines situations ne dépendent nullement de la volonté des directeurs et employés de VIA Rail. Malgré cela, je voudrais soulever un certain nombre de questions avec M. Renouf et M. Franche.

Parlons d'abord du matériel transcontinental. Nous en parlons chaque année depuis 1977. Chaque année, on nous dit que ce matériel est en cours de réalisation, que l'on est en train de terminer des études de faisabilité ou d'étudier les ébauches, etc. Chaque année, c'est la même histoire. Or, dans d'autres endroits, on a déjà réussi à le mettre en service; ils ont non seulement amélioré le matériel, mais acheté du nouveau matériel, y compris des wagons-lits et des wagons-restaurants, et ce, aux États-Unis, en Europe, et partout ailleurs.

Monsieur le président, je viens de passer presque une semaine à me servir d'un laissez-passer de *British Rail*. J'ai pris plusieurs trains, y compris le train de nuit entre Inverness et Londres.

Cela me rappelle l'histoire du coq à la tête d'un poulailler. La production des oeufs était à la baisse, les oeufs étaient de plus en plus petits, mais le coq savait que si les choses ne s'amélioraient pas, ils allaient tous être envoyés à l'abattoir. Il suppliait, il priait les poules de faire un meilleur travail, mais rien n'y faisait. Un matin, il essaie de faire une longue promenade pour étudier le problème, traverse un champ et se rend au zoo où il trouve un nid d'autruche. Il y voit un gros oeuf. Il revient à la course au poulailler, rassemble les poules, les amène au nid d'autruche et leur dit: «Ecoutez, mesdames, je ne me plains pas, mais je voulais que vous voyez ce qui se fait ailleurs».

J'ai remarqué que dans les wagons-lits—les nouveaux wagons de British Rail, les wagons-lits de deuxième et de première classe, il en coûtait 22 livres anglaises pour la deuxième classe pour deux personnes, de Inverness à Londres. C'est-à-dire environ 40$. Il en coûtait 32 livres anglaises pour la première classe, soit 60$ environ—moins que me coûte habituellement ma chambre d'hôtel. De toute façon, c'était un service de première classe, un service excellent. J'ai pris également un wagon-lit de deuxième classe et le service était également excellent. British Rail a dû reconstruire et ils ont eu du tout nouvel équipement pour les voitures-lits. C'est la même chose pour les lignes de chemin de fer européennes. Que diable attendons-nous ici? Est-ce que c'est parce que le gouvernement fédéral ne vous finance pas assez rapidement et que vous ne pouvez commander ou construire du nouvel équipement? Est-ce que c'est parce que vous ne pouvez pas arriver à vous décider? Est-ce une combinaison des deux?

Le vice-président: Monsieur Renouf.

M. Renouf: Monsieur le président, si vous me le permettez, la réponse principale viendra du président. Le conseil d'administration, dans l'intérêt de VIA Rail sur le plan équipement et service à grande vitesse, a envoyé le président et le vice-président pour l'expansion en Angleterre et en France pour y voir sur place l'équipement, les problèmes et aussi les difficultés d'exploitation. Je vous dirais tout d'abord que l'équipement

[*Text*]

expanse of Canada with the extremes of summer heat to winter cold does not exist on the shelf, if you will, in North America, nor does it exist in a compatible form in Britain, France and Japan. So, whatever is done for Canada has to be done by the development of new equipment. And we have recommended—and our recommendation was accepted by government—that they provide us with funds for a prototype study which I would ask the president to respond to. But with your permission, sir, I would ask him to respond to the matter of British Rail and the SNCF in France.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am not trying to compare the two, because they are not comparable. The point I am trying to make is that they have bought and built this new equipment suitable to their needs and they have it in service now. We have been messing around now for seven years doing nothing about equipment suitable for our needs.

I suspect the Norwegians, Swedes and Finns have some equipment that operates up into the Arctic Circle even. And no doubt the Russians have too, and they are trying Siberia. The Ontario Northland—they have sleeping cars going up to Hudson Bay designed for cold weather, and they have ordered new ones.

What in the devil are we waiting for? You have to make up your minds. You are either going to go for overnight sleeping car service—intercity—or you are going to get out of it completely. And I suspect you will get out of it competely at your peril. So all you are doing is sending good money after bad the longer you delay—and you are going to spend another two or three years on prototypes. I think you have to take the corporate risk, and you will get support from this committee because we know there will be bugs in it. But you are going to have to take the corporate risk and make the decision and get the damned stuff ordered and make studies of what is in use in other places with the similar kind of geography and climate.

The Vice-Chairman: Mr. Franche. I will let Mr. Franche reply, please.

• 1055

Mr. Franche: Mr. Chairman, on this whole issue we have to first of all come to a decision as to what type of transcontinental we are doing. We are doing two things in parallel. I understand the impatience of the members of the committee, and it is reflected by our customers. I can understand that very well.

We have had difficulties, as you know, which we have met, in not properly trying our LRC equipment previously. We had to debug it and service. It is not something we enjoy, nor do our customers enjoy this.

We have decided to do two things; that is, to build a prototype for what we call these short trains, which have low-

[*Translation*]

qu'on peut utiliser sur la vaste étendue du Canada avec les températures extrêmes en été et en hiver que nous connaissons n'existent pas sur le plateau continental, si vous voulez, en Amérique du Nord, il n'existe pas non plus sous la même forme en Grande-Bretagne, en France ou au Japon. Par conséquent, quoi que nous fassions au Canada, il faut le faire en mettant au point du nouvel équipement. Nous avons recommandé—le gouvernement l'a accepté—qu'il nous débloque des fonds pour étudier un prototype dont vous parlera le président. Si vous me le permettez, monsieur, je vais lui demander aussi de répondre à votre question concernant British Rail et la SNCF en France.

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'essaie pas de comparer les deux, ils ne sont pas comparables. Ce que j'essayais de vous dire, c'est qu'ils ont acheté et construit du nouvel équipement approprié à leurs besoins et tout cela est maintenant en service. Nous tournons en rond ici depuis sept ans, nous ne faisons rien au sujet de l'équipement qui répondrait à nos besoins.

Je soupçonne que les Norvégiens, les Suédois et les Finlandais ont du nouvel équipement qui fonctionne même dans l'Arctique. Il n'y a pas de doute que les Russes en ont aussi, ils essayaient d'en avoir pour la Sibérie. Ontario Northland—la compagnie a des wagons-lits qui vont jusqu'à la Baie d'Hudson, ils sont conçus pour le froid, et elle a commandé des nouveaux wagons-lits.

Que diable attendons-nous? Il faut vous décider. Soit que vous adoptiez un service interurbain de wagons-lits, ou que vous abandonniez ce service complètement. Je soupçonne que vous allez abandonner à vos propres périls. Par conséquent, ce que nous faisons, c'est de dépenser de l'argent sans arrêt à mesure que les délais se prolongent—il nous faudra encore dépenser pour construire des prototypes pendant deux ou trois ans. Vous devez assumer un risque commercial, vous obtiendrez l'appui des membres du comité, car nous savons que cela ne peut se faire sans anicroches. Cependant, vous devez assumer ce risque commercial, prendre une décision, commander ce satané équipement, puis faire des études quant à son utilisation à d'autres endroits dont la géographie et le climat sont semblables.

Le vice-président: Monsieur Franche. Je vais donner la possibilité à M. Franche de répondre, s'il vous plaît.

M. Franche: Monsieur le président, dans toute cette affaire, il nous faut d'abord prendre une décision sur le genre de service transcontinental que nous allons offrir. Nous faisons deux choses en parallèle. Je comprends l'impatience des membres du Comité, qui est celle également de nos clients. Je le comprends fort bien.

Comme vous le savez, nous avons rencontré des difficultés parce que nous n'avions pas mis à l'essai notre équipement LRC précédemment. Nous avons dû éliminer les pépins et faire le service. Cela ne nous plaît pas pas plus qu'à nos clients.

Nous avons décidé de faire deux choses; c'est-à-dire, construire un prototype de ce que nous appelons ces trains

[*Texte*]

density routes but travel long distances, and at the same time it became the basis of the transcon while we and the government decide on the future of the transcon services in this country.

I recognize the member in saying he does not want to compare the two trains. It is quite right, because—as he probably well knows—what we call, in railroad language, the buff load in North America is twice the buff load in Europe. Therefore you cannot take a car out of there and pop it into Canada.

Mr. Benjamin: I am not suggesting that.

Mr. Franche: Okay. Well, I . . .

Mr. Benjamin: I am not suggesting that. Do not use that as an excuse.

Mr. Franche: No. But it has a bearing on the type of car we build, whether they be single-deckers or double-deckers. We hope to come to that conclusion by the end of August. The weight of the cars has . . . For example, if we can save 10 tonnes per car by the design, it brings us, I am told, about 250,000 in net present value per car. That is important. The type of design and the number of employees we need inside are important, because this equipment will be there for 30 or 40 years.

The Chairman: If the past is any signpost to go by, they will be there for 60 or 70 years.

Mr. Franche: Amtrak is also building prototypes right now for its own needs. So there is not that much off the shelf at the moment to meet our needs for the next 30 or 40 years. We intend to complete our work on that study. It has started; the first meeting of the review committee is on June 15, and it will take us 12 to 15 months to complete that. Meanwhile, the design is going ahead for the prototype. We will mesh the two into building that prototype and try it out.

That is the approach we have taken, Mr. Chairman, in order to provide that service properly for the future. It is exasperating; I understand that. VIA is a young company; even 7 years, Mr. Chairman, is a very young company in this business. Amtrak is 11 or 12 years. Of course, British rail is since the steam engine was adapted.

Mr. Benjamin: 1837.

Mr. Franche: So I wish I could claim the same, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there is an area where nobody can compete with VIA Rail; that is, the whole business of overnight sleepers. You have taken the one off Ottawa to Toronto. The bus cannot provide that kind of service. The airline cannot. The price of a hotel room on one end or the other will be far in excess of even an increased sleeping car fare. And you take it off. It was a damn good train, good service. You got into Toronto in time for a meeting. In fact, at

[*Traduction*]

courts, pour les longs parcours à faible densité, et par la même occasion, utiliser ce service comme base du transcontinental pendant que nous et le gouvernement décidions de l'avenir du service transcontinental au pays.

Je comprends le député lorsqu'il dit qu'il ne veut pas comparer les deux trains. Il a parfaitement raison, car—comme il le sait fort bien probablement—ce que nous appelons, en langage ferroviaire, l'effort de compression en Amérique du Nord est deux fois l'effort de compression en Europe. Par conséquent, il ne saurait être question de faire venir un wagon de là-bas pour l'utiliser au Canada.

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que je suggére.

M. Franche: Très bien. Eh bien, je . . .

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que je suggère. Ne vous en servez pas comme excuse.

M. Franche: Non. Néanmoins cela influence le genre de wagons que nous construisons, simples ou doubles. Nous espérons prendre une décision à ce sujet d'ici la fin du mois d'août. Le poids des wagons a . . . Par exemple, si nous pouvons gagner 10 tonnes par wagon grâce à leur conception, cela nous donne, me dit-on, une valeur nette d'environ 250,000 par wagon. C'est important. Le genre de conception et le nombre d'employés qu'il nous faut à l'intérieur compte aussi, puisque cet équipement sera utilisé pendant 30 ou 40 ans.

Le président: Si on juge par le passé, ils seront là pendant 60 ou 70 ans.

M. Franche: Amtrak construit également des prototypes à l'heure actuelle pour répondre à ses propres besoins. Donc ce n'est pas trop demander pour l'instant que l'on réponde à nos besoins au cours des 30 ou 40 prochaines années. Nous avons l'intention de terminer notre travail sur cette étude. C'est en cours; la première réunion du comité de révision se tient le 15 juin, et il nous faudra 12 à 15 mois pour terminer cette tâche. Entre-temps, la conception du prototype se poursuit. Nous allons combiner les deux afin de construire le prototype et le mettre à l'essai.

C'est l'approche que nous avons choisie, monsieur le président, afin de fournir ce service correctement pour l'avenir. C'est exaspérant; je le comprends. VIA est une entreprise jeune; même sept ans, monsieur le président, dans notre secteur, c'est très jeune. Amtrak a 11 ou 12 ans. Evidemment les chemins de fer britanniques existent depuis l'adaptation de la locomotive à vapeur.

M. Benjamin: 1837.

M. Franche: J'aimerais bien pouvoir dire la même chose, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a un secteur où personne ne saurait faire concurrence à VIA Rail; les wagons-lits. Vous avez enlevé celui d'Ottawa à Toronto. L'autobus ne peut fournir ce genre de service. Les sociétés d'aviation non plus. Le prix d'une chambre d'hôtel à un bout ou l'autre du trajet dépassera de beaucoup même une augmentation du prix du wagon-lit. Pourtant vous le retirez. C'était un très bon train, un bon service. On arrivait à Toronto à temps pour une réunion. En fait, à une certaine époque, nous tenions des

[*Text*]

one time we had transport committee hearings in Toronto, and I took the train. It was great. Then you take it off.

So what happens? You will have another day train on, running as slow as the buses, and you are not going to gain any business from it. Here is an area where nobody can compete with you, and you vacate it. Was it because you needed that sleeping-car equipment to move out west or what?

Mr. Franche: No, Mr. Chairman. I think the reason is that we are trying in many areas to improve our financial performance. I think we have at times been criticized on our high cost of subsidies in the corridor. That is a very expensive train to operate. We can operate one cheaper in the morning and carry more people. I would like to say that, with the improvements we are putting on and operating at 3 hours and 55 minutes, Mr. Chairman, we will be operating at a faster schedule than the bus lines, and we will start building up the different schedules that can meet this 3 hours and 59 minutes in the next two years. So we will have that edge, and it will not cost VIA any more; in fact, it will reduce our costs over time because we will pick up more business.

• 1100

The number of people who travelled that train was not very high. I do not have the figures by heart. We always have to remember that a sleeper carries about 20 passengers, while a regular coach can carry 50, 60 or 70, up to 76 for an LRC. So the costs are less expensive on a day train than on a night train. It is a question of costs.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, with the present services you have and the one you are bringing in, as I read it . . . Well, the one you are going to be taking off, trains 109 and 110, Winnipeg-Regina-Saskatoon . . .

Mr. Franche: Yes.

Mr. Benjamin: The 13.30 out of Winnipeg, 22.05 into Regina; that is 8 hours and 35 minutes, and you wonder why only 33,000 people got on it. Now, that just is not good enough. That is a freight train schedule. Even with your present setup and allowing for problems you are going to have, when it is 40 below zero and when there will be delays and trains will be late, people understand that. They are willing to accept it. They will complain for a time, but who does not? They do the same thing with trains and buses. But 8 hours and 35 minutes from Winnipeg to Regina is incredible. I could understand if you stopped at every place, but you do not. Now, unless you can do something about that, you are not going to attract people onto them. You are not competing with the bus or the automobile. Particularly, you are not competing with the automobile.

Now, your new schedule from Winnipeg to Melville, as I read it, is 5 hours and 20 minutes. That is at least an hour or an hour and a half too long. Melville to Saskatoon is 4 hours and 10 minutes; that is at least 45 minutes or an hour too long.

[*Translation*]

séances du Comité des transports à Toronto, et je prenais le train. C'était formidable. Alors vous l'avez enlevé.

Qu'est-ce qui va se passer? Vous allez mettre un autre train de jour, aussi lent que l'autobus, et vous n'allez pas y gagner en clientèle. Voici un secteur où personne ne peut vous faire concurrence, et vous l'abandonnez. Est-ce parce qu'il vous fallait ces wagons-lits pour vous en servir dans l'Ouest?

M. Franche: Non, monsieur le président. Je crois que c'est parce que nous essayons, dans de nombreux secteurs, d'améliorer notre performance financière. Je crois qu'à certains moments, on a critiqué le coût élevé des subventions dans le corridor. C'est un train très coûteux à exploiter. Nous pouvons exploiter un train moins cher le matin et transporter plus de passagers. Je tiens à dire que suite aux améliorations que nous allons apporter et au fait que nous allons faire le trajet en 3 heures 55 minutes, monsieur le président, nous allons offrir un service plus rapide que les autobus. Nous allons commencer à mettre au point ces horaires différents pour répondre à cet objectif de 3 heures 59 minutes au cours des deux prochaines années. Nous en retirerons donc cet avantage sans qu'il en coûte plus cher à VIA. En fait, cela réduira nos frais, avec le temps, parce que nous augmenterons la clientèle.

Le nombre de passagers sur ce train n'était pas très élevé. Je ne connais pas les chiffres par coeur. Il faut toujours se rappeler qu'un wagon-lit transporte environ 20 passagers alors qu'un wagon-passager en transporte 50, 60 ou 70 et même 76 dans le cas du LRC. Il en coûte donc moins cher pour exploiter un train de jour qu'un train de nuit. C'est une question de coûts.

M. Benjamin: Monsieur le président, vu les services actuels que vous offrez et ceux que vous offrirez, si je comprends bien . . . le service que vous allez abolir, les trains 109 et 110, Winnipeg-Regina-Saskatoon . . .

M. Franche: Oui.

M. Benjamin: Le train de 13h30, en partance de Winnipeg, qui arrive à Regina à 22h05; c'est un trajet de 8 heures 35 minutes, et vous vous étonnez qu'il n'y ait eu que 33,000 personnes. Ce n'est pas assez bon. C'est un horaire de train de marchandises. Même avec votre organisation actuelle, compte tenu des problèmes que vous allez rencontrer, lorsqu'il fait moins 40 et qu'il y a des retards et que les trains sont tard, les gens le comprennent. Ils sont disposés à l'accepter. Ils vont se plaindre pendant un certain temps, mais qui ne le fait pas? Ils en font de même avec les autobus. Mais 8 heures 35 minutes de Winnipeg à Regina, c'est incroyable. Je comprendrais si vous arrêtiez partout, mais ce n'est pas le cas. Or, à moins que vous ne puissiez remédier à cette situation, vous n'attirerez pas de clientèle. Vous ne faites pas concurrence à l'autobus ni à l'automobile. Plus particulièrement, vous ne faites pas concurrence à l'automobile.

Or, votre nouvel horaire de Winnipeg à Melville, si je comprends bien, prévoit 5 heures 20 minutes. C'est au moins une heure ou une heure et demie de trop. Melville à Saskatoon, c'est 4 heures 10 minutes; c'est au moins 45 à 60 minutes de

[*Texte*]

Saskatoon to Edmonton will not matter; if you have sleepers on it overnight, fine, seven hours. I am not too concerned about that; it leaves at midnight and is in at 7.00 a.m. That is fair enough. But surely the train could leave Winnipeg a couple of hours later than it does.

This is the other thing: When you had two trains a day each way between Winnipeg and Regina, they only ran a couple or three hours apart. With that kind of spacing, you have left out a major part of the day of the day-time traveller. In other words, those two trains were competing with each other instead of with the automobile and the plane, which is another reason I suspect you did not get more people on 109 and 110.

Now, I would like to know what kind of co-operation you are getting out of CP and CN on this matter of schedules and the speed thereof. Are you still running into situations where your passenger train goes into a siding for a freight train?

The Chairman: Mr. Franche. That is your last question, Mr. Benjamin.

Mr. Franche: Mr. Chairman, first of all, the reason I think going through Melville and the other one would be more popular in that case is the sleeper to Edmonton. I was just in Saskatoon on Friday evening, and I stopped by the station and chatted with a chap. I had not yet been to our railroad station in Saskatoon, so I went in. I wish it was in the city, but it is not. It is out in the boondocks.

• 1105

Mr. Benjamin: That is right.

Mr. Franche: It is unfortunate, but there it is. And it is too late.

Mr. Benjamin: Use the downtown CPR station.

Mr. Franche: The tracks are all gone, or something, I am told. I do not know all of it.

A chap was telling me that one day in the first week—it is not the first day; I think it is a Thursday or something like that—is all booked up on the Panorama, their new train. He tried to get a booking and it was full. So that is good, in that sense. It reflects that something has changed completely in that first week in June; and we are not talking of the inaugural day. So that is a good sign.

I think that is why we have gone back to that. It is not just scheduling. It is this overnight train right up to Edmonton—and tying it into a schedule into Winnipeg, with the transcontinental; the Canadian.

Sorry, I have missed the second part of your question. I offer my apology.

Mr. Benjamin: With the railroads, and the matter of stations.

[*Traduction*]

trop. Saskatoon à Edmonton, cela n'a pas d'importance; si vous avez des wagons-lits, pendant la nuit, 7 heures, c'est parfait. Je ne m'en plains pas trop; le train part à minuit et arrive à 7 heures du matin. Cela va. Toutefois, il me semble que le train pourrait quitter Winnipeg quelques heures plus tard qu'actuellement.

Ce n'est pas tout: lorsque vous aviez deux trains par jour, dans les deux directions, entre Winnipeg et Regina, il n'y avait que 2 ou 3 heures entre chacun. Avec un horaire du genre, vous n'offriez pas le service pendant une grande partie de la journée du voyageur de jour. En d'autres termes, ces deux trains se faisaient concurrence plutôt que de faire concurrence à l'automobile ou à l'avion, et voilà une autre raison, j'ai l'impression, qui explique pourquoi vous n'aviez pas plus de passagers sur le 109 et le 110.

Maintenant, j'aimerais savoir quel genre de coopération vous offrent le CP et le CN en ce qui concerne les horaires et la vitesse. Est-ce que vos trains passagers sont toujours mis sur une voie d'attente pour laisser passer un train de marchandises?

Le président: Monsieur Franche. C'était votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Franche: Monsieur le président, tout d'abord, si je crois que de passer par Melville et l'autre ville risque d'être plus populaire, c'est à cause du wagon-lit pour Edmonton. J'étais justement à Saskatoon vendredi soir, et je suis arrêté à la gare où j'ai parlé avec un type. Je n'étais pas encore allé à notre gare, à Saskatoon, et donc je suis entré. J'aimerais bien qu'elle soit en ville, mais ce n'est pas le cas. Elle est au diable vauvert.

M. Benjamin: En effet.

M. Franche: C'est malheureux, mais voilà. Il est trop tard.

M. Benjamin: Servez-vous de la gare du CP au centre-ville.

M. Franche: Les voies ont disparu, ou quelque chose, me dit-on. Je ne suis pas parfaitement au courant.

Le type me disait qu'une journée au cours de la première semaine—ce n'était pas la première journée; je crois que c'était le jeudi ou quelque chose du genre—tout était réservé sur le Panorama, le nouveau train. Il avait essayé d'obtenir une place, et c'était complet. De ce point de vue, c'est très bien. Cela montre bien que quelque chose a changé du tout au tout au cours de cette première semaine du mois de juin; et nous ne parlons pas de la première journée. C'est donc un bon signe.

Je crois que c'est la raison pour laquelle nous sommes revenus à cette formule. Ce ne sont pas uniquement les horaires. C'est le train de nuit jusqu'à Edmonton—avec transfert à Winnipeg sur le transcontinental; le Canadien.

Excusez-moi, j'ai manqué la deuxième partie de votre question. Je m'en excuse.

M. Benjamin: Avec les sociétés ferroviaires, la question des gares.

[*Text*]

Mr. Franche: Yes, co-operation with the railroads.

Mr. Benjamin: The speed of your schedules and the priority of the passenger trains.

Mr. Franche: We have had pretty good co-operation from the railroads, but at times, frankly, yes, we "go in the pocket", as they say, because nowadays their freight trains are longer than the siding itself. So in certain situations we have had that. I have been in trains myself where that has occurred.

Mr. Benjamin: It is called "going in the hole".

Mr. Franche: "Going in the hole". I heard "the pocket". So we do have that problem. We try to improve that situation.

About arranging for schedules and speed, I would ask Mr. Guiney, who is a lot more knowledgeable than I am on that and who does a lot of these negotiations with the railways—with your permission, Mr. Chairman, Mr. Guiney could answer better than I.

The Chairman: Mr. Guiney.

Mr. R.J. Guiney (Vice-President, Operations, VIA Rail Canada Inc.): Mr. Chairman, the schedules are designed on a formula that is used by both CN and CP in terms of the type of motor power, the type of cars to be operated, the number of cars to be operated, and the number of meets to be encountered on the road, plus those points where it is necessary to service a passenger train, be it water for the engine or water for the cars themselves. The schedules are devised on a computer program and offer the best that the operating railways can put out at any particular point in time. Certainly we are not satisfied we are always getting the fastest schedule, and we are continuing to work with both CN and CP in an effort to reduce some of the input to the computer that adds to what is recognized as the minimum operating time between two points. That is a continuing dialogue with both CN and CP.

The Chairman: Mr. Renouf.

Mr. Renouf: Mr. Chairman, on the subject just addressed, I cannot address the western, but could I give you an illustration that is specific and that relates to one particular service, which is one operating in Nova Scotia, where I live, the Halifax-Sydney? There have been questions over time from many people why we cannot speed up that service. Let me give you a simple answer.

In the Hopewell and Sydney subdivisions, which represent about 200 miles, there are 588 curves. You have to observe the prescribed safety standards for entry into a curve, which are approximately, on that line, 41 to 45 miles an hour. With all respect, one cannot increase the running time significantly in circumstances where you have to decelerate 588 times and re-accelerate out of the curve within a space of 200 miles—and that is not counting station stops and way-stops.

[*Translation*]

M. Franche: Oui, la coopération avec les sociétés ferroviaires.

M. Benjamin: La vitesse des trajets et la priorité aux trains de passagers.

M. Franche: Nous avons obtenu une assez bonne coopération des sociétés ferroviaires, mais parfois, très franchement, oui, nous «allons dans la poche», comme ils disent, parce que de nos jours, les trains de marchandises sont plus longs que les voies d'évitement. Donc dans certaines situations, c'est ce qui s'est produit. J'ai moi-même été sur des trains où cela s'est produit.

M. Benjamin: On dit «allez dans le trou».

M. Franche: «Allez dans le trou». J'avais entendu «la poche». Donc nous avons ce problème. Nous tentons d'améliorer cette situation.

Quant aux horaires et à la vitesse, je vais demander à M. Guiney qui s'y connaît beaucoup mieux que moi et qui participe à ces négociations avec les sociétés ferroviaires—et avec votre permission, monsieur le président, M. Guiney pourrait mieux vous répondre que moi.

Le président: Monsieur Guiney.

M. R.J. Guiney (vice-président, Opérations, VIA Rail Canada Inc.): Monsieur le président, les horaires sont conçus selon une formule utilisée et par le CN et par le CP en fonction de la taille de la locomotive, du genre de wagons utilisés, du nombre de wagons et du nombre de rencontres sur la voie, plus les poids nécessaires au ravitaillement des trains de passagers, qu'il s'agisse d'eau pour la locomotive ou d'eau pour les wagons. C'est grâce à un programme informatisé que l'on met au point les horaires qui constituent ce que les sociétés ferroviaires peuvent faire de mieux à un moment particulier. Il est certain que nous ne sommes pas convaincus que nous obtenons toujours les horaires les plus rapides, et nous continuons à travailler et avec le CN et avec le CP en vue de réduire certaines des données confiées à l'ordinateur, lesquelles ajoutent au temps d'exploitation minimum reconnu entre deux points. Le dialogue se poursuit et avec le CN et avec le CP.

Le président: Monsieur Renouf.

M. Renouf: Monsieur le président, sur la question dont on vient de parler, je ne saurais vous dire ce qu'il en est dans l'Ouest, mais je pourrais vous donner un exemple précis pour un service en particulier, celui en Nouvelle-Écosse, où j'habite, la ligne Halifax—Sidney. Depuis longtemps, on entend demander pourquoi nous ne pouvons accélérer ce service. Permettez-moi de vous en donner une réponse simple.

Les sous-divisions Hopewell et Sydney qui comprennent environ 200 milles comportent 588 courbes. Il faut respecter les normes de sécurité prescrites pour négocier une courbe, lesquelles, sur cette ligne, sont d'environ 41 à 45 milles à l'heure. Très respectueusement, je tiens à faire remarquer qu'on ne peut diminuer de façon marquée le temps du trajet lorsqu'il faut décélérer et accélérer pour sortir de la courbe 588 fois en l'espace de 200 milles—sans compter les arrêts aux gares et les arrêts facultatifs.

[*Texte*]

I use it as an illustration. When one gets into the mechanics of operating a train between point A and point B, sometimes there are physical characteristics that have to be administered in terms of the safety of the passengers.

• 1110

The Chairman: Thank you, sir.

Madame Côté, vous disposez de 15 minutes.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je siège au Comité des transports depuis quatre ans, et je pense que je vais continuer à éprouver beaucoup de sympathie pour la société VIA Rail.

J'ai l'impression d'entendre les choses que j'entendais déjà ou presque, avec certaines améliorations, car je ne peux pas dire non plus que vous ne faites pas des efforts surhumains pour améliorer la situation dont vous avez héritée, parce qu'il m'apparaît que l'héritage que l'on vous a confié, qui est composé de toutes sortes de contraintes auxquelles vous avez fait référence tout à l'heure en réponse à certaines questions de M. Deniger et de M. Mazankowski, en particulier, et que je comprends encore difficilement, . . . mais j'aimerais aller un petit peu plus au fond des choses.

Je vous avouerai que j'ai sur le coeur l'ordonnance 6313, et que j'aimerais bien savoir s'il y a eu amélioration dans vos relations avec le CN et le CP.

Mais il y a une chose qui m'intrigue particulièrement, c'est quand, en répondant à M. Deniger, vous avez dit: les changements à la société VIA Rail c'est long, ça prend du temps pour toutes sortes de raisons. L'équipement dont vous avez hérité, les employés et même la situation qui vient d'être décrite par M. Renouf concernant la vitesse possible—donc l'amélioration qui serait nécessaire dans la qualité des services qu'on devrait donner aux gens . . . En fait, ma question c'est tout cela. Comment ça va avec le CN et le CP?

Et, deuxièmement, pour être un peu plus précise, je parlerai des représentants de Transport 2000 qui sont venus et nous ont dit que si vous étiez une vraie société de la Couronne, une vraie compagnie indépendante formée en vertu de la loi, et que vous ne dépendiez pas des contrats de service auxquels vous vous êtes référé tout à l'heure, . . . C'est l'ordonnance 6313 qui est à l'origine de cela, ai-je raison? Donc si vous n'aviez pas à faire face à toutes ces contraintes-là et si—et j'espère que vous allez éclairer ma lanterne là-dessus, j'en apprends tous les jours—et si vous pouviez planifier votre développement, les améliorations que vous voulez apporter, connaître d'avance les coûts qui vous seraient demandés pour l'utilisation de certains équipements qui vous sont fournis par les autres compagnies de transport ferroviaire, seriez-vous en meilleure position?

M. Franche: Merci, monsieur le président.

Pour répondre à la question du député, oui, les changements demandent beaucoup de temps.

Mme Côté: Pourquoi?

M. Franche: Cela demande beaucoup de temps parce qu'il y a une tradition dans l'industrie; cela demande beaucoup de

[*Traduction*]

J'en parle à titre d'exemple. Lorsque l'on en vient à regarder de près les modalités d'exploitation d'un train entre le point A et le point B, il arrive qu'il faille tenir compte de caractéristiques physiques pour assurer la sécurité des voyageurs.

Le président: Merci, monsieur.

Madam Côté, you have 15 minutes.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I have been a member of the Transport Committee for four years, and I think I will continue to have a great deal of sympathy for VIA Rail.

I believe I heard pretty well the same things this morning that I had heard before, with some improvements, and I certainly cannot say that you are not making a superhuman effort to improve the situation which you inherited. Indeed, it appears to me that this inheritance imposed all sorts of restraints on your corporation which you referred to earlier in responding to questions put by Mr. Deniger and Mr. Mazankowski in particular, and which I still do not understand completely. But there are one or two matters I would like to explore further with you.

I must admit my main concern is costing order 6313; I would like to know whether there has been any improvement in your relations with CN and CP.

However, there is one thing that particularly intrigues me: your statement, in response to a question from Mr. Deniger, that making changes at VIA Rail takes a long time, for all sorts of reasons—the equipment you inherited, your employees and even the situation Mr. Raneuf just described regarding maximum speeds and the improvement which must be made in terms of the quality of services provided to the public. In fact, my question encompasses all these aspects of the problem. What is the status of your relations with CN and CP?

Secondly, to be a bit more precise, I would like to discuss the statement made by the representatives of Transportation 2000, who said that if VIA Rail were a real Crown corporation, a truly independent company formed on the basis of statutory authority, and did not have to depend on service contracts which you referred to earlier . . . am I right in thinking that costing order 6313 is behind all this? In other words, if you did not have to deal with all these restraints—I hope you will be able to clarify this for me; I learn something new every day—and could plan your own development, including the improvements you would like to make, and if you knew in advance the costs of using certain types of equipment provided by other railway companies, would you be in a better position?

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman.

To answer the hon. member's question, there is no doubt that it does, indeed, take a long time to bring about change.

Mrs. Côté: Why?

Mr. Franche: It takes a long time for many reasons: because there is a certain tradition in the industry; because physical

[*Text*]

temps parce que les aspects physiques sont difficiles à construire, à améliorer; cela demande beaucoup de temps parce qu'il n'existe plus d'industries qui construisent des wagons dans le pays, on ne fait que recommencer avec la société Bombardier dans le moment, et là on collabore avec UTDC; cela demande beaucoup de temps parce que nous sommes jeunes et que nous nous employons entièrement à revitaliser le secteur ferroviaire pour les passagers, alors que, dans le passé, les deux compagnies ferroviaires, pour des raisons d'affaires, l'avaient négligé. Et ainsi, si on se réfère aux ateliers d'entretien, où au moment où on se parle on fait encore l'entretien à l'extérieur quand il fait moins 35 ou qu'il pleut à boire debout, on ne peut pas s'attendre à une bonne productivité. Nous avons eu une décision, qui a été longue et pénible à obtenir et là nous sommes en construction—j'étais justement à Toronto . . . l'acier sort, . . . et à ce moment-ci, l'an prochain, le premier atelier va commencer à fonctionner. Et on travaille à toute vitesse pour y arriver.

Et un peu plus tard ce sera au tour de Montréal avec probablement sept à huit mois de retard . . .

Voilà donc une raison pourquoi cela demande du temps.

Ce n'est pas l'ordonnance 6313, monsieur le président, qui nous dicte le besoin de contrat. C'est l'absence de législation de VIA Rail. Absence ou carence, si vous voulez, que ce Comité a, avec raison, souligné, je crois, récemment, et ce que nous l'encourageons de continuer à faire.

• 1115

Nous avons besoin de cette loi, car elle préciserait toute cette question du rôle et des contrats. L'ordonnance 6313, c'est une façon de payer les chemins de fer. Nous avons beaucoup plus d'information du CN ou du CP que nous n'en avions dans le passé. Je dois vous dire honnêtement que les choses vont beaucoup mieux avec les chemins de fer. On se dispute, bien sûr, mais on arrive à trouver des solutions satisfaisantes. Ce sont parfois des solutions de compromis, parce qu'on n'est pas régis par une loi, mais elles sont quand même très potables.

Notre objectif est le suivant: que d'ici quelque temps, la facture d'après l'ordonnance 6313 soit très minime, à cause des ateliers d'entretien, à cause de ce que nous comptons faire pour les employés du CN. Ces derniers travaillent pour le CN, mais ils effectuent le service, et nous essayons de négocier pour qu'ils deviennent employés de VIA Rail. Mais ces choses-là demandent du temps. Il y a des complications énormes, pour ce qui est des fonds de pension, des conditions de travail, etc., mais nous progressons et nous voyons le jour où la facture de 6313 sera peut-être de 15 à 20 p. 100 de ce qu'elle est dans le moment. Je pense que cela va améliorer la situation.

Entre-temps, et c'est une décision que j'ai prise avec la direction, nous avons décidé d'apporter des améliorations au service à la clientèle. C'est un domaine dans lequel nous pouvons changer les choses beaucoup plus rapidement. Nos employés sont de plus en plus motivés, et nous essayons d'améliorer le service à la clientèle avec leur collaboration. Cela ne se fait pas à coups de centaines de millions de dollars; cela se fait à partir d'une formation et d'une sensibilisation, ce

[*Translation*]

problems are difficult to deal with and make improvements difficult to achieve; because there no longer is a train manufacturing industry in this country—we are only starting to have dealings with Bombardier and we are also co-operating with UTDC; because VIA Rail is a young company and we are devoting most of our efforts to revitalizing the passenger rail service sector, whereas in the past, the two main railway companies neglected this sector for business reasons. As far as maintenance facilities are concerned, at the time of this conversation, maintenance work is still being done outside, even when it is—25 or pouring buckets, and one certainly cannot expect good productivity in such conditions. A decision was made, although it took a long time to be reached, and we are now in the process of building—I was recently in Toronto and saw the steel beams going up myself—and by this time next year, the first maintenance facility will be operational. We are working as fast as we can to attain that goal.

A little later, it will be Montreal's turn, with perhaps a seven or eight month delay . . .

That is one of the reasons why it takes so long.

In fact, Mr. Chairman, costing order 6313 is not the reason for our need for contracts. The real reason is the absence of a VIA Rail statute—an issue which the committee had recently raised, I believe, with good reason and we certainly encourage it to draw attention to this matter.

We need this legislation, as it would clarify the matter of our role and the situation regarding service contracts. Costing order 6313 sets out the way in which we will pay the railways. In fact, we obtain a lot more information from CN or CP than we ever did in the past. I can say in all sincerity that all things are going much better with the railways. Of course, we disagree occasionally, but we always manage to find satisfactory solutions. Sometimes they are compromise solutions since we are not controlled by statute, but they are nevertheless quite acceptable solutions.

This is the goal we have set for ourselves: to bring our bill under costing order 6313 down to a minimal level over the next little while, through our maintenance workshops and what we intend to do for CN employees. These employees work for CN but still provide services, and we are currently negotiating so that they may become VIA employees. But these things take time. It is extremely complex, because pension funds, working conditions, etc., but we are making progress and expect to reach a time when our bill under 6313 will be perhaps 15% or 20% of what it currently is. I am certain that will improve things.

In the meantime—and this is a decision I took with the management of VIA Rail—we have decided to make improvements in customer service. This is an area where we can bring about change much more quickly. Our employees are more and more motivated, and we are trying to improve customer service with their help. That sort of thing cannot be achieved by investing hundreds of millions of dollars; it can only be achieved by providing the proper training and sensitizing

[*Texte*]

que j'appelle un changement de culture. Tous les employés bénéficient actuellement de cette formation-là qui se poursuivra pendant les deux prochaines années. Le premier jour, c'est moi-même ou l'un de nos vice-présidents qui donne le cours de formation. Nous nous partageons la tâche, car nous avons 3,500 employés. Je ne peux pas le faire pour tout le monde. Depuis le 15 novembre, j'ai tenu 15 séances de formation avec nos employés, les employés syndiqués et les employés non syndiqués.

Maintenant il y a du sérieux, il y a tout un renouveau. A mon avis, grâce à cela, nous allons pouvoir changer la perception qu'a le client du service donné par VIA. Il ne sera pas parfait, car il est vrai que notre équipement est vieux, mais on pourra au moins s'occuper un peu plus du client pendant cette période difficile. Cela arrive aux compagnies aériennes; cela m'est arrivé l'autre jour: nous avions une heure et demie de retard. Cela arrive. On n'aime pas cela, mais on nous a expliqué la situation. Nous sommes donc en train de vaincre de vieilles traditions de relations entre l'employé et le client. En fait, nous ne sommes pas là pour faire fonctionner des trains, mais pour transporter des gens. À partir du moment où ce sera ancré dans l'esprit de la compagnie, on va pouvoir donner un meilleur service. Cela se fait plus rapidement que construire de nouveaux trains.

Autre signe de progrès: nous sommes en train de nous entendre avec les chemins de fer pour l'acquisition des stations. Pour la gare du Palais, il a fallu négocier avec la ville; pour Trois-Rivières, c'était avec le CP. Il y a toutes sortes de choses qui se passent. Les relations sont bonnes, en tout cas bien meilleures qu'il y a un an. Ce n'est pas parfait. On a parfois des objectifs différents. Ils sont là pour faire un profit et moi je suis là pour que cela coûte le moins cher possible. On est à 180 degrés les uns des autres, et on le sait. Mais je crois que l'on progresse quand même dans ce domaine-là. Je m'excuse de la longueur de ma réponse, mais j'ai voulu profiter de l'occasion pour expliquer ce qu'on essaie de faire.

Mme Côté: Eh bien, c'est important, monsieur le président.

Le président: Vous avez dix minutes encore.

Mme Côté: Merci. Il est important, monsieur le président, que le président de VIA prenne le temps de nous faire part des améliorations dans les relations avec les compagnies de chemins de fer, que ce soit CN ou CP. Vous savez, monsieur Franche, on voit encore des gares du CN, et c'est inadmissible. Les gens commencent à peine à faire la différence entre VIA et CN. Il me semble, moi aussi, qu'une période de sept ans, c'est beaucoup trop long et je trouve cela désolant.

• 1120

Je me souviens qu'on avait eu aussi une bonne discussion avec le CN à propos de sa façon de facturer VIA Rail et de négocier le transfert de propriétés et la vente de certaines gares à VIA. On trouvait cela tout à fait exorbitant. A moins que vous me prouviez le contraire, je pense que les gares de chemins de fer qui desservent les passagers devraient tout

[*Traduction*]

employees—what I would call bringing about attitudinal changes. All our employees are currently receiving this training, which will be offered over the next two years. On the first day of the course, either I or one of our vice-presidents gives the class. We of course share the work, since we have 3,500 employees. I cannot do it for everyone. Since November 15 I have participated in 15 training sessions with our employees, both unionized and non unionized personnel.

And we are really getting somewhere—there is a kind of renewal taking place. I believe this will allow us to change the public's perception of VIA's service. It certainly will not be perfect, since our equipment is old, but at least will be able to provide better services to our customers during this difficult period. Airline companies often have the same problem; just the other day, I was on a flight that arrived one hour and a half late. These things happen. Nobody likes it, but in this particular case, personnel explained the reason for the delay. We are now in the process of overcoming some old traditions in terms of employee-customer relations. In fact, our job is not really to operate trains, but to provide service to people. Once this has become firmly rooted in the minds of company employees, we will be able to provide better service. And that is something which takes less time to do than building new trains.

There is another sign of progress: we are currently reaching an agreement with the railways to acquire stations. For the *gare du Palais*, we had to negotiate with the city; for the *Trois-Rivières* station, we dealt with CP. All sorts of things are happening these days. Relations are good, and certainly better than they were a year ago. Things are not perfect. But sometimes our goals are different. Their objective is to make a profit, whereas mine is to ensure that the cost is as low as possible. We are 180 degrees apart in terms of our goals and we know it. But I do believe we are making progress in that area. I am sorry for giving you such a long answer, but I wanted to seize the opportunity to explain what we are attempting to do.

Mrs. Côté: Of course; it is important that you should do so, Mr. Chairman.

The Chairman: You still have 10 minutes.

Mrs. Côté: Thank you. It is important, Mr. Chairman, that the president of VIA take the time to explain changes which have occurred with respect to relations between VIA and the railways, either CN or CP. You know, Mr. Franche, we still see CN stations, which I think is quite unacceptable. People are only now starting to understand the difference between VIA and CN. I, too, think that seven years are a long time and I think this is unfortunate.

I remember we also had a good discussion with CN regarding its method of billing VIA Rail and negotiating the transfer of properties and sale of some stations to VIA. We considered the costs to be exorbitant. Unless you can prove me wrong, my feeling is that railway stations serving the custom-

[*Text*]

simplement être transférées à VIA Rail puisque CN n'a plus raison d'y être.

Comme les citoyens du Canada ont déjà payé ces infrastructures, je me demande pourquoi on devrait les payer une deuxième fois par le biais de subventions à VIA. Alors, je me dis que ce serait une utilisation rationnelle des installations. Si c'est VIA qui accorde le service pour le transport des passagers, eh bien, ces installations-là devraient tout simplement leur être transférées.

Je ne sais pas si j'ai raison de penser ainsi, mais c'est quand même ma façon de penser.

Vous me dites que le R-6313 finira par mourir de sa belle mort, compte tenu de l'évolution . . .

M. Franche: S'atrophier, plutôt.

Mme Côté: . . . compte tenu—c'est ça . . . de l'évolution dans la qualité des services que vous instaurez vous-même, pour votre entreprise. À cet égard, vous avez parlé de quatre ateliers de réparation et vous en avez identifié deux, soit ceux de Toronto et Montréal. Où seront situés les autres?

M. Franche: À Winnipeg et à Halifax.

Mme Côté: Winnipeg et Halifax.

De plus, je voudrais savoir, au niveau des employés—parce que c'est important les relations humaines avec les voyageurs. Si le confort est un peu moins grand dans les wagons, peut-être que l'accueil pourrait être plus chaleureux pour compenser. On oublie vite certains aspects lorsqu'on est bien accueilli.

Je crois également que les citoyens canadiens sont au courant de vos problèmes, même ceux qui sont inhérents à VIA Rail à cause de l'étendue du territoire que cette société doit couvrir et de la faible population. On a beaucoup tendance à comparer le Canada à l'Europe ou aux États-Unis, mais dans notre pays, il n'y a pas 10 personnes au pied carré; il y a en une pour chaque 1,000 pieds carrés, si on fait le ratio par rapport à l'étendue du territoire.

Dans certains pays d'Europe, je sais que les compagnies de transport de voyageurs sont propriétaires de leurs voies ferrées. Donc, elles ne sont pas en concurrence avec le transport marchandises comme au Canada. Ces comparaisons me paraissent fausses et les gens devraient être mieux informés des réalités du Canada par rapport à ce qu'ils peuvent voir ailleurs quand ils visitent d'autres pays du monde.

Ce qui m'intéresse maintenant, c'est de savoir, lorsque vous avez parlé de la formation de vos employés, combien il en reste sur ceux qui sont venus de CN et de CP? Et comment l'intégration se poursuit-elle dans le cas de ces employés et de vos nouveaux employés, par rapport à la formation qu'ils reçoivent? Est-ce que cela cause des problèmes?

M. Franche: Monsieur le président, je ne peux pas vous dire combien d'employés provenant de de CN et de CP sont encore à notre emploi. Le nombre exact, je l'ignore. Mais je peux vous dire que nous avons intégré dans nos rangs les employés qui font le service à bord des trains, c'est-à-dire les restaurants, la

[*Translation*]

ers should simply be transferred directly to VIA Rail, as CN no longer has any reason to operate them.

Also, since Canadian taxpayers have already paid for these infrastructures, I see no reason why they should have to pay for them twice through grants to VIA. It seems to me rational use could be made of these facilities. If VIA Rail is responsible for providing customer rail service, these facilities should simply be transferred to them automatically.

I do not know whether I am right to see things in this light, but that is my view.

You say that costing order R-6313 will simply die a natural death, given the evolution . . .

Mr. Franche: I think atrophy would be more accurate.

Mrs. Côté: Yes, of course, given the evolution you expect to take place in terms of the quality of service provided by your corporation. You mentioned four maintenance facilities, but only identified two of them—namely those in Toronto and Montreal. Where will the others be located?

Mr. Franche: In Winnipeg and Halifax.

Mrs. Côté: Oh, in Winnipeg and Halifax.

Also, I am just wondering with respect to employees—because human relations with the travelling public are extremely important—whether there might not be room to improve the kind of reception given to the public to compensate for a certain amount of discomfort one may have to put up with in a train. It is amazing how quickly one forgets one's discomfort when one is made to feel welcome.

Nevertheless, I do think that Canadians are aware of your problems, particularly those inherent in VIA Rail's operations, which cover an extremely vast area for a relatively small population. There is a great tendency to compare Canada to Europe or the United States, but in our country, we do not have 10 people per square foot; it is more like one per 1,000 square feet, if we calculate on the basis of Canada's vast territory as whole.

In some European countries, I know that passenger rail service companies own their own tracks. Consequently, they do not have to compete with companies which transport commodities, as we do in Canada. I think such comparisons are misleading and that people should be better informed about the situation in Canada, as compared to what they see in other countries of the world.

With respect to the training program you offer to your employees, I would just like to know how many employees you still have of the CN-CP group. Also, how is the integration of these employees and your new employees proceeding in terms of the training they receive? Does this pose problems?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I am unable to say how many employees from CN and CP are still with VIA Rail. I simply do not know the exact number. However, I can tell you that we integrated those employees who provide service on board trains, in other words, in restaurants, in general food services,

[*Texte*]

nourriture, les couchettes, etc. Nous avons également intégré les employés qui vendent les billets dans les gares, ceux qui font des services de réservation, etc., dans ces grandes lignes.

Dans ce domaine-là, nous avons mis en place le programme de formation pour ces 3,500 employés sans exception, pour une période de deux ans. Tout le monde y passe, même ceux qui ne sont pas en contact avec le public, parce que souvent on travaille avec un employé qui, lui, est en contact avec le public.

Mme Côté: Très bien.

M. Franche: Nous donnons ces mêmes cours de formation, en collaboration avec les deux chemins de fer, à des conducteurs du CN. Ils ont commencé à participer à ces cours, mais la première semaine, ils étaient quelque peu réticents. Par la suite, ils ont dit qu'ils les trouvaient acceptables. Et maintenant, ça s'en vient et la réaction de ces gens-là est positive. Cela nous aidera aussi dans les relations.

Nous sommes également en discussion avec le CN et le CP pour intégrer chez VIA certains autres employés comme les conducteurs, les *trainmen*, les gens travaillant dans les locomotives et ceux des ateliers d'entretien. C'est comme cela que tout a débuté. Voilà donc pourquoi je vous disais que c'était pour s'atrophier. Les coûts établis seront, par exemple, ceux des deux chemins de fer et il s'agira de frais que nous devrons payer pour voyager sur leurs rails. Donc, ça va bien de ce côté-là.

• 1125

Dans le domaine des gares, je disais tout à l'heure que nous avions conclu des ententes récemment avec CN et CP pour l'acquisition des gares. Nous avons une politique sur la façon de procéder avec les chemins de fer qui, à toutes fins pratiques, est approuvée. C'est une politique qui nous permettra de faire des acquisitions à prix raisonnable, pour nous et pour eux. Il y a eu collaboration de la part des chemins de fer. Donc, les choses progressent. Mais ce qui est important, c'est de rendre ce programme de formation accessible à tous les employés de la compagnie. Cela représente deux ans de travail, et on le fait avec les budgets qu'on nous avait accordés et certaines économies que nous avons faites. A mon avis, on va réussir à effectuer ce changement de culture. Comme vous le dites, un sourire d'appréciation fait souvent oublier bien des difficultés. On en a, et je peux vous dire qu'Air Canada et CP Air sont deux grands spécialistes dans ce domaine: il faut voir comment ils soignent leurs clients quand ça va mal. Cela aide les affaires. J'espère qu'un jour on se rendra jusque là.

Vous avez posé une question sur le nombre d'employés transférés. Je vais regarder; je pense qu'on m'a donné une petite note. Des 2,850 employés qui ont été transférés du CN à VIA à la fin de 1978, 1,850 étaient encore avec nous en 1983.

Le président: Merci, madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

The Chairman: For the information of members of the committee and the witnesses, I have Mr. Ellis left on the first round and I have Mr. Mazankowski and Mr. Benjamin for the

[*Traduction*]

sleepers, etc. We also integrated those employees who sell tickets in the stations and take reservations.

The training program we have set up will be offered to all 3,500 employees, without exception, over the course of the next two years. Everyone will be required to take it, even those employees who are not in direct contact with the public, as often employees may work with someone who is in direct contact with the public.

Mrs. Côté: Thank you.

Mr. Franche: We also offer this same training course to CN conductors, in co-operation with the two railways. They have started to take the course, and although they had a few reservations the first week, they eventually came around and now find them perfectly acceptable. Attitudes are changing, and the reaction of people is generally positive. That will also help to improve our relations.

We are also involved in discussions with CN and CP at the present time to integrate other groups of employees, such as conductors, trainmen, people working in the locomotives and in maintenance facilities, into VIA Rail. That is how it all began. That is why I said that R6313 will simply atrophy. Any remaining costs will be related to what we owe the two railways for using their tracks. So things are going well in that area.

As far as stations are concerned, I said earlier that we had recently reached some agreement with CN and CP to acquire stations. A policy regarding the procedure to be followed has, for all practical purposes, been approved. This policy will allow us to make acquisitions at a reasonable price, both for us and for them. The railways co-operated in this regard. So things are progressing. But the most important thing is to make this training program available to all company employees. That represents two years of work, and it has been made possible through moneys budgeted to us and some savings we have made on our own. I believe we will be successful in making the attitudinal changes I mention. As you say, a smile often makes you forget any problems or discomforts you may be experiencing. And we certainly do have problems. Indeed, Air Canada and CP Air are experts in this field: one has only to see what good care they take of their customers when things go wrong. It helps business. Indeed, I hope we will reach that stage one day.

You asked a question regarding the number of transferred employees. I believe I was just handed a little note. Of 2,850 employees transferred from CN to VIA at the end of 1978, 1,850 were still working for us in 1983.

The Chairman: Thank you, Madame Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Pour la gouverne des membres du Comité et des témoins, il me reste le nom de M. Ellis pour le premier tour et les noms de M. Mazankowski et de M. Benjamin pour le

[*Text*]

second round. I purpose to adjourn no later than 12.30 p.m., and surely we will have ample time to hear all those members who have indicated they wish to be heard. Mr. Ellis please.

Mr. Ellis: Good morning, Mr. Chairman, how are you?

The Chairman: Very well, thank you—all things considered.

Mr. Ellis: All things considered, Mr. Chairman. I have been listening for virtually the whole morning and I am as concerned as I was some time ago about the service we are getting from VIA Rail.

I do not really know where to start on my questioning of the chairman. There are a number of things in his report, so I will start there. I am going to comment on them first and then I will get on with some questions. For example, Mr. Chairman, on page 4, the last sentence says:

> Here the imperatives of the national interest march with the more private-enterprise measures of profit-and-loss in our books of account.

I see a look of concern on your face. What does that gobbledegook mean?

The Chairman: On page 4?

Mr. Ellis: On page 4. The last sentence of the first paragraph. Sounds like "bureaucratese" to me. I do not have the foggiest notion what it means and I doubt that there is any other member of this committee who knows what is meant by that sentence. Before I go on, the chairman might explain what he is talking about.

Mr. Renouf: If I may translate, Mr. Chairman. I apologize for the lack of precision in the words. What I was attempting to say is that a Crown corporation such as VIA Rail must mix two imperatives. One is the achievement of a profit, defined in the ordinary commercial sense. If we stop there then a number of rail services in Canada would cease to exist because, with the best of management and the best of equipment, they could not meet that objective of a profit—as defined in commercial terms. There are other services that are directed by government to be maintained. That was the allusion to the national interest, they are maintained in the national interest to provide a rail service to different parts of Canada.

• 1130

Addressing, in part, some of the questions raised by some members, with your permission I would like to look into the future for the moment. VIA, with first-class management, with its own statute, with proper funding, and with adequate and appropriate equipment, can be predicted to make profits on some lines, break even on other lines, but never make a profit on the remainder lines. Then it becomes a matter for government and Parliament, in the national interest, to determine whether those remainder services are to be operated. If they are, then no matter what you call it—subsidy, subven-

[*Translation*]

deuxième tour. J'ai l'intention de lever la séance à 12h30 au plus tard, et je suis sûr que nous aurons amplement le temps de donner la parole à tous les membres qui ont indiqué leur désir de poser des questions. Monsieur Ellis, vous avez la parole.

M. Ellis: Bonjour, monsieur le président, comment allez-vous?

Le président: Très bien, merci—compte tenu de tout.

M. Ellis: Oui, en effet, monsieur le président. J'écoute depuis le tout début de notre séance et je dois dire que le service fourni par VIA Rail continue de m'inquiéter.

Je ne sais pas vraiment où je dois commencer. Je crois que je commencerai par soulever un certain nombre de points au sujet de son rapport. Je voudrais d'abord faire quelques remarques, et ensuite, je poserai des questions. Par exemple, monsieur le président, à la page 4, on lit ce qui suit:

> Ici, les impératifs de l'intérêt national vont de pair avec les mesures profits-et-pertes de l'entreprise privée dans nos livres de comptes.

Je vois que vous avez l'air inquiet. Pouvez-vous m'expliquer ce que cela veut dire?

Le président: À la page 4, vous dites?

M. Ellis: Oui, à la page 4. Il s'agit de la dernière phrase du premier paragraphe. À mon avis, c'est du jargon bureaucratique. Je n'ai pas la moindre idée de ce que cela peut bien vouloir dire et j'imagine que tous les autres membres du Comité n'y comprennent pas plus que moi. Avant de continuer, j'aimerais que le président nous explique de quoi il parle.

M. Renouf: Permettez-moi de traduire, monsieur le président. D'abord, je présente mes excuses pour le manque de précisions dans cette phrase. Je voulais dire tout simplement qu'une société de la Couronne comme VIA Rail doit tenir compte de deux objectifs. D'abord, celui de réaliser un profit, dans le sens normal du domaine des affaires. Mais si on s'arrête là, bon nombre de services actuellement offerts au Canada seraient éliminés car, même avec la meilleure gestion et le meilleur matériel possible, on ne pourrait jamais atteindre cet objectif, selon la définition commerciale du terme profit. Il y a d'autres lignes que le gouvernement demande de maintenir. C'est là l'allusion à l'intérêt national, ces lignes sont encore exploitées dans cet intérêt national, c'est-à-dire afin de maintenir un service ferroviaire dans certaines régions du Canada.

Pour répondre également en partie à certaines des questions soulevées par certains membres du Comité, et avec votre permission, j'aimerais maintenant parler un peu de l'avenir. VIA, grâce à une gestion de première qualité, grâce au statut dont la société est dotée, grâce à un bon soutien financier, et ajoutez à cela un matériel de bonne qualité, fera très certainement des bénéfices sur certaines lignes, réussira à juste s'en tirer sur d'autres, et pour le reste, ne fera jamais de bénéfices. À ce moment-là, la balle est dans le camp du gouvernement et du Parlement, puisqu'il s'agit ici d'une question d'intérêt

[*Texte*]

tion, contract revenue, deficit—the people of Canada through the parliamentary estimates must pay for that service. That was what I was attempting to say when I was addressing what I call the national interest. It did not come across in the manner in which I had intended, and for that I apologize.

Mr. Ellis: I wonder if I might then take it that the chairman is saying that he does not see a time when VIA will operate without subsidy.

Mr. Renouf: No, I am not predicting that in my look to the future because I cannot balance the sum of the three factors of those routes for profit, those routes which will break even and those routes which will never make a profit. I do not know that in the aggregate that will come out to either a surplus or a deficit. I was attempting—and I would be reluctant to go further than that in attempting—to forecast the future by dividing the total services into the three categories that I did. But certainly, in the third category, it can only operate with government intervention by way of the definition of policy and by way of government intervention in terms of the supply of the funds which are now called deficits.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, the reason I asked that was because the president, a few moments ago in an answer to, I think, Mr. Deniger, made the point that he sees the time when VIA Rail would operate without subsidy. I frankly think that is absolutely ludicrous. The excellent service that Mr. Benjamin mentioned in England and the U.K. works with subsidies. The very well run Deutsche Federal Railway, the German railroad, has billions of deutschmarks in subsidies.

The Chairman: Mr. Ellis, I am going to interrupt there because according to my recollection, the president did not say that and there may have been a problem of interpretation, I do not know. I do not want to blame it on the interpreters, but I see Mr. Franche signalling that he did not say that.

Mr. Ellis: I just want to make the point that in my opinion it is not possible to ever run a passenger rail service in Canada without subsidy. I want to make the point that if we had a five-year plan—it has been discussed earlier—if we had some idea where we are going—instead of, as many of my colleagues have said, this hit and miss, *ad hoc* changing of schedules and so on—and we knew what those subsidies were going to be and what equipment we had coming on stream, we would be in a far better position than we are right now.

Now, I thought I heard—and I will wait now to hear—the president say that he was looking forward to the day when VIA would run without subsidy.

Mr. Renouf: Mr. Chairman, I would then ask the president to clarify.

[*Traduction*]

national, à savoir si ces lignes qui sont exploitées à perte doivent être maintenues. Dans l'affirmative, et quel que soit le terme que vous utilisez—subside, subvention, recette sous contrat, déficit—les Canadiens, par le truchement du budget voté au Parlement, paieront ce service. Voilà ce dont je voulais parler lorsque je faisais allusion à l'intérêt national. Je n'ai pas été exactement compris comme j'en avais l'intention, et je vous prie de m'en excuser.

M. Ellis: Si je comprends bien, le président nous déclare que VIA ne pourra jamais fonctionner sans subventions.

M. Renouf: Non, ça n'est pas ce que je prévois, étant donné que je ne peux pas déjà faire le bilan de ces trois éléments qui entrent en jeu: les lignes rentables, les lignes qui couvrent tout juste les dépenses, et celles qui sont déficitaires. Je ne peux donc pas dire si le bilan global sera positif ou négatif. J'ai simplement essayé—et je n'irai pas plus loin—de donner une image possible de l'avenir en répartissant l'ensemble des services en trois catégories, comme je l'ai fait. Mais, dans cette troisième catégorie, seule l'intervention de l'État, grâce à une politique bien définie et grâce à des subventions épongeant les déficits, permettrait de continuer à assurer le service.

M. Ellis: Monsieur le président, j'ai posé cette question parce que le président de VIA, il y a quelques moments, dans une réponse à M. Deniger—si je ne me trompe—a laissé entrevoir le moment où VIA pourrait fonctionner sans subventions. Je pense que c'est absolument absurde, les services ferroviaires excellents dont M. Benjamin a parlé pour l'Angleterre et le Royaume-Uni ont besoin de subventions, il en est exactement de même pour les chemins de fer fédéraux allemands, qui sont subventionnés en milliards de marks.

Le président: Monsieur Ellis, je vais être obligé de vous interrompre car—si je me souviens bien—le président n'a jamais dit cela, il y a eu peut-être un problème d'interprétation, je ne sais pas. Je ne veux pas ici accuser les interprètes, mais je vois que M. Franche fait un signe de la tête pour dire qu'il n'a pas dit cela.

M. Ellis: Je voulais donc simplement ici dire, qu'à mon avis, il est absolument impossible d'avoir un service voyageurs au Canada sans subventions. Mais je veux également ajouter que nous serions en bien meilleure position que nous ne le sommes, si l'on nous présentait un plan d'entreprise quinquénnal—on en a parlé tout à l'heure—qui nous permettrait de savoir où l'on va, au lieu de cette politique du coup par coup et de l'à-peu-près, avec toutes ses modifications d'horaires etc., nous serions également quels crédits il faut prévoir et quel nouveau matériel et équipement est attendu.

Si je ne me trompe, j'ai entendu le président nous dire—mais cette fois-ci je vais attendre qu'il le confirme—qu'il voyait déjà le jour venir où VIA pourrait fonctionner sans subventions.

M. Renouf: Monsieur le président, je vais demander au président de clarifier ce point.

[*Text*]

• 1135

Mr. Renouf: If we are talking about the next five years of them, I can say there will be deficit subsidies in operations and in capital contributions. When I was talking of the future, I was talking of a much broader and undefined period of time. I, like you, did not understand the president's comments in the manner in which they have been interpreted. So if the president had the opportunity to clarify . . .

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, let me explain, in case I have not been clear.

When I was speaking, I was speaking on the question of the corridor itself—that some day it may break even. I envisage that in about 10 years. It is highly dependent on certain things happening. As a corridor, that means Quebec City to Windsor. When it comes to other types of inter-city services, or to transcontinental or remote services, to put it in a nutshell, no, we will never. As a total corporation, because of those services, as long as we are asked to provide them, we will be in deficit. There is no railway in the world that makes any money, to start with. They do make money on routes. We believe the high-speed corridor, Montreal-Ottawa-Toronto, would generate a profit, but not beyond that.

The Chairman: I assume you mean there is no passenger railway in the world that makes a profit.

Mr. Franche: You are right. I stand corrected on that. You are absolutely right. But when we provide service to the Port of Churchill, for example—forget it; nobody can make a dollar going out there.

The Chairman: I think it is important that clarification is put on the record.

Mr. Franche: Just one little point, Mr. Chairman, on transcontinental services. My father-in-law once owned a hotel, and he always says it is difficult to make money with a hotel; and I say, please do not put it on wheels; we have 10 hotels on wheels, and that makes it expensive. That is part of the cost of being Canadian. I do not think we will make money there either.

The Chairman: Thank you.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

If that was put in the context of the corridor, I did not understand it that way.

I want to spend a few moments now making a very brief statement.

[*Translation*]

M. Renouf: Si l'on s'intéresse aux cinq années qui viennent, je peux déjà dire que le déficit d'exploitation sera subventionné et qu'il y aura également des subventions sous forme de contributions aux investissements. Lorsque, tout à l'heure, je parlais d'avenir, je pensais à une période de temps plus longue et moins définie. Mais, comme vous, je ne comprends pas les remarques du président de la façon dont elles semblent avoir été interprétées. S'il voulait donc mettre les choses au point . . .

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, permettez-moi de m'expliquer de nouveau au cas où je n'aurais pas été clair.

Je parlais tout à l'heure du corridor lui-même—en disant qu'il y aurait un jour où le bilan d'exploitation y serait équilibré. Je prédis ça dans environ 10 ans. Cela dépend évidemment beaucoup de certains événements qui surviendraient d'ici là. Quand je parle de corridor, je veux parler de la ligne entre la ville de Québec et Windsor. Mais, pour les autres services interurbains, ou transcontinentaux ou autres grandes lignes, pour être bref, non, nous n'y arriverons jamais. Pour l'ensemble de la société, et en raison de ces lignes déficitaires, et tant que nous devrons les exploiter, nous serons aussi déficitaires. D'ailleurs, il n'y a pas une seule compagnie de chemin de fer au monde qui soit rentable, même si sur certaines lignes, elles font des bénéfices. Nous pensons que le tronçon à grande vitesse Montréal-Ottawa-Toronto pourrait rapporter, mais c'est tout.

Le président: D'après vous, donc, il n'y a pas une seule compagnie de chemin de fer au monde, transportant des passagers, qui fasse des bénéfices.

M. Franche: Exactement. Qu'on me dise si je me trompe. Vous avez bien compris. Mais lorsqu'il s'agit de desservir le port de Churchill, par exemple, ça n'est plus la peine d'en parler; personne ne pourrait faire un sou en exploitant cette ligne-là.

Le président: Je pense qu'il était important que ce rectificatif soit apporté, il sera au compte rendu.

M. Franche: Un autre détail, monsieur le président, concernant les lignes transcontinentales. Mon beau-père, à une époque, était propriétaire d'un hôtel, et d'après lui, il est difficile de faire de l'argent avec un hôtel; à cela j'ajoute: ne le mettez pas sur roues; or nous avons 10 hôtels sur roues, ce qui rend les choses très coûteuses. Voilà ce qu'il en coûte donc, en partie, d'être Canadiens. Je ne pense pas que nous ferons beaucoup d'argent là non plus.

Le président: Merci.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Je n'avais pas compris qu'il s'agissait du corridor.

J'aurais maintenant quelques observations à ajouter.

[*Texte*]

My criticism of VIA has not slowed down one little bit. I am still just as upset by what is happening as I have been.

I perhaps have not made it clear at some points in the past—and one thing the chairman said in his remarks brought it to my attention. By and large, those people who work on the trains—the engineers, the conductors, the trainmen—are long-suffering, hard-working employees. They have not had a lot to be proud of over the past number of years. They have had, in my opinion, less to be proud of since VIA took over than when they were working for CN or CP. But they are nonetheless hard-working, and they do their very best to present a good face. I think that is what the chairman was trying to say a while ago. They do their very best to put a good face forward to the public.

Mind you, it is difficult when you have trains coming in. I went through this in the House in February, where we talked about the Christmas rush, how bad the service was. When we look at my last checks, they were done through March, and we would look at trains running an hour and 19 minutes late, 2 hours and 30 minutes late, an hour late, an hour and 25 minutes late, an hour and 18 minutes late, an hour and 15 minutes late; one having to be pushed into a station, an hour and 40 minutes late. You have some idea why they have some . . . those are the bad ones. Anything up to an hour, I have not even tried to put on record. I have literally dozens of those; yes, hundreds of them. When you realize those are the schedules VIA Rail has been keeping, then I think those of the staff who work the trains deserve a medal for their patience and their forbearance in the face of an extremely difficult task.

• 1140

Now, someone made the point a while ago about Transport 2000. I thought I gathered—and I do not say that the chairman or the president said it this morning—I gathered that there was still an emphasis on making the trains travel faster, on high speed. Frankly, Mr. Chairman, I think if we could get our on-time performance in a position—never mind what the schedule is, bad as it is right now, as Mr. Benjamin mentioned—if it could be counted on to be on time, we would be in far better shape. When I see the advertising that VIA does, it seems to me that our best advertising would be an on-time service.

I want to question the chairman or the president, whichever, on the equipment itself. We know that we have had LRCs around for two and a half years. Today, in my opinion, the performance is not much better than the 25- and 30-year-old relics that make up the bulk of VIA's rolling stock. It is 16 years since this project began. Frankly, Mr. Chairman, I do not think we are getting the kind of service we should be getting. Can the chairman or the president give us any realistic idea of when we might start to get decent service out of these new trains?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, predictions are always dangerous.

[*Traduction*]

Je suis resté tout aussi critique de la gestion de VIA que je l'étais avant, et je reste aussi mécontent de ce qui s'y passe que je l'ai toujours été.

Peut-être n'ai-je pas été suffisamment clair là-dessus, et l'une des observations du président a attiré mon attention sur le sujet. De façon très générale, les employés de la société—les ingénieurs, les conducteurs de locomotive, les cheminots—sont durs à la tâche. Pourtant, il n'y a pas eu grand-chose dont ils aient pu s'enorgueillir depuis quelques années. En effet, depuis que VIA a pris les choses en main, ils ont de moins en moins de raisons d'être fiers, en comparaison de l'époque où ils travaillaient pour CN ou CP. Pourtant, ils continuent à travailler très dur, et font de leur mieux pour faire bonne figure. Voilà ce que le président cherchait à dire tout à l'heure, je pense, c'est qu'ils font de leur mieux pour faire bonne figure auprès des usagers.

Je vous ferai remarquer que ce n'est pas toujours facile. Nous en avons parlé à la Chambre au mois de février, il a été question de l'affluence de Noël et de la mauvaise qualité du service. Je consulte ici les derniers contrôles dont je dispose, ils ont été faits au mois de mars, et je vois que les trains arrivent avec 1h19 de retard, 2h30, 1 heures, 1h25, 1h18, 1h15; pour l'un de ces trains, qui avait 1h40 de retard, il a même fallu le pousser dans la gare. Voilà donc qui vous donne une idée . . . Et je ne vous cite que les exemples les plus criants. Tout ce qui a moins d'une heure de retard n'est même pas sur ma liste. J'en ai donc des douzaines comme cela, des centaines même. Et lorsque vous comprenez qu'il s'agit là des horaires de VIA Rail, je pense que le personnel des trains mériterait d'être décoré pour sa patience et son endurance, étant donné les conditions difficiles dans lesquelles il accomplit sa mission.

On a fait allusion tout à l'heure à Transport 2000. J'ai cru comprendre également, et je ne dis pas que ce soit l'un de nos présidents ici l'ait dit ce matin—qu'il était question de mettre l'accent sur la vitesse, d'avoir des trains extrêmement rapides. Franchement, monsieur le président, je crois que si nous arrivions simplement à arriver à l'heure—quelle que soit la médiocrité des horaires, comme en a parlé M. Benjamin—je pense que nous serions déjà en meilleure position. Lorsque je vois la publicité que fait VIA, je pense que la meilleure publicité serait en fait l'existence d'un service ponctuel.

Je voudrais maintenant poser une question à l'un des présidents sur le matériel et l'équipement. Nous savons qu'il y a des LRC en service depuis deux ans et demi. À mon avis, pourtant, ils ne sont guère meilleurs que le vieux matériel roulant de 25 ou 30 ans d'âge qui représente l'essentiel du matériel de VIA. L'idée avait été lancée il y a 16 ans. Franchement, monsieur le président, je ne pense pas que nous obtenions là le type de service auquel nous avons droit. L'un des deux présidents peut-il nous dire, de façon réaliste, quand ces nouveaux trains permettront d'offrir un service acceptable?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, il est toujours dangereux de vouloir prédire l'avenir.

[*Text*]

The Chairman: Thirty seconds or less, Mr. Franche.

Mr. Franche: However, the present LRC problems are now being corrected, especially in the second order, and are being retro-fitted on the first order on the coaches. On the coach side, I think we will have fewer and fewer problems in the near future because of all these corrections that have been going on. We unfortunately are still facing difficulty on the locomotives. It is basically tied to the electrical system of the locomotives. People are working extensively. I know there was a meeting today on this very issue between Canadian General Electric, Bombardier, and ourselves. If we can solve those problems, one of the biggest problems of the LRC—which is the locomotive failures, which are disastrous when you have customers in your train, and they are on the services where we have the most customers—then I think we will achieve a better performance.

We will still unfortunately face delays due to work blocks, especially on Montreal-Toronto. We have worked out the best arrangements possible with the railroad on this. But there will be delays this summer, and there will be delays next summer. We have to repair those tracks.

I think CN, in the financial difficulties of a year or two ago, obviously delayed some of those repairs and are now catching up on the repairs. It is affecting us, but we are trying to work it out as best we can. We are building in a certain amount of time. We have had to lengthen our schedules for certain periods this summer because of that in order not to disillusion the customer. But there will be at times a little further delay than what is even planned in the schedule. After that we will recoup. But I must tell you that this summer, and we expect next summer, we will have work-block delays.

So we have to address it on the equipment side and on the track maintenance side. The Hon. Member is quite right; I mean, there is no question that one of the first things we have to do is try to get better on-time performance. That is very clear to us. We want to travel faster. However, if we travel too slow, then it makes no difference, because we do not have enough people on the train. So we have to reconcile both.

• 1145

The Chairman: A final question, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I do not think it is a question, Mr. Chairman. I know my time is up.

I just want to make the point that obviously, after 16 years, not one of these train sets or cars or locomotives has been sold outside Canada. They have been turned down by AMTRAK. It seems to me that, after 16 years, we may well have got a lemon, and I am awfully concerned that we are into more of them. I have not heard from the president as to what he thinks might be a reasonable time to have them. I gather from what he is saying that after today you may have a better idea, but it seems to me we should be looking, as the Province of Ontario

[*Translation*]

Le président: Vous avez 30 secondes ou moins, monsieur Franche.

M. Franche: Toutefois, nous sommes en train de résoudre les problèmes que pose le LRC, notamment pour la deuxième commande, et nous faisons faire les réparations correspondantes sur les wagons de la première livraison. Pour ce qui est des wagons, je pense que nous aurons de moins en moins de problèmes dans un avenir proche, grâce à ces rectifications et corrections. Malheureusement, nous avons encore des difficultés du côté des locomotives. Pour l'essentiel, cela tient à la traction électrique. Je sais qu'on y travaille de façon intensive, et il y a même aujourd'hui une réunion à ce sujet entre *Canadian General Electric*, Bombardier et nous-mêmes. Si nous trouvons des solutions, et si nous arrivons à nous débarrasser de ces pannes de locomotives, qui sont absolument désastreuses lorsqu'il y a des voyageurs dans le train—or ces trains sont mis en service sur les lignes les plus fréquentées—je pense que nous améliorerons nettement la qualité du service.

Malheureusement, il y aura encore des retards en raison des travaux, notamment sur la ligne Montréal-Toronto. Nous avons fait de notre mieux pour trouver des arrangements avec les chemins de fer, mais il y aura des retards cet été, et l'été suivant. Ces lignes doivent être absolument réparées.

De toute évidence et en raison des difficultés de CN il y a un an ou deux, ces réparations n'ont pas été faites à temps, et on est en train de rattraper. Cela a, bien sûr, des répercussions sur notre service, mais nous essayons de faire de notre mieux. C'est-à-dire, par exemple, que nous prévoyons un certain temps supplémentaire. Il a fallu allonger certains horaires pendant certaines parties de l'été, afin de ne pas décevoir le client. Mais il y a toujours des cas où le retard sera encore plus important que prévu. Après cela on pourra rattraper. Mais je peux vous dire que cet été, et l'an prochain, nous aurons encore des retards dus aux travaux.

Il faudra donc s'occuper de l'équipement et de l'entretien des lignes. Mais l'honorable député a tout à fait raison, et il ne fait aucun doute qu'un de nos premiers objectifs doit être l'amélioration de la ponctualité. Nous en avons tout à fait conscience. Nous voulons réduire la durée des trajets, et de toute façon, si nous n'y arrivions pas, nous serions pris, étant donné qu'il n'y aurait pas assez de voyageurs à vouloir prendre le train. Il faut donc tenir compte de tout cela.

Le président: Une dernière question, monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, ce n'est pas une question. Je sais que mon temps est écoulé.

Je voudrais simplement faire remarquer qu'après 16 ans, pas un seul de vos trains, wagons ou locomotives, n'a été vendu à l'extérieur du Canada. Ils ont tous été refusés par AMTRAK. Après 16 ans de refus constant, j'ai l'impression que nous avons peut-être un citron, et j'espère que le citron ne se transformera pas en citronnier. Je n'ai pas entendu le président nous dire quel pourrait être un échéancier raisonnable. D'après ses propos, vous devriez avoir une bien meilleure idée d'ici peu. Mais nous devrions, tout comme l'a fait la province de

[*Texte*]

is looking, at other sources of supply. Frankly, they do not seem to have the same problems.

The Chairman: Do you wish to comment, Mr. Franche?

Mr. Franche: No.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

I have now an indication from Mr. Gustafson that he wishes to put a brief question or two. Proceed, please, Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Gentlemen, I have followed your report very closely. Representing a western riding and the frustration which you know exists in western Canada with regard to rail service and VIA Rail, I wonder if VIA Rail is not falling into somewhat the same trap that the railroads fell into. I relate to the type of thing which happened under Otto Lang and is now happening under Mr. Axworthy, the Member from Winnipeg. There seems to be a long-standing reputation that, whether it is in the movement of grain and now again with VIA Rail, you are going to do all these great things just before an election. I can tell you that that frustration is very real in western Canada.

Now, let me give you an example. I would think you must sit back in your rooms and say: Look, the politicians are doing it to us again; what are we going to do? We are losing our credibility. As of June 1, VIA Rail begins service in Melville, Saskatchewan, going through to Edmonton. Now, the question every westerner asks himself is: Why June 1, 1984? It just seems a re-run of the old Otto Lang days. As you know, the papers have been full of the amount of money spent in the railyards and transportation—or supposedly to be spent—in the Minister's riding in Winnipeg. Yet, at the same time, I am getting phone calls from people who work for the railroad, who say they are being laid off. Then an announcement comes out that an additional $500 million is being spent on the railroads, just in the last day or two, and we well know that about $500 billion has been pulled out of the expenditures. Quite frankly, I am no expert on transportation, but there is a great deal of frustration.

I suppose my question is pure and simple. VIA is basically new; seven years, as you indicated. Are you not falling into the same trap the railroads have been in, being used? It amounts to one thing: The government in power seems to use the taxpayers' money to sell their ideas. Now, it has not been working in western Canada but . . .

The Chairman: I think we are stretching our 1983 annual report a bit. It seems to me that is a more appropriate question to put to the Minister himself . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Bockstael agrees with everything you say, Len.

Mr. Gustafson: He has to. He has seen it happen in front of his eyes.

[*Traduction*]

l'Ontario, essayer de trouver d'autres fournisseurs. Franchement, il ne semble pas qu'ils aient autant de problèmes que vous.

Le président: Monsieur Franche, désirez-vous commenter cette observation?

M. Franche: Non.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

M. Gustafson m'a fait savoir qu'il désirait poser une ou deux petites questions. Allez-y, monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Messieurs, j'ai suivi votre rapport de très près. Comme je représente une circonscription de l'Ouest, je suis bien au courant de la frustration que ressent l'Ouest canadien à l'égard du service ferroviaire et de VIA Rail en particulier. Je me demande si VIA Rail n'est justement pas en train de tomber dans le même piège que les autres compagnies de chemin de fer. Je fais allusion ici au genre de chose qui s'est produite sous Otto Lang et qui se produit maintenant sous M. Axworthy, député de Winnipeg. Qu'il s'agisse du transport du grain ou de VIA Rail, cette fois-ci, on semble encore une fois et toujours autant vouloir nous faire des promesses à la veille d'une élection. Je vous assure que l'Ouest du Canada en est vraiment frustré.

Je vous donne un exemple. J'ai l'impression que vous vous asseyez confortablement dans vos salons de direction et que vous vous demandez, devant les mesures prises par les politiciens, ce qu'il vous est possible de faire pour rebâtir votre crédibilité. Or, le 1er juin prochain, VIA Rail ouvre le service de Melville, en Saskatchewan, jusqu'à Edmonton. Tous les habitants de l'Ouest se demandent pourquoi on a choisi la date du 1er juin 1984. C'est comme si on revivait les bon vieux jours d'Otto Lang. Vous savez que les journaux ont commenté abondamment les sommes dépensées—ou supposées avoir été dépensées—sur les gares de triage et le transport ferroviaire dans la circonscription du ministre à Winnipeg. Or, je reçois en même temps des appels téléphoniques de travailleurs des chemins de fer m'annonçant qu'ils ont été mis à pied. Puis, il y a à peine un ou deux jours, on annonce que l'on dépensera 500 millions de dollars de plus pour les chemins de fer, alors que les dépenses ont été réduites d'environ 500 milliards de dollars. À vrai dire, je n'y connais rien en transport, mais vous devez comprendre ce sentiment de frustration.

Ma question est très claire et simple. VIA Rail est assez jeune, et n'a que sept ans. N'êtes-vous pas en train de tomber dans le même piège que les autres chemins de fer, en vous laissant utiliser ainsi? Voici où je veux en venir: le gouvernement au pouvoir se sert de l'argent des contribuables pour vendre ses idées. Cela n'a pas porté fruit dans l'Ouest du Canada, mais . . .

Le président: Vous êtes en train de vous écarter un peu trop du rapport annuel de 1983. Il serait sans doute plus approprié d'interroger le ministre lui-même . . .

M. Mazankowski: M. Bockstael est d'accord sur tout ce que vous dites, Len.

M. Gustafson: Bien sûr, cela s'est produit devant ses yeux.

[*Text*]

Mr. Bockstael: No way.

The Chairman: —rather than to an official of VIA Rail. I will leave it to Mr. Renouf or Mr. Franche to decide whether or not they wish to answer the question.

Mr. Renouf.

Mr. Renouf: I guess both of us would. Let me say that I am not going to address the political issues, because as an official, that is not my prerogative.

The Chairman: Agreed.

Mr. Renouf: In terms of VIA's objectives as it relates to the board of directors, while there is no distinction between board and management, I would ask the chief executive officer to supplement in terms of management. The board of directors of VIA Rail wants to revitalize the passenger rail industry in Canada, within the context of good management and planning and recognizing the need for flexibility.

• 1150

I will not refer to Melville; I will continue to refer back home where I have more personal knowledge. For example, the change in the service between Halifax and Sydney and, more particularly, the new service in conjunction with Port Hawkesbury—a point between Halifax and Sydney.

We feel that we need that flexibility, indeed, the Canadian Transport Commission, in its decision on the Port Hawkesbury application, recognized that we need to have the flexibility to try a change. Then, if after one or two years of observation, that change is not deemed appropriate, for whatever reason, another change can be made.

This is the philosophy of the board of directors. There is no difference in that philosophy between the board and management. If you will, Mr. Chairman, the second half of the answer would come from Mr. Franche.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Very quickly, I will give an example. The maintenance facilities were studied initially by VIA and CN together, in 1980. The report was dated 1980. We slogged through and came to a decision; it was fought, argued, and now we are building it. It is going to be operational in Mimico at this time next year. It will have taken five years.

That is the type of thing to which I referred before; it takes time and it grinds. We have been looking at it. The Port Hawkesbury situation, again, is the type in which we have to try experiments. We had very little knowledge of our markets; there was no data on our markets. We are trying these things out now and learning from every experiment.

[*Translation*]

M. Bockstael: Jamais de la vie.

Le président: . . . plutôt qu'un représentant de VIA Rail. Je laisse à MM. Renouf ou Franche le soin de décider s'ils veulent répondre ou non.

Monsieur Renouf.

M. Renouf: Nous pourrions répondre tous les deux. Comme je suis fonctionnaire, je ne répondrai pas aux critiques politiques. Je n'en ai pas la prérogative.

Le président: D'accord.

M. Renouf: Je commencerai par les objectifs du conseil de direction de VIA. Même si je ne fais pas la distinction entre le conseil de direction et l'administration, je demanderai néanmoins au président directeur général de vous répondre en ce qui concerne l'administration. Le conseil de direction de VIA Rail veut revitaliser l'industrie du transport ferroviaire de voyageurs au Canada, dans un souci de bonne gestion, de planification, et de souplesse.

Je ne parlerai pas de Melville, mais je vous parlerai de ce que je connais mieux, ce qui se passe chez moi. Je mentionnerai, par exemple, les changements entre le service entre Halifax et Sydney et, plus particulièrement, le nouveau service de Port Hawkesbury—localité située entre Halifax et Sydney.

Nous estimons que nous avons besoin de cette souplesse. En effet, la Commission de transport du Canada, dans la décision qu'elle a rendue sur la demande de Port Hawkesbury, a reconnu qu'il était nécessaire d'être souple pour tenter d'instaurer un changement. Si, après avoir observé la situation pendant un an ou deux, le premier changement ne semble pas approprié, quelle qu'en soit la raison, alors nous pourrons encore une fois changer de direction.

Voilà la philosophie du conseil de direction. Comme je l'ai déjà dit, cette philosophie est la même pour le conseil de direction et pour l'administration. Monsieur le président, permettez-moi de demander à M. Franche de répondre à la deuxième partie de la question.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Je vous donne rapidement un exemple. La possibilité de construire des installations d'entretien a d'abord été étudiée conjointement par VIA et le CN, en 1980. Le rapport date d'ailleurs de 1980. C'est après avoir travaillé avec acharnement et avoir débattu longuement la question, que nous avons pris notre décision. Aujourd'hui, nous sommes en train de les construire. Les installations de Mimico seront opérationnelles dès l'année prochaine, à la même époque. Il nous aura fallu cinq ans.

Voilà le genre de choses auxquelles j'ai fait allusion déjà: ces décisions prennent du temps et beaucoup d'efforts. Il nous faut bien étudier la question. Le cas de Port Hawkesbury est un de ceux qui nous force à tenter des expériences. Nous ne connaissions que très peu les marchés, faute de données. Nous sommes donc en train de faire nos classes en pratique et apprenons à partir de nos erreurs.

[*Texte*]

So, while not commenting on the political side of the Hon. Member's question, we are dedicated to trying to improve the service. And it just happens now—and maybe it is because I have been there not quite two years . . . I guess some members know that I shake things up a little bit—that we are trying to get it going and it is really beginning to come across in some of those areas. But we still have problems.

The Chairman: Mr. Gustafson, and please stick to the accountability of the management of VIA Rail.

Mr. Gustafson: Yes, I will. And I will read for you a paragraph, in fact. I am reading from page 4:

> For the most part, we believe these bright opportunities in high-speed rail exist in central Canada where the greater concentrations of Canadian populations are mainly to be found. At the same time, we remain conscious of the solemn obligations to Atlantic and Western Canadians to modernize their rail services and operate trains efficiently and effectively on a value-for-money basis . . .

And that is exactly what I am talking about—"value for money basis" return. But let us not give an artificial indication of something that is supposed to happen that we know is never going to happen. That really frustrates me.

Now, within 150 miles of the United States border there is not a VIA Rail to be found. When you talk about VIA Rail, most of the people in my riding ask what that means. It does not mean a thing to them, because they are flying out of Minot. They are driving down there and flying out.

Yet, when it comes to addressing such a simple question as sleepers, for instance, which would . . . somebody could travel across the country—raised by my honourable colleague from Regina—that is not even given consideration. Now, there is one little thing which could have been given consideration, in terms of western Canada. My objection is that it is used very politically and I think it is the responsibility of the board of directors sitting before us here to put a finger on it. It has been historical, Mr. Chairman, historical to Canadians.

The Chairman: I think the chairman already explained what he meant by that statement "value for money", but I will certainly give him the opportunity to address it again.

Mr. Renouf: Mr. Chairman, in that instance, I am not talking about profit.

• 1155

I again apologize for the confusion of my terms, but here I am talking of the requirement as administrators of government policy to manage the policy and the funds voted therefor efficiently and effectively in the provision of service. And with all due respect, we consider that it is our responsibility, not only to government and to Parliament, but to the Canadian people. The management of VIA, the present management of VIA, accepts that responsibility as part of its stewardship and as part of its accountability.

[*Traduction*]

Sans vouloir commenter l'aspect politique de la question du député, je répéterai que nous sommes voués à l'amélioration du service. Peut-être est-ce parce que je ne suis en poste que depuis deux ans à peine, mais certains députés savent que je fais bouger autour de moi. Il se trouve tout simplement que nous tentons de faire marcher le service, et que nous commençons à peine à voir des résultats dans certaines régions. Mais nous rencontrons toujours des problèmes.

Le président: Monsieur Gustafson, veuillez vous en tenir à l'imputabilité de la gestion de VIA Rail.

M. Gustafson: Certainement. En fait, je vous citerai même un paragraphe du mémoire. Je lis à la page 3 ceci:

> Selon nous, la plupart des perspectives les plus prometteuses des trains à grande vitesse se trouvent dans le Canada central où se concentrent les plus importantes agglomérations canadiennes. En même temps, nous demeurons conscients de notre engagement solennel envers les Canadiens de l'Atlantique et de l'Ouest: moderniser leur service ferroviaire et exploiter des trains avec efficacité, avec le souci de l'optimisation . . .

Voilà exactement ce dont je parle: l'optimisation. Mais n'essayons pas de donner une explication artificielle de ce qui est censé se produire et qui, nous le savons trop bien, ne se produira jamais. Cela en est frustrant.

Dans les 150 milles de la frontière américaine, il est impossible de trouver un seul train de VIA Rail. Lorsque je leur parle de VIA Rail, la plupart de mes électeurs me demandent ce que c'est. Cela ne leur dit rien du tout, puisqu'ils sont habitués, quant à eux, à prendre l'avion pour sortir de Minot. Ils s'y rendent en voiture, mais en sortent par avion.

Or, lorsqu'on se demande ce qu'il est advenu des wagons-lits, qui permettraient à quelqu'un de traverser tout le pays en train, comme l'a proposé mon honorable collègue de Regina, on ne s'y arrête même pas. Voilà à peine un tout petit élément qui aurait pu aider l'Ouest du Canada. Je prétends que tout cela fait l'objet de promessses politiques, et qu'il est de la responsabilité du conseil de direction que nous avons devant les yeux de le pointer du doigt. Cela a toujours été le cas, au Canada, monsieur le président.

Le président: Je pense que le président a déjà bien expliqué ce qu'il entendait par «optimisation», mais je lui donnerai certainement l'occasion de vous le réexpliquer.

M. Renouf: Monsieur le président, nous ne parlons pas de profits dans ce cas-là.

Je m'excuse encore de la confusion des termes, mais je parle ici aussi de la nécessité pour les administrateurs d'une politique gouvernementale de gérer cette politique et les crédits votés de la façon la plus efficace et efficiente qui soit pour dispenser le service. Nous pensons, sans vous offenser, qu'il en est de notre responsabilité non seulement à l'égard du gouvernement et du Parlement, mais aussi à l'égard des Canadiens. La direction actuelle de VIA accepte cette responsabilité comme faisant partie de son orientation générale et de son imputabilité.

[*Text*]

The Chairman: Is that it, Mr. Gustafson?

Mr. Gustafson: Well, only to say, Mr. Chairman, there is a great deal of frustration in western Canada. I suppose that it comes out of the increased freight rates that we have been nailed with, as farmers and as westerners. There is a lot of frustration in the way that the Minister of Transport has handled it, because it is very obvious that he is playing politics with it.

The Chairman: Well, that is hardly the responsibility of VIA Rail.

Mr. Gustafson: I understand that. However, I just would not like to see VIA fall into the same trap.

The Chairman: Thank you, Mr. Gustafson.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would just like to ask the witnesses, since they are placing emphasis on the development of a high-speed rail between Canada's two greatest population centres and the national capital, whether they have also looked at or are actively considering the same initiative between Calgary and Edmonton.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Okay, Mr. Chairman. We have considered the two corridors, Edmonton to Calgary and Quebec City to Windsor. In the case of Edmonton to Calgary, I do not recall the investment figures but what I recall is that the investment would not pay for itself; we would barely meet our operating costs because of the lack of density of traffic. It would meet its operating cost but that is it—which is different in the Quebec City to Windsor corridor. We trust the Minister of Transport will make the report public within about two weeks. It will be quite clear in there how it is coming out. Those are our conclusions at the moment, so that is why there has been reference only to one part of the corridor.

Mr. Mazankowski: Well, I guess here again we seem to be operating under two different sets of rules depending upon the region of the country. We now have a campaign to reinstate the service between Vancouver and Edmonton to coincide with the extension of the service from Winnipeg to Edmonton. It is being proposed on the basis of some sort of a cost-sharing formula. I would like to ask the representatives of VIA what is different about service between Winnipeg and Edmonton, and Edmonton and Vancouver—and particularly when you look at the tourist revenue potential between Edmonton and Vancouver, which was literally thrown out the window with a stroke of the pen? Is this going to be a new kind of a formula that is going to spring up across the country, or is it just going to be done in an ad hoc way?

I think that simply confirms some of the sentiments that Mr. Gustafson raised. Because we are all over the place, you do not know who to believe. We get a different statement from you, sir, about the introduction of equipment, as we do from Transport Canada and the Minister. I can tell you it has become increasingly frustrating for those who are really

[*Translation*]

Le président: Est-ce tout, monsieur Gustafson?

M. Gustafson: Monsieur le président, je tiens simplement à répéter à quel point les habitants de l'ouest du Canada sont frustrés par ce qui se passe. J'imagine que cela tient également à l'augmentation des tarifs pour le fret avec lequel les agriculteurs et les gens de l'Ouest en général ont été assommés. Nous sommes très frustrés par la façon dont le ministre des Transports s'est comporté, puisqu'il en fait, ce qui est évident, un jeu politique.

Le président: Peut-être, mais cela ne dépend absolument pas de Via Rail.

M. Gustafson: Je sais bien. Cependant, je ne voudrais pas voir VIA tomber dans le même piège.

Le président: Merci, monsieur Gustafson.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, étant donné que les témoins mettent l'accent sur le développement du transport ferroviaire à haute vitesse entre la capitale nationale, d'une part, et les deux grands centres de population du Canada, d'autre part, je voudrais savoir s'ils n'ont pas envisagé de faire la même chose entre Calgary et Edmonton.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, nous avons pensé à deux corridors, celui d'Edmonton à Calgary et celui de Québec à Windsor. Dans le cas d'Edmonton et Calgary, même si j'ai oublié les chiffres, je crois me souvenir que l'investissement ne devait pas être rentable et que nous ferions à peine nos frais du point de vue de l'exploitation en raison de la faible densité du trafic. Donc, nous ne pourrions que subvenir à peine à nos frais d'exploitation. La situation est bien différente pour le corridor entre Québec et Windsor. Le ministre des Transports doit d'ailleurs rendre public son rapport d'ici deux semaines environ. Le rapport sera très clair sur les perspectives. Voilà quelles en sont nos conclusions, et voilà pourquoi nous n'avons parlé que d'un seul corridor.

M. Mazankowski: Encore une fois, les décisions se prennent selon deux poids et deux mesures suivant la région à laquelle vous vous adressez. On fait campagne actuellement pour réinstaurer le service entre Vancouver et Edmonton, afin de prendre la relève du service entre Winnipeg et Edmonton. On propose d'ailleurs une sorte de formule de partage de coûts. Les représentants de VIA pourraient-ils m'expliquer quelle est la différence entre le service de Winnipeg à Edmonton et le service d'Edmonton à Vancouver? Pourquoi littéralement jeter par la fenêtre d'un coup de plume toutes les possibilités de revenus touristiques qu'engendrerait le service entre Edmonton et Vancouver? Est-ce une nouvelle formule que vous allez appliquer partout au pays, ou est-ce une façon de procéder au gré de fantaisie?

Cela ne fait que confirmer les sentiments dont nous a fait part M. Gustafson. Nous qui sommes de partout au Canada ne savons pas qui croire. Nous entendons un son de cloche de votre part, au sujet de l'introduction de nouvel équipement, et puis nous entendons un tout autre son de cloche du ministre des Transports. C'est de plus en plus frustrant pour ceux qui

[*Texte*]

expecting services to be restored. You get an announcement from the Minister and then there are all sorts of conditions attached to it. What is different about the two routes? Why do you have to have a cost-sharing arrangement with the municipalities and the provinces and others on the line between Vancouver and Edmonton, and you do not have the same kind of cost-sharing formula advanced for other lines?

The Chairman: Who would like to answer?

Mr. Renouf: With all due respect, Mr. Chairman, delving into the realm of policy, the sharing of costs between three levels of government is not, with all due respect, the responsibility of VIA.

• 1200

Mr. Mazankowski: With all due respect, you are in charge of a fairly lofty sum of money. Is this something that emanated from the board of directors? Is it the board of directors that has advanced an option to the Minister which he is considering? Is it being advanced with your blessing and your support?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the question of reinstating services often comes rather forcefully also from the population concerned. There has been quite a bit of a push around the Jasper group to reinstate that service. That is what we are looking at right now: the possibility of how it could be done and really not cost too much. We have a similar move right now in the Atlantic, for example, for re-establishing the train through Saint John, New Brunswick and Sherbrooke and so forth. We have said we will look into it as part of the "transcon" service.

How do these things come about? They do come at times from the shareholder. They come from the population, also. They come from us. We try to mesh these.

So in the case of Vancouver to Edmonton, unless there were some sort of cost-sharing or some other arrangements of trying to push it, maybe to minimize our cost, it gets very difficult.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with respect, the witness has not answered my question. I asked very simply, what is the difference in operating costs—what is so different, what is so magical about the Edmonton-Winnipeg run and so difficult about the Edmonton-Vancouver run? What is so different about these two runs that one needs cost-sharing and the other one does not?

Mr. Franche: We had a substitution of a line; of cancelling Winnipeg-Regina-Saskatoon and putting the other service on. Frankly, I think it was going to cost us about $500,000 less, net, by running the new service we call the Panarama, by opposition to running the other line, with very few people. That is one of the reasons. Also, in this case it would transport a lot more people, and therefore your cost per passenger would go down.

We do not seem to be reaching, as far as we know right now—and it is preliminary—the same economics on Edmon-

[*Traduction*]

s'attendent de voir réinstaurer les services. Le ministre a beau nous annoncer quelque chose, il y a trop de conditions qui viennent s'y attacher. Quelle est la différence entre les deux routes? Pourquoi faut-il qu'il y ait partage des coûts entre les municipalités, les provinces et les autres participants le long de la voie Vancouver-Edmonton, alors qu'aucune formule de partage de coûts n'existe pour les autres lignes de trafic?

Le président: Voulez-vous répondre?

M. Renouf: Monsieur le président, je ne voudrais pas offenser le député, mais la question de politique qu'il a soulevée, à savoir le partage des coûts entre les trois niveaux de gouvernement, n'est absolument pas du ressort de VIA.

M. Mazankowski: Pardon, mais sans vouloir vous offenser, vous avec en main une assez grosse somme d'argent. Est-ce une décision qui émane du Conseil de direction? Ce dernier aurait-il présenté au ministre une option pour qu'il l'étudie? Cette option vient-elle avec votre bénédiction et votre appui?

M. Franche: Monsieur le président, la question de réinstaurer des services est souvent posée avec beaucoup de pression par la population intéressée. En effet, les habitants de Jasper ont exercé beaucoup de pression pour faire réinstaurer ce service. C'est d'ailleurs ce que nous envisageons à l'heure actuelle, c'est-à-dire la façon d'y arriver sans que cela ne nous coûte trop cher. Il y a actuellement des pressions similaires qui s'exercent dans la région de l'Atlantique, et qui visent à rétablir le service entre St-Jean, Nouveau-Brunswick et Sherbrooke, par exemple. Nous avons dit que nous étudierions cette possibilité dans le cadre de notre service de transcontinental.

D'où proviennent les pressions? Elles proviennent parfois des actionnaires, parfois de la population, et parfois aussi de nous-mêmes. Nous essayons de les concilier toutes.

Dans le cas de la voie de chemin de fer entre Vancouver et Edmonton, cela me semble assez difficile tant que nous ne parvenons pas à quelque entente de partage des coûts qui nous permettent de minimiser nos frais.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le témoin n'a toujours pas répondu à ma question. J'ai tout simplement demandé quelle était la différence des coûts d'exploitation entre la voie qui va de Edmonton à Winnipeg et celle qui va d'Edmonton à Vancouver. Quelle est cette différence magique? Pourquoi l'une d'entre elles doit-elle être subventionnée par un partage des coûts et l'autre pas?

M. Franche: C'est qu'il y a eu substitution d'une voie: nous avons annulé la voie Winnipeg-Régina-Saskatoon et avons instauré le service sur l'autre. Le nouveau service que nous appelons le Panarama devait nous coûter environ 500,000$ de moins que l'ancien service sur l'autre voie qui ne touchait que très peu de gens. Voilà l'une des raisons. En outre, comme l'autre voie transporte beaucoup plus de voyageurs, le coût par voyageur a baissé d'autant.

Nos études jusqu'à maintenant préliminaires ne nous permettent pas d'atteindre les mêmes conclusions d'ordre

[*Text*]

ton to Vancouver, and will it require that somebody cost-share or that we only run, say, three times a week or something like that. These are some of the options we are looking at: maybe try to run it three times a week instead of seven days a week.

Mr. Mazankowski: May I ask the president one very simple question? Are you committed to reinstating the service between Vancouver and Edmonton?

Mr. Franche: No, we are not, at this stage. We are looking at it.

Mr. Mazankowski: Are you committed to doing anything with the reinstatement of what was commonly known as "the Atlantic service", which was discontinued?

Mr. Franche: No, we are not. We are looking at it in the transcon study.

Mr. Mazankowski: Are you committed to doing anything with the reinstatement of the Toronto-Peterborough service?

Mr. Franche: No, we are not even looking at it.

Mr. Mazankowski: You are not even looking at it. So unless the provinces and the municipalities are prepared to foot a significant portion—I guess it would roughly be two-thirds of the operating cost of the Vancouver-Edmonton line—no service will be provided, as near as we can deduce.

Mr. Franche: Unless we can find another scheme. We are working on that right now. It is not as black and white as all that.

Mr. Mazankowski: The transcontinental study you have referred to: what is the status of that?

Mr. Franche: It has just started.

Mr. Mazankowski: It has just started?

Mr. Franche: Yes. The first meeting is on June 15, with the review committee, and we hope to have it finished in 12 to 15 months.

Mr. Mazankowski: I just have one final question—and it may have been answered. If it has been answered, just indicate and I will read the answer.

• 1205

You know, here again we hear conflicting information. On the one hand, we hear that negotiations are taking place with respect to reforming the formula. Yet on the other hand, when we had Mr. Mulder before the committee he stated that the costing order was appropriate in terms of broad methodology and with items that can be allocated as legitimate costs against VIA. He said that the CTC, VIA, and the Treasury Board task force have all looked into it and are satisfied in general that for the purpose of dealing with CN and CP charges the costing order is appropriate.

Yet an executive assistant to Mr. Axworthy, speaking to a Transport 2000 seminar, said two things: first, that the agreement between CN and CP and VIA for the use of tracks

[*Translation*]

économique pour le parcours Edmonton-Vancouver. Nous ne savons pas encore s'il faudra trouver un partenaire pour partager les coûts, ou si nous ne devrons offrir le service que trois jours par semaine, par exemple. Il nous faut donc considérer toutes les options, comme celles de réduire la semaine de service de sept à trois jours.

M. Mazankowski: Puis-je poser au président une simple question? Êtes-vous vraiment décidé à faire tout ce qu'il faut pour réinstaurer le service entre Vancouver et Edmonton?

M. Franche: Non, nous ne le sommes pas encore, à cette date-ci. Mais la question n'est pas encore tranchée.

M. Mazankowski: Êtes-vous décidé à tenter de réinstaurer ce que l'on appelait le service de l'Atlantique qui a été interrompu?

M. Franche: Non, nous ne le sommes pas. Cela fait partie de notre étude sur le transcontinental.

M. Mazankowski: Êtes-vous décidé à tenter de réinstaurer le service entre Toronto et Peterborough?

M. Franche: Non, cela ne fait pas partie de nos projets.

M. Mazankowski: Pas même partie de vos projets. J'en déduis que tant que les provinces et les municipalités ne seront pas prêtes à défrayer une partie importante—c'est-à-dire environ deux tiers—du coût d'exploitation de la voie entre Vancouver et Edmonton, aucun service ne sera offert.

M. Franche: Non, à moins que nous trouvions une autre méthode. C'est ce à quoi nous travaillons actuellement. Mais tout n'est pas aussi facile à trancher que vous le pensez.

M. Mazankowski: Où en êtes-vous dans l'étude sur le transcontinental dont vous avez parlé?

M. Franche: Elle ne vient que de commencer.

M. Mazankowski: Elle vient de commencer?

M. Franche: Oui. Nous devons rencontrer pour la première fois le 15 juin prochain le comité de révision, et espérons avoir terminé l'étude d'ici 12 à 15 mois.

M. Mazankowski: J'ai tout juste une dernière question à laquelle on a peut-être déjà répondu. Dans l'affirmative, dites-le moi, et je lirai la transcription de votre réponse.

Nous entendons encore une fois dire des choses contradictoires. D'une part, nous entendons dire que des négociations sont en cours pour trouver une nouvelle formule. D'autre part, lorsque M. Mulder a comparu devant notre Comité, il nous a assurés que la méthodologie générale de l'ordonnance était tout à fait appropriée et qu'elle pouvait être utilisée pour les postes considérés comme des coûts légitimes pour VIA. Il a affirmé que le groupe d'étude de la CTC, de VIA et du Conseil du Trésor s'était penché sur l'ordonnance et était convaincu qu'elle convenait tout à fait pour le calcul des frais du CN et du CP.

Or, un des adjoints au cabinet de M. Axworthy a déclaré deux choses lors d'un séminaire de Transport 2000: il a d'abord dit que l'entente existant entre le CN et le CP d'une

[*Texte*]

and equipment is being renegotiated; and also, the cost-accounting formula is being overhauled. What is the correct version of those two?

Mr. Franche: Mr. Chairman, we are in negotiations with CN on renewing the operating agreement. We are bringing in some changes with respect to R6313, as I think I previously explained a while ago to another member. With the decisions that are being taken that the importance of R6313 will diminish to probably 20% of what it is at the moment over the next few years, we are retaining R6313 for that remaining portion. But we have still a disagreement with CN that we are trying to iron out on that. We are still concerned about its application in terms of avoidable cost versus shared cost.

We have one difficult area there that is not solved yet with CN—the other areas. The discussions are going on, and hopefully we will solve that part of it. It is a concern of VIA, and that is why I was saying previously that our objectives are conflicting in one area: they are there to make money, and we are there to minimize cost. We do conflict on that. It is a question of how it is being applied in its minute detail right now.

Our perspective of the future is that probably 80% of that charge will not be there in the future. We will concentrate on line haulage and things like that, and charges for car miles, not for maintenance and not for other employees.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just one final comment. We both referred to the transcontinental study. I was somewhat dismayed by the fact that Mr. Franche had indicated that the study had just started. When he appeared before the committee on February 9, he said that the transcon study was going to commence very shortly, and that routes such as the Edmonton-Jasper-Vancouver route would be considered as a part of that.

All I can say is, what has been going on since February? This is almost June. Again, it contributes to the kind of frustration and conflicting statements that we get, not only from different people involved with VIA, but even from yourselves. If this is simply a stall, let us call it that. If it is genuine, let us say it is genuine and respond in a genuine fashion.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I would not want to be misinterpreted. When I appeared, yes it was going. What we have done is to make the terms of reference. We have called for proposals to get the assistance of consultants, because we are not equipped for that. Peat Marwick has been chosen; they started two or three weeks ago. If you want the very precise date I could give it to you, but I do not know. They are working.

[*Traduction*]

part, et VIA, d'autre part, pour l'utilisation des rails et de l'équipement était en voie d'être renégociée; il a dit ensuite que la formule de comptabilité du prix de revient faisait l'objet d'une révision. Quelle est la version correcte?

M. Franche: Monsieur le président, nous sommes en train de négocier avec le CN le renouvellement d'une entente d'exploitation. Nous sommes en train d'apporter des changements au R6313, comme je l'ai déjà expliqué à un autre député. Même si les décisions qui devront être prises visent à faire diminuer l'importance du R6313 à environ 20 p. 100 de ce qu'elle est actuellement, au cours des quelques prochaines années, nous maintenons néanmoins l'ordonnance pour la dernière portion. Il reste encore un point de désaccord avec le CN que nous tentons de résoudre. Nous nous inquiétons encore de la façon dont l'ordonnance s'appliquera au coût annulable par rapport au coût partagé.

Il nous reste encore une grande difficulté à aplanir dans nos négociations avec le CN. Les discussions se poursuivent, et nous sommes optimistes. Mais j'ai déjà dit plus tôt que nos objectifs entrent en contradiction dans un domaine en particulier: le CN est dans les affaires pour faire de l'argent, alors que nous le sommes pour minimiser les coûts. Nous ne nous entendons pas là-dessus. Il s'agit de savoir maintenant comment nos points de vue s'appliqueront dans les détails.

Les perspectives de l'avenir nous laissent croire qu'environ 80 p. 100 de ces frais n'existeront plus. Nos frais seront donc consacrés en grande partie à la traction, par exemple, et à la distance parcourue par les wagons, et non pas à l'entretien ni aux salaires des employés.

M. Mazankowski: Monsieur le président, un dernier commentaire. Nous avons parlé tous deux de l'étude sur le transcontinental. J'étais tout étonné d'entendre M. Franche préciser qu'elle vient tout juste de commencer. Lorsqu'il a comparu devant le Comité le 9 février dernier, il nous avait assuré que l'étude devait commencer d'ici peu, et que la possibilité d'établir des voies entre Edmonton-Jasper et Vancouver en ferait partie.

Que s'est-il passé depuis février dernier? Nous voici presque en juin. Ces atermoiements contribuent grandement à la frustration et à la confusion qu'entretiennent des contradictions que nous entendons non seulement de la bouche de tous ceux qui ont à voir avec VIA, mais aussi de votre bouche à vous. Si vous essayez de donner le change, alors dites-le nous directement. Par contre, si c'est un véritable retard que vous avez pris, dites-le nous clairement, et répondez franchement.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, que l'on ne se méprenne pas sur le sens de mes paroles. Lorsque j'ai comparu en février, l'étude devait effectivement commencer sous peu. Nous avions donc commencé par en établir le mandat. Puis, nous avons préparé des appels d'offres pour obtenir l'aide d'experts-conseils, puisque nous ne sommes pas équipés nous-mêmes pour entreprendre cette étude. C'est Peat Marwick qui a commencé il y a deux ou trois semaines. Je pourrais toujours trouver la date exacte à laquelle cette équipe a commencé,

[*Text*]

The first meeting of the review committee of the work done to date will be on June 15.

• 1210

Mr. Mazankowski: What sort of meshing are you doing with the task forces that have been set up with respect to the Vancouver-Edmonton service?

Mr. Franche: Our representative on that task force is also a member of the . . . It is the responsibility of corporate planning.

Mr. Mazankowski: All right. In conclusion, then, there will be no definitive statements about the reinstatement of the Edmonton-Vancouver service in the next 30, 60 or 90 days, as far as you are concerned.

Mr. Franche: There is no such thing as nothing definite in this world.

Mr. Mazankowski: I see. Then, what you are really saying is that there could be a political announcement. Is that right?

Mr. Franche: I will let you draw your own conclusions.

The Chairman: With that, we will move to Mr. Benjamin, our final questioner of the day.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

I have a quick comment on the last question I asked, regarding the matter of scheduling and the priority of passenger trains and what not. I just wanted to make a comment to the gentlemen from VIA Rail.

It has been apparent and obvious through their own actions, since VIA Rail started, that they are out of the passenger train business. They are not interested in it in any way, shape or form. In your negotiations with them, no matter what it is, they are the ones who are not only getting, but are taking the priority, in the whole area of scheduling and speeds.

I want to remind the gentlemen from VIA Rail—and I might point this out to CP and CN—that in the last years of steam and the first few years of diesels, for example, between Vancouver and Winnipeg, eight passenger trains a day, four each way in the winter, 10 to 12 a day in the summer, mixed in with a larger number of freight trains on single track, were on schedules that are as fast or faster than the present ones. Do not let the railroads push you around by saying that this is going to slow up their freight traffic or interfere with it. That is a lot of nonsense, and do not hold still for it. I think VIA Rail is being victimized with slow schedules purely and only because that is the way the railroads want it.

[*Translation*]

mais je ne l'ai pas en mémoire. Je sais que les experts-conseils sont au travail.

Le comité de révision se réunira pour la première fois le 15 juin prochain afin de revoir le travail qui aura été fait à cette date-là.

M. Mazankowski: Quel genre d'interaction existe-t-il entre vous-mêmes et les groupes d'étude sur le service entre Vancouver et Edmonton?

M. Franche: Notre représentant au sein du groupe d'étude est également membre de . . . Cela relève de la Direction de la planification de notre société.

M. Mazankowski: Très bien. En conclusion, vous-même ne pouvez me dire rien d'affirmatif sur la possibilité de réinstaurer le service entre Vancouver et Edmonton dans les 30, 60 ou 90 jours.

M. Franche: Il n'y a rien qui soit définitif dans ce bas monde.

M. Mazankowski: Je vois. Si je vous comprends bien, il pourrait y avoir une nouvelle politique d'annoncée, n'est-ce pas?

M. Franche: Je vous laisse tirer vos propres conclusions.

Le président: Cela dit, je passe maintenant à notre dernier intervenant de la journée, M. Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

J'ai une brève observation à apporter à ma dernière question, eu égard aux horaires et à la priorité des trains-voyageurs. C'est une simple observation que je veux transmettre aux représentants de VIA Rail.

Il est évident, d'après toutes les mesures prises par les compagnies de chemin de fer depuis les débuts de VIA Rail, qu'elles ne sont plus dans le commerce des trains pour voyageurs. Ces compagnies ne s'intéressent absolument plus aux voyageurs. Et il semble évident que, dans toutes les négociations que vous puissiez avoir avec elles, quel qu'en soit le sujet, ce sont elles, les compagnies de chemin de fer, qui prennent la première place et ont la priorité en termes d'horaires et de vitesse de transport.

Je tiens à rappeler aux représentants de VIA Rail—et je pourrais tout aussi bien le rappeler au CP et au CN—qu'au cours des dernières années de la vapeur et des premières années des trains diesels, il y avait entre Vancouver et Winnipeg huit trains-voyageurs par jour, en moyenne, c'est-à-dire quatre par jour en hiver et 10 à 12 en été; ces trains pour voyageurs se mêlaient à un grand nombre de trains de marchandises, sur une même voie simple, et devaient respecter des horaires beaucoup plus serrés que les horaires actuels. Ne laissez pas les compagnies de chemin de fer exercer des pressions sur vous et tenter de vous convaincre que vos passagers pourraient ralentir ou entraver leur trafic de marchandises. C'est absurde, et ne vous laissez pas prendre par cela. Je suis convaincu que VIA Rail est en train de se faire duper et est contrainte à des horaires très lents, tout simple-

[*Texte*]

Mr. Mazankowski raised the Edmonton-Vancouver issue and the Calgary—Edmonton issue. The Calgary-Edmonton line is obviously an ideal candidate for high-speed intercity; it serves 500,000 people at least, in addition to 200 miles. When Mr. Mazankowski was talking about Calgary-Edmonton and when you responded, were you talking in terms of Calgary-Edmonton or Calgary-South Edmonton?

Mr. Franche: We were talking Calgary-Edmonton, not South Edmonton, and we are having talks right now with CP about trying to get from South Edmonton to Edmonton.

Mr. Benjamin: Is it correct they still want about $16 million?

Mr. Franche: They seem to have had a change of heart, I hope.

Mr. Benjamin: Yes, that is what I figured. That is such an obvious candidate, there should not be any question about it. It will require some policy and political will on the part of the Minister, which leads me to another comment.

As I said at the outset during my first round, Mr. Chairman, of the frustration that Mr. Gustafson, Mr. Mazankowski and I feel, much is not the fault of the management of VIA Rail; it is the fault of government and that is who we have got to take it up with, because the lack of policy and priority on rail passenger service has been obvious since day one.

Mr. Chairman, the VIA Rail Canada Inc. Act, which has been held in front of us since day one . . . has VIA Rail in the past, or are they now having any input, taking any part in the drafting of a VIA Rail Canada Inc. Act? Has VIA Rail considered even doing some of its own drafting and presenting it to the Minister for consideration? Or even parts of a VIA Rail Canada Inc. Act? Where is VIA Rail involved in this?

Mr. Renouf: There are two levels, Mr. Chairman, as has been properly noted. One level is the government, which is responsible for legislation. The other is VIA attempting to do for itself those matters that are important to it. Yes, VIA is looking at the subjects and the matters that would be contained within a policy paper or a position paper of VIA relating to a statute. We desire it. We hope that sometime sooner than later we will have it. So we are preparing a policy paper, and it is in progress, of the matters that, from VIA's point of view, should be addressed in government legislation that will ultimately come. It is a working document within VIA at this time in the process of preparation.

[*Traduction*]

ment parce que les compagnies de chemin de fer en ont décidé ainsi.

M. Mazankowski a soulevé la question des voies entre Edmonton et Vancouver d'une part et entre Calgary et Edmonton d'autre part. La voie de Calgary à Edmonton est visiblement une candidate idéale pour les trains intercités de haute vitesse, puisqu'ils servent au moins 500,000 personnes et dépassent les 200 milles de distance. Lorsque M. Mazankowski vous a interrogé au sujet de la ligne Calgary-Edmonton, lui avez-vous répondu en pensant à Calgary-Edmonton ou à Calgary-Edmonton-Sud?

M. Franche: Nous parlons de Calgary-Edmonton, et non d'Edmonton-Sud; nous sommes actuellement en pourparlers avec le CP pour tenter de nous rendre d'Edmonton-Sud à Edmonton.

M. Benjamin: Est-il exact que le CP demande toujours 16 millions de dollars?

M. Franche: Il semble qu'il ait changé d'avis, du moins je l'espère.

M. Benjamin: C'est bien ce que j'avais pensé. Vous êtes le candidat idéal, cela ne fait pas de doute. Il ne fait pas de doute, cependant, que cela exigera beaucoup de doigté et de volonté politique de la part du ministre, ce qui m'amène à un autre commentaire.

Comme je l'ai déjà dit au cours du premier tour de questions, lorsque j'ai parlé de la frustration que nous ressentions tous, M. Gustafson, M. Mazankowski et moi-même, ce n'est pas toujours la faute de la direction de VIA Rail; c'est surtout la faute du gouvernement, et c'est à lui que nous devons adresser le reproche, à cause d'une absence de politique et d'un manque de priorité accordé au service pour voyageurs, depuis les débuts de la société.

Monsieur le président, la société VIA Rail a-t-elle par le passé ou aura-t-elle à l'avenir la possibilité de participer à la rédaction de la Loi sur la société VIA Rail Canada que l'on nous fait miroiter depuis le début? VIA Rail a-t-elle déjà envisagé la possibilité de rédiger sa propre loi, en tout ou en partie, puis de la présenter pour étude au ministre? VIA Rail participe-t-elle à l'élaboration de cette loi?

M. Renouf: Comme on l'a sans doute déjà fait remarquer, il existe deux niveaux d'action. Le premier est celui du gouvernement qui est le maître d'oeuvre du projet de loi. Le deuxième niveau est celui où VIA Rail tente d'accomplir pour elle-même ce qui lui est important. Bien sûr, VIA se penche sur les sujets et sur les questions qui feraient l'objet d'un document de politiques ou d'un énoncé de politiques pouvant aboutir à une loi. Nous le désirons. Nous espérons que ce projet se réalisera dans les plus brefs délais. Par conséquent, nous sommes en train de préparer un document de politiques qui englobe toutes les questions qui, pour VIA, devraient être incluses au projet de loi gouvernemental qui doit ultimement être déposé. Il s'agit donc actuellement d'un document de travail qui est en préparation.

[*Text*]

• 1215

Mr. Benjamin: We have been told by three different Ministers of Transport that the act was being drafted and would be presented to Parliament soon. Has VIA Rail not had any input at all? Are you not carrying on on-going discussions and meetings with Transport Canada, the Minister's office, the CTC, as to the kinds of things that should be in a VIA Rail Canada Act? You mean you have not taken part into anything so far?

Mr. Renouf: I did not say that, Mr. Chairman, I was addressing what VIA was doing in respect of itself. Certainly in terms of what the government would be doing in the determination of matters relating to legislation we would have an input. Because we are, in that sense, an agency of government and our views would be expected. In more precise terms, the Vice-President of Corporate Affairs is on my left and I, through you, would ask if he could supplement.

The Chairman: Mr. Fortin.

Mr. Gabriel Fortin (Secretary and Vice-President Corporate Affairs, VIA Rail Canada Inc.): I would answer that question by saying that VIA has been working relentlessly from day one in order to develop proposals that would help the government to adopt an adequate piece of legislation to govern VIA. Now as you know we have been gaining experience through the process of managing VIA. Circumstances change, which now results in work on the project that Mr. Renouf referred to. It does not mean that there were no earlier projects that were developed by VIA.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to return to a particular item. As you know, agreement was reached between VIA Rail, the Government of Canada, Saskatchewan Transportation Company, and the Government of Saskatchewan, in February of 1982 on a multimodal station in downtown Regina, in the present Union Station. The present provincial government has backed out on that agreement.

I would like to ask gentlemen, if you would be willing to go to the Saskatchewan Transportation Company and the Government of Saskatchewan, after consultation with the Minister, and suggest to them a willingness on your part to open up that agreement for further negotiation, particularly in the area of funding? Would you give me a commitment now, after 10 years of a lot of people working to get this established? When agreement was finally reached, it has been scuttled by the provincial government in Saskatchewan on the grounds of costs, which I do not believe is correct. But in any case even if it were—in light of the fact that the Government of Canada is prepared to provide $2 million towards a multimodal station in Sudbury, but only $500,000 for Regina, and Regina is somewhat bigger than Sudbury—would you, after consultation with the Minister, be prepared to go to the parties at the other end, offer to further negotiate that

[*Translation*]

M. Benjamin: Trois différents ministres des Transports nous ont dit que la Loi était en voie de rédaction et qu'elle serait déposée devant le Parlement d'ici peu. La Société a-t-elle pu participer à la rédaction ? Ne poursuivez-vous pas actuellement des discussions et n'avez-vous pas des rencontres avec le ministère des Transports, c'est-à-dire le Cabinet du ministre, et la CTC pour étudier le genre d'éléments qui devraient être incorporés à une éventuelle loi qui créerait VIA Rail Canada? Vous voulez dire que vous n'avez encore participé à rien du tout?

M. Renouf: Monsieur le président, je n'ai pas dit cela; j'ai tout simplement expliqué ce que VIA faisait pour elle-même. Il est évident que nous pourrons avoir un apport certain lorsque le gouvernement décidera quelles questions feront l'objet d'un projet de loi. Notre apport est attendu, puisque nous sommes un organisme gouvernemental et que l'on s'attend à ce que nous fassions part de notre position. Plus précisément, comme le vice-président aux affaires générales de la société est à ma gauche, je lui demanderais de compléter ma réponse.

Le président: Monsieur Fortin.

M. Gabriel Fortin (secrétaire et vice-président aux affaires de la Société, VIA Rail Canada Inc.): VIA travaille avec acharnement depuis le début à élaborer des propositions qui aideraient le gouvernement à adopter une loi appropriée qui régirait VIA. Nous acquérons notre expérience au fur et à mesure que nous gérons VIA. Mais les circonstances changent, et nous travaillons maintenant au projet dont a parlé M. Renouf. Cela ne veut pas dire que VIA n'a pas participé à l'élaboration d'aucun autre projet auparavant.

M. Benjamin: Monsieur le président, je veux revenir en arrière. Vous savez qu'un accord a été conclu en février 1982, entre VIA, le gouvernement du Canada, la Saskatchewan Transportation Company et le gouvernement de la Saskatchewan, au sujet d'une gare multimodale dans le centre-ville de Régina et située dans ce qui est actuellement la gare Union. Le gouvernement provincial actuel s'est retiré de cet accord.

Après avoir consulté le ministre, seriez-vous prêts à vous adresser à la Saskatchewan Transportation Company et au gouvernement de la Saskatchewan pour leur faire comprendre que vous êtes prêts à rouvrir les négociations de cette entente, et tout particulièrement à rouvrir les discussions au sujet du financement? Seriez-vous prêts à vous engager aujourd'hui à le faire, après dix ans de travail de la part de ceux qui cherchaient à installer cette gare? Une fois l'accord enfin conclu, le gouvernement provincial de la Saskatchewan a sabordé tous les efforts sous prétexte qu'il en coûtait trop cher, ce dont je ne crois pas un mot. Mais même si c'était le cas, puisque le gouvernement du Canada est prêt à subventionner à coup de deux millions de dollars une gare multimodale à Sudbury, mais n'est prêt à donner que 500,000 dollars à Régina, alors que Régina est une ville plus grande que Sudbury, ne seriez-vous pas prêts, après avoir consulté le ministre, à demander aux

[*Texte*]

agreement in order to proceed with that multimodal terminal, so that it does not go down the drain on us?

• 1220

The Chairman: Mr. Benjamin, I understand your concern and sympathize with it, but I would have to add the same stricture to that question, I guess, that I did to one or two of Mr. Gustafson's, that I think that is a question more appropriately put to the Minister. I am sure to answer that question would put the management of VIA in a very tricky position, to say the least, because I doubt any Crown corporation would undertake that kind of negotiations without authorization from the shareholder.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sure these gentlemen will have some information that I have as well.

The Chairman: That may be, and I am not aware of the information you have, but I simply wanted to add that remark before indicating to the witnesses that if they are prepared to answer it, I will certainly allow them to do so, but I will not put any onus on them to do so.

Mr. Renouf.

Mr. Renouf: Mr. Chairman, as to the giving of commitments in that sense, I agree, but through the president and with your permission we may be able to answer a part of the question that was directed.

Mr. Benjamin: Do not be afraid, fellows.

Mr. Franche: With due respect, Mr. Chairman, maybe I can go even further than the request of the Hon. Member, in the sense that we have come to the conclusion that since the province has decided not to respect its agreement, we want to proceed on our own to acquire the station. We have submitted to Transport Canada the Treasury Board submission. We are waiting for it to be routed through Treasury Board, and as far as we are concerned . . .

Mr. Benjamin: $3 million.

Mr. Franche: It was $1.7 million plus $1.5 million. Whatever it was—the agreement—we are doing it. Whether it will be an intermodal station is another story, but at least we will deal with the station and acquire it and do what we have to do. That is our position.

So we do not go back to the province, Mr. Chairman; we just go ahead. If we get the government approval now to acquire it, we are funding it within the funds that are available to us.

Mr. Benjamin: I was hoping you had already bought the darn thing.

A Witness: I wish I had.

Mr. Benjamin: The money was approved some years ago—$3 million.

The Chairman: I hope that satisfies your question . . .

Mr. Benjamin: Not completely.

[*Traduction*]

parties intéressées de renégocier l'accord, afin que le terminal multimodal ne disparaisse pas dans la brume?

Le président: Monsieur Benjamin, je comprends très bien vos préoccupations, mais je pense devoir émettre les mêmes réserves à propos de cette question qu'à propos de celle de M. Gustafson, c'est-à-dire qu'elle devrait être plutôt posée au ministre. Je pense que la direction de VIA se mettrait dans une position inconfortable—pour le moins—si elle y répondait, car je ne pense pas qu'aucune société de la Couronne entreprenne ce genre de négociations sans autorisation des actionnaires.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis sûr que ces messieurs disposent au moins de l'information que j'ai moi-même en ma possession.

Le président: C'est possible, et je n'en ai pas moi-même connaissance, mais je tenais tout de même à faire cette observation pour laisser toute latitude aux témoins, qui pourront tout de même répondre s'ils le désirent.

Monsieur Renouf.

M. Renouf: Monsieur le président, pour ce qui est de donner des engagements, je suis d'accord avec vous, mais si le président le désire, et avec votre permission, nous pourrions peut-être déjà répondre à une partie de cette question.

M. Benjamin: Allez-y, messieurs, n'ayez pas peur.

M. Franche: Sauf votre respect, monsieur le président, je peux peut-être même aller au-delà de la demande de l'honorable député, dans la mesure où nous avons conclu—puisque la province a décidé de ne pas respecter l'accord—de faire ce qu'il faut en vue de l'acquisition de cette gare. Nous avons soumis à Transport Canada le projet du Conseil du Trésor. Nous attendons donc que le dossier soit passé par le Conseil du Trésor, et pour nous . . .

M. Benjamin: Trois millions de dollars.

M. Franche: C'est-à-dire 1.7 plus 1.5 millions de dollars. Quel que soit le contenu de l'accord, nous allons le faire. Savoir s'il s'agira d'une gare multimodale est une autre histoire, mais nous allons en faire l'acquisition, et nous ferons ce que nous avons à faire. Voilà notre position.

Nous ne reprenons donc pas contact avec la province, monsieur le président, nous avons décidé d'aller de l'avant. Si nous obtenons l'approbation du gouvernement pour cette acquisition, nous allons utiliser les moyens qui sont à notre disposition pour financer cette opération.

M. Benjamin: J'espérais que vous en auriez déjà fait l'acquisition.

Un témoin: Je l'espérerais aussi.

M. Benjamin: Les crédits ont été approuvés il y a déjà quelques années: 3 millions de dollars.

Le président: Je pense que cela répond à votre question . . .

M. Benjamin: Pas tout à fait.

[*Text*]

The Chairman: I hope you understand why I added the caveat that I did, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes, I know, Mr. Chairman. I have been here a while.

On another matter—Mr. Ellis mentioned it, and I went into a tirade about it when you were here on your 1982 report—this matter of on-time performance. How much money did VIA Rail pay the two railroads last year, or did they pay any, under the agreement on on-time performance; or were they penalized any?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: We paid money for on-time performance. I believe Mr. Guiney has a ball-park figure, at least, on what we paid. I do not.

The Chairman: Mr. Guiney.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, we paid for on-time performance to the CN and CP something on the order of $8 million.

Mr. Benjamin: Was that on-time performance based on a total on-time performance, or was it done by regions or by routes?

Mr. Guiney: Mr. Chairman, the formula for on-time performance is based, first of all, on train service by route, by train, by month; and it is a complicated formula. However, the net effect is a payment to CN and CP for the operation of trains above a threshold for a particular train.

Mr. Benjamin: I take it if a train freezes up and stalls out in the middle of nowhere for a few hours, that is not counted.

Mr. Guiney: No, it is not.

Mr. Benjamin: You see what I mean? The only lack of on-time performance that the railroads are penalized on, then, is where the provision of a crew or anything they are responsible for is at fault. That is the only basis on which they are judged, is it?

Mr. Guiney: Mr. Chairman, the penalties are assessed to the railways on their inability to perform the schedule they have agreed to.

• 1225

The Chairman: I was afraid you would.

Mr. Benjamin: This is in conjunction with on-time performance; it is sort of supplementary to it. Do the railroads owe you any money for reimbursement on the use of passes? Do they actually give you that money, or do you just allow them to keep it and deduct it from what you owe them for on-time performance?

The Chairman: Mr. Guiney.

Mr. Guiney: The railroads are required under the pass agreement to pay VIA Rail on a monthly basis for services rendered in the use of passes by their employees. They are paid directly by the railways, and at this time, I believe the amount of dollars owed to VIA is up to date.

[*Translation*]

Le président: J'espère que vous comprenez pourquoi j'ai ajouté cette réserve, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oui, je sais, monsieur le président. Cela fait déjà pas mal de temps que je siège au Comité.

Une autre question—M. Ellis en a parlé, et j'ai moi-même fait une assez longue intervention lorsque vous avez présenté votre rapport de 1982—il s'agit de la ponctualité. Combien VIA Rail a-t-il versé aux deux compagnies de chemins de fer l'an dernier, conformément aux accords sur la ponctualité; dites-moi que si c'est au contraire de pénalisation qu'il s'agissait?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Nous avons effectivement versé des primes de ponctualité. Si je ne me trompe M. Guiney aurait un chiffre approximatif. Je ne l'ai pas.

Le président: Monsieur Guiney.

M. Guiney: Monsieur le président, nous avons payé à CN et CP environ 8 millions de dollars de primes de ponctualité.

M. Benjamin: Est-ce qu'il s'agissait d'une appréciation globale, ou est-ce que l'on a fait ça par région et par lignes?

M. Guiney: Monsieur le président, la formule dont on se sert tient compte des services ferroviaires par ligne, par train, par mois, c'est une formule assez compliquée. Disons que cela se traduit par un versement net à CN et à CP à partir d'un certain seuil calculé pour chaque train.

M. Benjamin: Je suppose que si un train tombe en panne, dans le froid et la neige, au beau milieu de la campagne, quelques heures, on n'en tient pas compte.

M. Guiney: Non, effectivement.

M. Benjamin: Vous comprenez ma question? Les seuls retards pour lesquels les chemins de fer sont pénalisés sont ceux effectivement pour lesquels l'équipe ou le service peut être rendu responsable. J'imagine que c'est ainsi qu'on fait l'évaluation?

M. Guiney: Monsieur le président, il y a pénalisation lorsque les chemins de fer ne respectent pas l'horaire convenu.

Le président: C'est bien ce que je pensais.

M. Benjamin: Pour revenir à ces questions de ponctualité, j'ai ici une question supplémentaire. Est-ce que les chemins de fer vous doivent de l'argent pour le remboursement des laissez-passer? Est-ce que cet argent vous est versé, ou est-ce que vous permettez simplement que l'on fasse une déduction de la prime de ponctualité?

Le président: Monsieur Guiney.

M. Guiney: Les chemins de fer, en vertu de cet accord portant sur les laissez-passer, sont tenus de verser chaque mois à VIA une somme équivalant aux services rendus sous forme d'utilisation de ces laissez-passer par les employés. Cette

[*Texte*]

Mr. Benjamin: My final question, Mr. Chairman, is on the matter of when Mr. Martin from Voyageur Enterprises Ltd. was in front of the committee. I raised the matter with him about how VIA Rail and the bus industry could be scratching each other's backs in order to get more people out of automobiles and airplanes, instead of competing in stupid ways which cost both organizations more money in operating costs. They should compete re the kind of equipment, how clean it is, the service, the facilities, the fares and that sort of thing; that is fine. Mr. Martin assured us he has always been willing to co-operate—and he thought the rest of the bus industry would be as well—in terms of integrating schedules, interlying ticketing, interlying baggage handling and multi-modal terminals, all of which could be shared costs, which would reduce the costs of both.

I know VIA Rail, from day one, has always been willing to co-operate. We keep getting that all the time, and from the CTC and from the Minister. Are there any ongoing meetings, discussions? For example, when VIA Rail is running a nice high-speed train at a certain time of day, and Voyageur or some other bus company is running the same high-speed bus at the same time of day, are there any conversations, discussions or meetings going on—have there been and are there now—about this willingness to co-operate? Are you sitting down with the bus industry, saying how you could save each other a lot of costs with joint bus-rail terminals? What is going on in it?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Let me enlighten the members of the committee on this issue, Mr. Chairman. First of all, VIA has always been, as you quite rightly said, in favour of intermodal stations. We are in negotiations very specifically with Voyageur on both Trois-Rivières and La Gare du Palais in Quebec, and I hope we will succeed in that area. I believe we are also talking to them about Brockville. But further to that, about 10 days ago I had my first meeting with the Ontario Motor Coach Association about trying to find ways of working together to attract the automobile driver back to public transportation. That is one area where we agreed to get a small committee working together.

Obviously, as I mentioned—and I mentioned here—we are under a piece of legislation. We cannot go into price fixing together. We are not allowed to do that, but we can co-operate in many areas. I frankly told the bus industry: I do not care about your little 5% of the market in the corridor; I have 5%, too. I care about the 84% which is automobile, and if I can make a dent of 2% in that 84%, I have myself 40% increase in business; 7% instead of 5%. So if we can together work and attract 4% or 5% of that and it happens to fall out where it may in both your area and mine, we will be busy as can be. I will run out of equipment. Therefore, let us go and we will

[*Traduction*]

somme est versée directement par les chemins de fer, et pour le moment, je pense qu'ils sont à jour.

M. Benjamin: Ma dernière question, monsieur le président, porte sur ce dont il a été question lorsque M. Martin, de *Voyageur Enterprises Ltd.*, est venu témoigner. Je lui disais qu'il serait tout de même plus intéressant que VIA Rail et les transports par autocar se donnent la main pour essayer d'enlever des clients aux transports automobiles ou aériens, au lieu de se faire concurrence de façon absurde, et de façon très onéreuse pour l'une et l'autre des entreprises. Qu'elles rivalisent sur la qualité du matériel, sur la propreté, sur le service, sur les installations, sur les tarifs etc., on le comprend. M. Martin m'a assuré qu'il avait toujours été disposé à collaborer, il pensait également qu'il en était de même pour le reste des entreprises de transports par autocars, pour ce qui est de l'harmonisation des horaires, des systèmes de délivrances des billets, et de manutention des bagages, ainsi que pour l'aménagement de gares multimodales, toutes des opérations pour lesquelles les frais pouvaient être avantageusement partagés.

Je sais que VIA, depuis le début, a toujours été prêt à collaborer. C'est tout le temps ce qu'on nous dit du côté du ministre et de la CCT. Y a-t-il donc des réunions et des discussions qui ont lieu? Je pense à des cas où VIA a un service de trains excellent et très rapide à une certaine heure de la journée, au moment ou Voyageur ou une autre compagnie de transport par autocars fait le même trajet à la même vitesse; est-ce que vous discutez de ce genre de choses, y a-t-il des réunions, et êtes-vous prêt à collaborer? C'est-à-dire, rencontrez-vous les représentants des transports par autocars pour essayer de vous épargner les uns et les autres certains frais en créant des gares mixtes routières et ferroviaires? Où en est-on là-dessus?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Permettez-moi de mettre tout de suite les choses au point sur cette question, monsieur le président. Tout d'abord, VIA a toujours été en faveur des gares intermodales, comme vous l'avez très bien dit. Nous sommes en négociations avec Voyageur notamment, pour Trois-Rivières et la Gare du Palais à Québec, et j'espère que nous aboutirons. Je pense qu'il y a également des discussions portant sur Brockville. Au-delà de ça, j'ai assisté il y a 10 jours à notre première réunion avec l'*Ontario Motor Coach Association*, et nous voulons collaborer pour essayer de ramener les conducteurs automobiles aux transports en commun. Nous allons donc, pour cette question, créer un petit comité mixte.

De toute évidence, comme je l'ai dit, je l'ai dit ici, nous sommes assujettis à la Loi. Nous ne pouvons pas nous entendre pour fixer les prix. Cela ne nous est pas permis, mais nous pouvons collaborer dans de nombreux domaines. J'ai dit très franchement aux responsables des entreprises de transport par autocars: ce ne sont pas vos 5 p. 100 du marché dans le corridor qui me gênent, j'ai moi aussi mes 5 p. 100. Ce qui m'intéresse ce sont ces 84 p. 100 des transports assurés par l'automobile, et si nous pouvons en récupérer 2 p. 100, cela améliorerait de 40 p. 100 mon chiffre d'affaires; cela ferait donc 7 p. 100 au lieu de 5 p. 100. Nous pourrions donc peut-

[*Text*]

work at the 84%. So that is starting. Whether we will achieve it or not, I do not know. We have to learn to work together. They have always perceived us as going after their business. I said no, in southwest Ontario we did not go after your business; we went after the automobile, and we succeeded. So that is what we are trying to do.

• 1230

The Chairman: Thank you very much.

Before adjourning . . .

Mr. Benjamin: It took until 12.30 p.m.

The Chairman: I knew you would do that, Mr. Benjamin. I have learned something from my experience in this committee.

I would like to thank our witnesses for appearing here. I would particularly like to say that I think it is a good omen that we have seen the chairman of the board take such an active part in the hearings before this committee. It is obvious that the chairman is in fact acting as a full-time chairman and is involving himself in the day-to-day affairs of the railway to ensure that the policy of the shareholders is implemented. I think that is all to the good. I am sure that the president of the railway is appreciative of that too, because it lightens his burden, I am sure.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we still want to hear from the chairman of the board of CN.

The Chairman: I am not sure we would wish that on the CN or not. For an old CP man, that may be a conflict of interest.

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: In any case, gentlemen, thank you very much for your appearance here today. I am sure you will be back, but we will give you a bit of a breather.

I want to inform members of the committee that on Thursday, when we meet at 9.30 a.m., it is my hope that we will dispose of all the votes in the main estimates so that we can report our study of the estimates to the House. We will have Canadian National Railways before us as well. So it is important that we have our quorum at the beginning of the meeting on Thursday.

Having said that . . .

Mr. Benjamin: Why take up an hour disposing of the estimates? They are going to pass them anyway.

The Chairman: We cannot report if we do not.

Mr. Benjamin: Well, do not bother.

The Chairman: That is up to the committee.

Mr. Benjamin: It will not make any difference anyway.

[*Translation*]

être joindre nos efforts pour reprendre 4 ou 5 p. 100 supplémentaires du marché, que ce soit l'un ou l'autre qui en profite, cela nous fera travailler. Je travaillerai au maximum de mes capacités. Attaquons-nous donc à ces 84 p. 100. C'est là que nous en sommes. Je ne sais pas si nous y arriverons, nous devons d'abord apprendre à travailler ensemble. Ils ont toujours eu l'impression que nous voulions leur enlever leur clientèle. J'ai répondu qu'il n'en n'était pas ainsi, et que dans le sud-ouest de l'Ontario c'est plutôt la part de l'automobile qui nous intéressait, et nous avons d'ailleurs eu de bons résultats. Voilà donc les initiatives que nous avons prises.

Le président: Merci beaucoup.

Avant d'ajourner . . .

M. Benjamin: Cela nous a pris jusqu'à 12h30.

Le président: Je savais que vous feriez cela, monsieur Benjamin. Je commence à connaitre le Comité.

Je voudrais remercier les témoins d'être venus. Je prends comme étant de bon augure la présence extrêmement active du président du conseil d'administration, à la séance de ce matin. De toute évidence, il est à la fois président à temps plein du conseil d'administration, et il surveille au jour le jour les affaires des chemins de fer, pour s'assurer que la politique des actionnaires est prise en considération. Tout cela n'est que mieux. Je suis sûr que le président directeur général apprécie également sa présence, étant donné que son fardeau en est d'autant allégé.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous voulons tout de même pouvoir entendre le président du conseil d'administration de CN.

Le président: Je ne suis pas sûr que nous voulions la même chose pour CN. Pour un ancien du CP il y aurait peut-être conflit d'intérêts.

M. Benjamin: Non.

Le président: En tout cas, messieurs, merci beaucoup d'être venus aujourd'hui. Je suis sûrs que vous reviendrez, mais d'ici là nous allons vous laisser un peu de répit.

Je tiens à informer les membres du Comité que nous nous réunirons jeudi matin à 9h30, et j'espère que nous passerons en revue tous les crédits du budget principal afin de pouvoir présenter notre rapport à la Chambre. Nous aurons également comme témoins les chemins de fer nationaux du Canada. Il est donc important que nous ayons un quorum au début de la réunion de jeudi matin.

Cela dit . . .

M. Benjamin: Pourquoi prendre une heure pour le budget? De toute façon il sera adopté.

Le président: C'est nécessaire pour la présentation du rapport.

M. Benjamin: Laissez tomber.

Le président: C'est au Comité d'en décider.

M. Benjamin: Ca ne fait de toute façon aucune différence.

[*Texte*]

The Chairman: It is my hope that we will report.

With that, the committee is adjourned until 9.30 a.m., Thursday, May 31.

[*Traduction*]

Le président: J'espère que nous pourrons présenter notre rapport.

Cela dit, la séance est levée, et nous nous retrouvons jeudi matin 31 mai à 9h30.

Canada Post Postage paid
Poste Canada
Book Tarif
Taxe des livres
K1A 0S9
OTTAWA

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Thursday, May 31, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

Transport

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: All the Votes under TRANSPORT.

Annual Report of the Canadian National Railways for 1983.

INCLUDING:

The Second Report to the House.

WITNESSES:

(See back cover)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1984

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

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 18

Le jeudi 31 mai 1984

Président: Maurice A. Dionne

Transports

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: Tous les crédits sous la rubrique TRANSPORT.

Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1983.

Y COMPRIS:

Le deuxième rapport à la Chambre.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1984

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. Harold A. Renouf, Chairman of the Board.

Mr. Pierre A.H. Franche, President and Chief Executive Officer.

Mr. R.J. Guiney, Vice-President, Operations.

Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Corporate Affairs and Secretary of the Company.

De la Société VIA Rail Canada Inc.:

M. Harold A. Renouf, président du Conseil.

M. Pierre A.H. Franche, président-directeur général.

M. R.J. Guiney, vice-président, Exploitation.

M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président, Affaires générales et secrétaire de la Société.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Thursday, May 31, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 18

Le jeudi 31 mai 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: All the Votes under TRANSPORT.

Annual Report of the Canadian National Railways for 1983.

INCLUDING:

The Second Report to the House.

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: Tous les crédits sous la rubrique TRANSPORT.

Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1983.

Y COMPRIS:

Le deuxième rapport à la Chambre.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the

Thirty-second Parliament, 1984

Deuxième session de la

trente-deuxième législature, 1984

36375—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Eva Côté
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Blaikie
John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Charles Mayer
Paul McRae
Marcel Ostiguy

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Thursday, May 31, 1984:
Mr. Mayer replaced Mr. McKnight.

Conformément à l'article 69(4)(*b*) du Règlement

Le jeudi 31 mai 1984:
M. Mayer remplace M. McKnight.

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

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

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

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

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, May 31, 1984

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SECOND REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, February 21, 1984, your Committee has considered all the Votes under TRANSPORT in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 and 18*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,

MAURICE A. DIONNE

Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 31 mai 1984

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son ordre de renvoi du mardi 21 février 1984, votre Comité a étudié tous les crédits sous la rubrique TRANSPORTS du Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 18*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 31, 1984
(20)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Forrestall, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. Blaikie, Campbell (*LaSalle*), Gustafson, Mayer and McRae.

Other Members present: Messrs. Althouse, Baker (*Gander—Twillingate*) and Crosby (*Halifax West*).

Witnesses: *From the Canadian National Railways*: Dr. J.M. LeClair, Chairman, President and Chief Executive Officer; Mr. Yvon H. Masse, Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer, CN; Mr. Ronald E. Lawless, President and Chief Operating Officer, CN Rail and Mr. Robert C. Franklin, Executive Vice-President, CN.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Tuesday, February 21, 1984, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 13, 1984, Issue No. 7*).

Votes 1, 5, 10, 15, 20 and 25 carried on division.

On Vote 30

And the question being put: Shall Vote 30 carry?

It was agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Bockstael — Deniger
Côté (Mrs) — Turner—4

NAYS

Messrs.

—0

Votes 35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, L115, 120 and 125 carried on division.

And the question being put:

Shall I report all the Votes in the Main Estimates 1984-85 under TRANSPORT to the House?

It was agreed to on division.

In accordance with its permanent Order of Reference contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 31 MAI 1984
(20)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 40, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Mme Côté, MM. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Forrestall, Nowlan, Turner.

Substituts présents: MM. Blaikie, Campbell (*LaSalle*), Gustafson, Mayer, McRae.

Autres députés présents: MM. Althouse, Baker (*Gander—Twillingate*), Crosby (*Halifax Ouest*).

Témoins: *Des Chemins de fer nationaux du Canada*: M. J.-M. LeClair, président du Conseil et président-directeur général; M. Yvon-M. Masse, premier vice-président, Affaires générales; M. Ronald E. Lawless, président et chef de la Direction; M. Robert C. Franklin, vice-président exécutif.

Le Comité reprend l'examen de son ordre de renvoi du mardi 21 février 1984 relatif au Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1985. (*Voir Procès-verbal du mardi 13 mars 1984, fascicule n° 7*).

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20 et 25 sont adoptés avec voix dissidente.

Crédit 30

Le président met aux voix la question suivante: Le crédit 30 est-il approuvé?

Il est approuvé, comme suit, avec voix dissidente:

POUR

Messieurs

Bockstael — Deniger
Côté (Mme) — Turner—4

CONTRE

Messieurs

—0

Les crédits 35, 40, 45, 50, L60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, L115, 120 et 125 sont adoptés avec voix dissidente.

Le président met aux voix la question suivante:

Dois-je faire rapport, à la Chambre, de tous les crédits du Budget principal de 1984-1985 inscrits sous la rubrique TRANSPORTS?

Il en est convenu avec voix dissidente.

Conformément à son ordre de renvoi permanent contenu à l'article 38(1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, c. C-10, S.R.C. 1970, telle que modifiée au chapitre 34 des Statuts révisés du Canada (1977-1978), 26-27,

26-27 Elizabeth II, the Committee proceeded to consider the Annual Report of the Canadian National Railways for 1983.

Dr. LeClair made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(21)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. Blaikie, Campbell (*LaSalle*) and McRae.

Other Member present: Mr. Baker (*Gander—Twillingate*).

Witnesses: *From the Canadian National Railways*: Dr. J.M. LeClair, Chairman, President and Chief Executive Officer; Mr. Robert C. Franklin, Executive Vice-President, CN; Mr. Ronald E. Lawless, President and Chief Operating Officer, CN Rail and Mr. Yvon H. Masse, Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer, CN.

In accordance with its permanent Order of Reference contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee resumed consideration of the Annual Report of the Canadian National Railways for 1983.

The witnesses answered questions.

At 5:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Elizabeth II, le Comité procède à l'étude du Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada portant sur 1983.

M. LeClair fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins répondent aux questions.

A 12 h 25, le Comité suspend les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(21)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Mme Côté, MM. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan, Turner.

Substituts présents: MM. Blaikie, Campbell (*LaSalle*), McRae.

Autre député présent: M. Baker (*Gander—Twillingate*).

Témoins: *Des Chemins de fer nationaux du Canada*: M. J.-M. LeClair, président et président-directeur général; M. Robert C. Franklin, vice-président exécutif, CN; M. Ronald Lawless, président et chef de la Direction, CN Rail; M. Yvon H. Masse, premier vice-président, Affaires générales, CN.

Conformément à son ordre de renvoi permanent contenu à l'article 38(1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, c. C-10, SRC 1970, telle que modifiée au chapitre 34 des Statuts révisés du Canada (1977-1978), 26-27, Elizabeth II, le Comité reprend l'examen du Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada portant sur 1983.

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 10, le Comité suspend les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday, May 31, 1984

• 0938

The Chairman: Order, please. The committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from both the government party and the Official Opposition party.

We have two references before us, actually, as a committee; one is the Main Estimates, and the other is the CN annual report. I expressed a desire at the last meeting to dispose of the estimates today, because if we do not report them today we pass the supply period and have no more opportunity to report. However, some members have expressed a view that there is no need to pass the estimates, while others have said definitely they should be dealt with. Therefore, I am in the hands of the committee and will do whatever the committee directs me to do.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I would move that the estimates as studied by this committee be approved and reported to the House.

• 0940

The Chairman: That will have to be voted upon, I expect.

Mr. Bockstael: Voted upon, yes.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I do not really care in the sense that we have no other choice. They are deemed to have passed whether we pass a motion or not. I just do not want to get into any procedural hang-up over it, and I guess the simplest thing to do, as long as we are still going to discuss the issues—and the chairman would not be that crafty as to pass the estimates and then say the thing is passed and we cannot discuss some of the issues that the estimates cover. So on that basis, let us get on with the motions so we can start to examine Dr. LeClair.

The Chairman: Very good. Thank you. And you know I would not do that, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I know you would not do that.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Usually I follow what my colleagues decide, but on this one I would like every credit to be voted upon in this committee this morning.

The Chairman: That was the intent of the motion.

Mr. Deniger: By themselves, each individually.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 31 mai 1984

Le président: À l'ordre s'il vous plaît. Le Comité peut entendre des témoignages en l'absence de quorum, à condition que des représentants du Parti ministériel et de l'Opposition officielle soient présents.

Le Comité a deux ordres de renvoi: d'une part, les prévisions budgétaires et d'autres part, le rapport annuel des chemins de fer nationaux du Canada. A la dernière réunion, je vous ai dit que nous devions en terminer avec les prévisions budgétaires aujourd'hui, car si nous n'en faisons pas rapport aujourd'hui, la période des subsides se terminera et nous n'aurons plus l'occasion de le faire. Toutefois, certains membres du Comité ont dit que nous n'avions pas besoin d'adopter les prévisions budgétaires alors que d'autres prétendent vigoureusement le contraire. Cependant, je m'en remets à vous et nous ferons ce que les membres du Comité décideront.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je propose que les prévisions budgétaires étudiées en Comité soient approuvées et qu'on en fasse rapport à la Chambre.

Le président: Je suppose que cette motion doit être mise aux voix.

M. Bockstael: Je vote pour la motion.

M. Nowlan: Monsieur le président, cela m'est indifférent, car nous n'avons pas le choix. Que nous adoptions une motion ou non, les prévisions budgétaires sont présumées avoir été adoptées. Je ne veux pas que nous nous lancions dans une querelle de procédure, voilà pourquoi je pense que je plus simple, puisque nous allons quand même discuter des questions pertinentes—le président n'aurait certainement pas l'audace de nous demander d'adopter les prévisions budgétaires, et une fois cela fait, de nous interdire de discuter des questions que nous pouvons soulever à l'occasion des prévisions budgétaires. Par conséquent, adoptons les motions nécessaires pour pouvoir ensuite entendre le témoignage de M. LeClair.

Le président: Très bien. Merci. Monsieur Nowlan, vous savez bien que je ne vous ferai pas ce coup-là.

M. Nowlan: Bien sûr.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: D'habitude, je m'incline devant la décision de mes collègues mais ce matin, je voudrais que chacun des crédits soit adopté par les membres du Comité.

Le président: C'est précisément l'objet de la motion.

M. Deniger: Je veux dire que chacun soit adopté séparément.

[*Texte*]

The Chairman: You have to do it that way. That is the only procedurally correct way to do it, Mr. Deniger.

Mr. Nowlan: How long is that going to take?

The Chairman: It should not take more than five minutes, or ten minutes at the most, depending on whether or not there is further discussion on any particular vote.

All right. We have had eight meetings on the Main Estimates. The members have had an opportunity to question the Minister and the witnesses from the Department of Transport and the Canadian Transport Commission. We are meeting on the estimates in order that we could carry all the votes and report the same to the House this afternoon.

Votes 1, 5, 10, 15, 20 and 25 agreed to on division.

The Chairman: Shall Vote 30 carry?

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I would like a recorded vote on Vote 30.

The Chairman: There is a request for a recorded vote on Vote 30.

An hon. Member: You do not have enough members.

The Chairman: Sure we have enough members.

An hon. Member: Call the vote.

Mr. Benjamin: Do you not want to hear the witnesses on these votes or who cares about the procedural hang-up of it?

The Chairman: Vote 30—payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

Mr. Benjamin: I am sorry, I asked if you would please read the vote.

An hon. Member: He did.

Mr. Benjamin: I did not hear it.

The Chairman: Payment to the Champlain and Jacques Cartier Bridges Inc.

Mr. Benjamin: What kind of a big deal is this?

Mr. Nowlan: I am just abstaining on principle.

The Chairman: All right. Just a moment. I will let you have your point of order at the end of the vote, but I do not want to interrupt the vote, Mr. Nowlan.

Vote 30 agreed to: yeas, 4; nays, 0.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, on a point of order. I certainly have no objection to abstaining on these crazy votes. We all know that these are deemed under the rules to pass today and I think this is a way to short-circuit the examination of witnesses, to bring out evidence that involves transportation, rather than this procedural ploy of having individual votes on individual items.

Obviously a lot of these items are very meritorious and deserve support of members but I am abstaining on all votes on the basis of this procedural mechanism of my friend, Mr. Deniger, which I just cannot quite understand. It is just taking

[*Traduction*]

Le président: La procédure exige que nous fassions ainsi, monsieur Deniger.

M. Nowlan: Combien de temps cela va-t-il prendre?

Le président: Cela ne devrait pas prendre plus de cinq ou dix minutes dans la mesure où il n'y a pas de discussion pour un crédit donné.

Très bien. Il y a huit réunions sur le Budget principal. Les membres du Comité ont pu interroger le ministre et des représentants du ère des Transports et de la Commission canadienne des Transports. Nous nous réunissons afin d'adopter les crédits et d'en faire rapport à la Chambre cet après-midi.

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20 et 25 sont adoptés à la majorité.

Le président: Le crédit 30 est-il adopté?

M. Deniger: Monsieur le président, je voudrais un vote par rappel nominal sur le crédit 30.

Le président: On me demande de voter par appel nominal sur le crédit 30.

Une voix: Il n'y a pas assez de membres présents.

Le président: Bien sûr que si.

Une voix: Procédons au vote.

M. Benjamin: Voulons-nous entendre les témoins sur ces crédits ou serait-ce qu'une querelle de procédure ne vous importe pas?

Le président: Crédit 30—Paiement à la Société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée.

M. Benjamin: Excusez-moi, mais je vous ai demandé de lire le crédit.

Une voix: C'est déjà fait.

M. Benjamin: Je n'ai rien entendu.

Le président: Paiement à la société Les ponts Champlain et Jacques-Cartier Incorporée.

M. Benjamin: Qu'est-ce que c'est que ça?

M. Nowlan: Je m'abstiens pour le principe.

Le président: Comme vous voudrez. Un instant. Vous ferez votre rappel au Règlement après le vote car je ne vais pas interrompre les choses, monsieur Nowlan.

Le crédit 30 est adopté par 4 voix contre 0.

M. Nowlan: Monsieur le président, un rappel au Règlement. Je ne vois certainement pas d'inconvénient à m'abstenir de voter sur de stupides crédits. Nous savons tous que ces crédits sont réputés avoir été adoptés et en demandant de respecter la procédure et de voter séparément chacun des crédits, on essaie de courcircuiter l'interrogatoire des témoins qui nous renseigneraient sur la situation des transports.

Nulle doute que beaucoup de ces crédits méritent l'appui des membres du Comité mais je m'abstiens de voter alors je tiens à faire savoir que je rejette ce mécanisme de procédure auquel mon ami, M. Deniger, a recours et que je ne comprends pas

[*Text*]

up the time of the committee and is not accomplishing a gosh darned thing.

Mr. Deniger: I would like to tell Mr. Nowlan that in my riding this vote is very important.

Mr. Nowlan: No one is questioning that.

Mr. Deniger: I wanted to know what the condition was on the motion of . . .

Mr. Nowlan: You are just trying to be cute.

Mr. Deniger: —the Champlain Bridge.

Mr. Nowlan: Who cares? Obviously . . .

The Chairman: Order! This is no longer a point of order, it is an argument.

• 0945

Mr. Nowlan: I am appalled at the last meeting of the committee that my friend, who is usually a very conscientious member of transport is getting so political because of the Liberal leadership convention, that it is pollutting this committee here.

The Chairman: Order. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: There is no question about a lot of these votes and most of them are very fundamentally important. It is the stupidity of wasting the time of the committee to go through all these votes.

The Chairman: Please, Mr. Nowlan. Order, please.

Votes 35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, L115, 120 and 125 agreed to on division.

The Chairman: Shall I report the votes to the House?

Some Hon. Members: Agreed.

An Hon. Member: On division.

The Chairman: Now, in accordance with our permanent reference contained in Section 38(1.1) of the Canadian National Railways Act, we have before us this morning, the officials of CN on their annual report.

It is my pleasure to welcome Dr. LeClair, President and Chief Executive Officer of the Canadian National Railways to the committee.

With Dr. LeClair this morning are Mr. Robert C. Franklin, Executive Vice-President; Mr. Ronald Lawless, President and Chief Operating Officer; Mr. Yvon H. Masse, Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer; Mr. Howard J.G. Pye, Vice-President and Secretary of the Company.

Welcome, gentlemen.

Dr. LeClair has an opening statement which has been distributed to Members. He has expressed the view that he would prefer not to read the statement but to have it printed as read, if that is agreeable to the committee.

[*Translation*]

très bien. Le Comité perd son temps et cela ne sert absolument à rien.

M. Deniger: Je tiens à dire à M. Nowlan que dans ma circonscription, ce crédit a beaucoup d'importance.

M. Nowlan: Personne ne conteste cela.

M. Deniger: Je voulais savoir exactement ce que pensaient les membres du Comité de . . .

M. Nowlan: Vous essayez de faire le finaud.

M. Deniger: . . . du pont Champlain.

M. Nowlan: Quelle importance? De toute évidence . . .

Le président: À l'ordre! Le rappel au Règlement s'est transformé en prise de bec.

M. Nowlan: Je m'étonne vivement qu'à la dernière réunion du Comité, mon ami, qui d'habitude fait très consciencieusement son travail de membre du Comité des transports, se laisse aller à des considérations politiques. J'ai l'impression que le Congrès à la chefferie du Parti libéral vient empoisonner les choses ici.

Le président: À l'ordre. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Il n'y a rien de contestable dans beaucoup de ces crédits dont la plupart ont une importante fondamentale. Il est sot de perdre ainsi le temps du Comité en demandant qu'on les vote un à un.

Le président: Monsieur Nowlan, je vous en prie. À l'ordre, s'il vous plaît.

Les crédits 35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, L115, 120 et 125 sont adoptés à la majorité.

Le président: Dois-je faire rapport de ces crédits à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Une voix: Ils ont été adoptés à la majorité.

Le président: Conformément à son ordre de renvoi permanent, contenu dans le paragraphe 38(1.1) de la Loi concernant les chemins de fer nationaux du Canada, nous entendrons ce matin les représentants du CN à l'occasion de l'étude du rapport annuel de la société.

J'ai l'honneur de souhaiter la bienvenue à M. LeClair, président du Conseil et président directeur général de la Société des chemins de fer nationaux du Canada.

D'autres cadres de la société l'accompagnent ce matin: MM. Robert C. Franklin, vice-président exécutif, Ronald Lawless, président et chef de la Direction, Yvon H. Masse, premier vice-président, Affaires générales et agent financier en chef, Howard J.G. Pye, vice-président et secrétaire de la société.

Bienvenue messieurs.

M. LeClair a une déclaration préliminaire dont copie a été distribuée aux membres du Comité. Il a dit qu'il préférait ne pas lire sa déclaration mais qu'elle soit consignée au compte rendu comme si elle l'avait été, si vous êtes d'accord.

[*Texte*]

Some Hon. Members: Agreed.

Mr. Nowlan: Since we have started out in such a co-operative and constructive spirit, Mr. Chairman, why not have the president read it? I have not read it before and we are supposed to have time to assimilate it and at least do something constructive.

The Chairman: Dr. LeClair, would you be kind enough to read your statement to see if we can get this committee back in its usual good mood and get on with our job?

Dr. J.M. LeClair (Chairman and President, Canadian National Railways): Thank you, Mr. Chairman, Madam Côté and gentlemen.

My offer not to read the statement was strictly to conserve more time for the committee for questions, but I will gladly read it.

In my remarks, I would, first, like to cover highlights of last year's financial results and indicate the reasons for the dramatic improvement over those of 1982. I would then like to speak to a variety of issues—the effects of last year's revision to the Crow rate, problems associated with the drive to upgrade productivity and the evolution of CN's organizational structure to meet the challenges of our increasingly competitive business environment.

Finally, I will talk about an issue we see becoming a major difficulty in the years ahead; namely, CN's limited access to equity capital.

The 1983 profit of $212.3 million was particularly gratifying in light of the disappointing financial performance of the previous year.

Mr. Chairman, when we came before your committee last year to report on our 1982 results, we attributed the $223 million loss for that year, to a decline in rail traffic brought about by the recession and to the need to write down the value of CN'sinvestment in certain properties. We viewed these factors as short-term or one-time difficulties and anticipated that, provided we were able to keep costs under strict control in relation to revenue, Canadian National would regain its profit position as soon as the economy began to rebound. That expectation was indeed justified, and I am pleased to report that the corporation is much healthier today than it was one year ago.

• 0950

Briefly, the major factors contributing towards the swing from loss to profit were: the provision of interim payments by government for losses incurred in handling export grain, higher railway revenues as a consequence of the modest economic recovery, a decrease in pension costs flowing from an actuarial

[*Traduction*]

Des voix: D'accord.

M. Nowlan: Puisqu'un tel esprit de coopération anime le Comité, pourquoi ne pas demander au président de lire sa déclaration? Je ne l'ai pas lue, quant à moi, et pour poser des questions pertinentes, il faut avoir assimilé la matière qu'elle contient.

Le président: Monsieur LeClair, auriez-vous l'obligeance de lire votre déclaration pour que les membres du Comité retrouvent leur bonne humeur habituelle et pour que nous fassions du bon travail?

M. J.M. LeClair (président du conseil et président directeur général, Société des chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur le président, madame Côté, messieurs.

Si je vous ai proposé de ne pas lire ma déclaration c'était strictement dans le but de gagner du temps et de passer aux questions tout de suite. Je la lirai volontiers cependant.

Dans mes commentaires, je me propose tout d'abord de passer en revue les faits saillants du dernier exercice financier et de souligner les raisons qui expliquent l'amélioration spectaculaire des résultats par rapports à ceux de 1982. Je traiterai par la suite de diverses questions et notamment des répercussions qu'a eues la révision du tarif du Nid-de-Corbeau, des problèmes qui surviennent dans notre campagne d'amélioration de la productivité, et de l'évolution de la structure organisationnelle du CN en vue de faire face aux enjeux de plus en plus élevés que nous présente le monde des affaires et de la concurrence.

Je conclurai en traitant d'une difficulté qui, nous semble-t-il, risque de s'aggraver au cours des prochaines années, à savoir les possibilités limitées d'accès qu'a le CN à du nouveau capital.

Notre bénéfice de 212.3 millions de dollars en 1983 a été particulièrement réconfortant, à la lumière des résultats décevant de l'année précédente.

Monsieur le président, lorsque nous avons paru l'an dernier devant votre Comité pour rendre compte de l'exercice 1982, nous avons expliqué alors notre perte de 223 millions de dollars, d'une part, par la baisse du trafic ferroviaire engendré par la récession et d'autre part, par la nécessité de dévaloriser certaines participations du CN. Nous considérions à cette époque que ces élements n'étaient que passagers ou ponctuels, prévoyant même, sous réserve de limiter les charges d'exploitation proportionnellement aux recettes, un retour du CN à la situation bénéficiaire dès que l'économie donnerait des signes de reprise. Nous n'avons pas eu tort d'en présumer ainsi, et j'ai le plaisir de vous annoncer que notre société se porte beaucoup mieux qu'il y a un an.

En résumé, voici les principaux éléments qui ont contribué à ce revirement financier: le versement de paiements intérimaires par le Gouvernement pour compenser les pertes essuyées dans le transport des céréales destinées à l'exportation; un accroissement des recettes marchandises par suite du léger

[*Text*]

review of the company's pension fund, and productivity improvements.

The increase in productivity is particularly significant in that it has created lasting benefits to the corporation which places us in a favourable position to fulfil our national mandate efficiently and to support Canada's status as a major trading nation. Just to illustrate the extent of productivity improvement, I draw your attention to the fact that, while railway freight volume rose by 12% in 1983, expenses were up by less than 4%.

Improvement was shown in almost every area of the company's operations. Most significant was the turnaround in CN Rail results from a loss of $43.3 million the previous year to a profit of $260.7 million in 1983. CN Enterprises, which houses most of our non-rail operations, increased its income to $65 million from $63.9 million in 1982, and in the process, contributed more than $125 million over and above its own needs to the financial health of the corporation.

I was particularly happy to report a few weeks ago, when first-quarter results were released, that this upward trend has continued into 1984. During the January to March period, profit for the corporation as a whole reached $51.2 million. Both rail divisions, CN Rail and the Grand Trunk Corporation, benefited from higher revenues as a result of greater traffic volumes, and most of the components of CN Enterprises showed improvement as well. Further, we expect to continue to do well through the balance of 1984, with final results similar to those of last year.

Passage of legislation last fall creating a new régime in western grain transportation was nothing less than a milestone in the history of our nation. I suspect that nobody appreciates that more than the people at this table, and I would like to express my sincere gratitude to the members of this committee for their courage in handling the complex issues in such a straightforward and expeditious manner and for the many months of hard work you dedicated to the process.

Mr. Benjamin: Hear, hear!

The Chairman: We will save our editorial comments for later. Continue please, Dr. LeClair.

Dr. LeClair: Even at this early stage, I believe the beneficial consequences for shippers and transporters are becoming visible. For instance, up to this point in the current crop year, CN Rail has handled 13% more grain than at the same stage last year. More significant, although less tangible, is evidence of a new spirit of co-operation among the various components of the grain industry, based on the greater understanding of the part each one plays in maintaining Canada's strong position in world grain markets.

[*Translation*]

regain de l'économie; une baisse du coût des pensions découlant d'une réévaluation actuarielle de la caisse fiduciaire de retraite de la Compagnie; et une amélioration de la productivité.

L'augmentation de la productivité revêt d'autant plus d'importance que ses effets favorables sur la Compagnie se feront sentir pendant encore longtemps, ce qui nous permettra de mener à bien notre mandat et d'aider le Canada à se maintenir au rang de grande nation commerciale. Ne serait-ce que pour illustrer l'ampleur de cette amélioration, je porte à votre attention qu'en contrepartie de l'augmentation de 12 p. 100 qu'a connue en 1983 le volume de marchandises ferroviaires, les dépenses se sont accrues, elles, de moins de 4 p. 100.

La quasi totalité des secteurs d'activités de la Compagnie ont vu leur sort s'améliorer, mais CN Rail, plus que tout autre, s'est redressé, convertissant sa perte de 43,3 millions de dollars en 1982 en un profit de 260,7 millions de dollars l'an dernier. Regroupant la plupart de nos activités extra ferroviaires, les Entreprises CN ont, pour leur part, vu leurs bénéfices atteindre 65 millions de dollars, de 63,9 millions de dollars qu'ils étaient en 1982, contribuant de la sorte plus de 125 millions de dollars—en plus de combler ses propres besoins—à la santé financière de la corporation.

J'ai été particulièrement heureux d'annoncer il y a quelques semaines, au moment où se publiaient les résultats de notre premier trimestre, que cette tendance à la hausse se maintenait en 1984. De janvier à mars, le bénéfice pour l'ensemble de la Compagnie s'est monté à 51,2 millions de dollars. Les deux divisions ferroviaires, CN Rail et la Grand Trunk Corporation, ont connu un accroissement de leurs recettes, conséquence directe des plus grands volumes transportés, et la majorité des entreprises CN ont marqué des progrès analogues. Nous pensons que le reste des 1984 sera également bon et escomptons pour l'année entière des résultats du même ordre que ceux de l'an dernier.

L'adoption, l'automne dernier, de la loi instituant un nouveau régime de transport des céréales dans l'Ouest constitue sans aucun doute un élément marquant de l'histoire de notre pays. Je pense que personne n'en est plus convaincu que vous, et j'adresse mes sincères remerciements aux membres de ce Comité pour le courage dont ils ont fait montre en traitant sans détour et avec rapidité cette difficile question et pour les nombreux mois de dur labeur qu'ils y ont consacrés.

M. Benjamin: Bravo.

Le président: Gardez vos remarques pour plus tard. Poursuivez, monsieur LeClair.

M. LeClair: Et déjà, je crois que les expéditeurs et les transporteurs commencent à bénéficier du nouveau régime. Ainsi, à ce moment de l'année-récolte, CN Rail a déjà transporté 13 p. 100 de plus de céréales qu'au même moment l'année dernière. Plus significatifs, quoique peut-être moins perceptibles, sont les signes d'un nouvel esprit de collaboration entre les différents éléments de l'industrie céréalière, lequel s'appuie sur une meilleure compréhension du rôle que chacun doit jouer dans le maintien de la position de force qu'occupe le Canada sur le marché mondial des céréales.

[*Texte*]

The interim payments received last year and higher revenues for grain traffic since the legislation came into effect have contributed substantially to the financial health of the railway. I should remind you however, that the payments we are now receiving still do not represent full commercial compensation for the costs involved.

Pour ce qui est de la productivité au CN, le prochain sujet que je voudrais soulever, son rythme d'accroissement s'est accéléré au cours des dernières années, essentiellement en raison de deux facteurs indépendants.

Citons d'abord la percée technologique et, en particulier,l'application de l'informatique à certaines fonctions, en vue d'augmenter la rapidité, la précision et la sécurité de l'exploitation. Les nouvelles techniques ont permis au CN de traiter de plus grands volumes à des prix unitaires inférieurs.

• 0955

Le second facteur a pris naissance avec la récession qui nous a contraints à réduire nos frais d'exploitation, notamment les coûts de main-d'oeuvre, pour assurer la viabilité de la société. Près de 10,000 postes ont été abolis, et bien qu'à l'origine, la mesure ait été dictée par le souci d'adapter les effectifs à une demande moindre, le redéploiement de nos ressources humaines nous a permis, par la même occasion, de réaliser des économies importantes. De ce fait, le rendement de la main-d'oeuvre s'est accru dans une mesure que nous souhaitons durable.

Le Canadien National doit poursuivre son effort en vue d'accroître sa productivité de façon à remplir son mandat, qui est d'offrir des services rentables à la nation et d'aider l'industrie canadienne à demeurer compétitive sur les marchés mondiaux.

Certains changements technologiques peuvent toutefois engendrer des situations pénibles sur le plan humain. Conscient de ses responsabilités, le CN entend réduire le plus possible ces difficultés. Dans ce domaine, depuis plus de 20 ans, il a négocié avec les syndicats divers programmes pour atténuer les répercussions des changements technologiques sur les employés.

Le CN s'intéresse de très près aux questions que soulèvent, en milieu de travail, les droits de la personne, et à la nécessité d'assurer aux minorités et aux groupes traditionnellement défavorisés un traitement juste et équitable.

Devant l'urgence de la situation, le Conseil d'administration de la société a récemment formé un comité des affaires sociales composé d'administrateurs. Ce comité sera chargé d'étudier les répercussions des changements technologiques et sociaux et de s'assurer que les lignes de conduite en matière de personnel et de relations communautaires soient le reflet d'une pensée bien éclairée.

Le CN attache beaucoup d'importance au rendement et à l'efficacité de ceux qui dirigent l'entreprise et, par le jeu de changements organisationnels, les engage à se surpasser pour atteindre à l'excellence en matière de gestion.

[*Traduction*]

Les paiements intérimaires reçus l'an dernier et la hausse des recettes provenant du trafic céréalier depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi ont largement contribué à la santé financière du chemin de fer. Je dois vous rappeler cependant que les paiements que nous recevons actuellement ne représentent pas encore la pleine compensation commerciale des coûts en cause.

The next point I wish to make is that the pace of productivity improvements at CN has accelerated during the past few years—basically as a result of two unrelated factors.

The first is advancement in technology—in particular, the application of computers to certain functions in order to augment the speed, accuracy and safety of operations. New methods have enabled CN to handle greater volumes of business at lower unit costs.

The second factor had its origin in the recession which compelled us to cut the costs of operations—including labour costs—in order to maintain the viability of the corporation. Close to 10,000 jobs were eliminated and, although the immediate motive was to tailor the work force to reduce demand, we were able at the same time to effect permanent savings in the way we deploy the company's human resources. As a result, labour productivity has increased to an extent we hope will endure.

CN must continue the drive to upgrade productivity in order to carry out its mandate of providing cost-effective services to the nation and helping Canadian industry remain competitive on world markets.

But technological change can create hardship for people, and CN acknowledges its responsibility to minimize those difficulties as much as possible. To this end, CN has had in effect for more than 20 years, a variety of programs worked out through negotiations with the labour union for dealing with the impact of technological change on individual employees.

CN is also keenly aware of human rights issues in employment and the responsibility to give minorities and members of other traditionally disadvantaged groups fair and equal treatment.

Recognizing the urgent nature of these issues, CN's board of directors recently formed a social affairs committee from among its membership. The committee will look into the implications of social and technological change and ensure that the company's personnel and community relations policies reflect the most enlightened thinking in this area.

CN is also giving a great deal of attention to the productivity and effectiveness of those who direct business and is implementing organizational changes to provide greater incentives towards excellence in management.

[*Text*]

La dernière initiative de la compagnie constitue un perfectionnement du processus de décentralisation qui a conduit à la notion de «groupe de compagnies». En poussant plus avant le principe de gestion par divisions, adopté en 1975, on donnera aux entités commerciales une plus grande liberté d'action pour lutter pour leur part du marché. Responsable de la gestion au jour le jour, la direction de chaque élément aura la latitude de réagir rapidement et efficacement devant les menaces ou, au contraire, les opportunités. Pour sa part, le groupe des affaires générales continuera d'être chargé d'établir la ligne de conduite générale et veillera è ce que chacun des éléments poursuive, pour sa part, les effectifs globaux de la société.

Je me suis référé tout à l'heure à ce que nous considérons comme le problème le plus aigu du CN à court et à long terme. Il s'agit de nous procurer le capital pour financer les projets d'expansion que la compagnie s'est engagée à réaliser. Selon nos prévisions, au cours des cinq prochaines années, les besoins de la société seront de l'ordre de 5.4 milliards de dollars. Plus de la moitié de cette somme proviendra du CN lui-même, mais nous devrons emprunter le reste, soit environ 2.4 milliards de dollars, sur le marché monétaire. De tels emprunts se traduiront, cela va sans dire, par une hausse du ratio d'endettement, qui passera de 43.1 p. 100 à 50 p. 100, niveau inacceptable. Cela aurait pour effet de nous imposer un fardeau beaucoup trop lourd de frais d'intérêt.

Selon nous, il faudrait que le CN puisse faire appel à de nouveaux capitaux, ce dont nous traitons actuellement avec les représentants de notre actionnaire. Nous espérons arriver bientôt à une solution, pour que le CN puisse s'acquitter de ses engagements nationaux sans compromettre la viabilité de la société et sans ajouter à la charge des contribuables canadiens.

Mr. Chairman, I am thankful for your attention. As usual, our objective this morning is to be able to answer all of your questions to the best of our ability.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Dr. LeClair. May I also, on behalf of the committee, with the abstention of Mr. Benjamin, thank you for your comments on the committee's work on Bill C-155.

With that we will go directly to questioning, starting with Mr. Nowlan, 15 minutes please.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

• 1000

I am glad to see Dr. LeClair here with his officials. I am also glad we are finally now getting down to work after our procedural farce, which does illustrate some of the charades of a committee, although not usually this committee.

Be that as it may, Dr. LeClair, I am glad you read your statement. On the second page you refer to an item that I want to ask questions on here; other colleagues of mine will be asking questions on other facets of the operation of CN. It was

[*Translation*]

The latest initiative is a refinement of the decentralization process which introduces the "group of comapnies" concept. It involves taking the divisional management principle, launched in 1975, one step further by granting the various business units, greater autonomy to operate within their own marketplaces. With full responsibility for day-to-day operations, management of each unit will have the flexibility needed to respond quickly and appropriately to external threat and opportunities. Meanwhile, the corporate group will continue to be responsible for general policy direction and for forcing accountability on the part of the business units to overall corporate objectives.

I referred earlier to what is considered now to be CN's most pressing problem in the short term—raising the amount of capital needed to finance the expansion plans to which the company is committed. We foresee a requirement of capital expenditures in the neighbourhood of $5.4 billion over the next five years for the corporation as a whole. More than half of that will be generated internally, leaving a balance of perhaps $2.4 billion which will have to be borrowed on commercial money markets. One inevitable consequence of these costly borrowings, would be an increase in the company debt ratio to 50% from the present 43.1%, an unacceptable level in that it would have the effect of burdening us with unaffordable interest costs.

The solution, we feel, is to allow CN access to equity capital, a matter now under discussion with representatives of our shareholder. We are hopeful that these discussions will lead to a resolution in the near future so that CN can proceed with its national undertakings without either compromising the viability of the corporation or imposing a heavy burden on the Canadian taxpayer.

Monsieur le président, je vous remercie de votre attention. Comme d'habitude, nous sommes ici essentiellement pour répondré à vos questions autant que nous le pouvons.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur LeClair. Au nom du Comité, à l'exception de M. Benjamin, permettez-moi de vous remercier de vos commentaires sur notre étude du bill C-155.

Ceci dit, nous allons passer directement aux questions et je donne la parole immédiatement à M. Nowlan qui aura 15 minutes.

M. Nowlan: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis heureux de la présence de M. LeClair et de ses adjoints. Je suis également heureux que nous puissions finalement nous mettre au travail après notre farce procéduriaire qui illustre certaines des charades des comités, quoique cela arrive rarement dans ce Comité.

Quoi qu'il en soit, monsieur LeClair, je suis heureux de lire votre déclaration. À la page 2 de celle-ci vous soulevez un sujet sur lequel j'avoue me poser des questions. Mes collègues vous posant des questions sur les autres aspects de l'exploitation du

[*Texte*]

in the third paragraph of the second page, where you explain part of the reason for the upswing in the profit figure. There were different factors, but one of them, in the very last part of the sentence, was a decrease in pension costs flowing from an actuarial review of the company's pension fund and productivity improvements.

My questions, Mr. Chairman, are only directed to this whole question of pensions. The questions are pretty definite, and are going to cover two issues. The first issue is CN's ability to provide better inflation protection for its older pensioners, and the second part is the investment performance of CN's pension fund. Those are the two areas in terms of the pension fund to which I wanted to direct my questions.

As far as the first one, in terms of inflation protection, Mr. Chairman, in previous appearances before this committee CN has readily admitted that their pension plan does not provide full inflation protection. They would probably admit that inflation has significantly eroded the value of pensions for those who have been retired 10 or more years. The reason given by CN is that they cannot afford improvements to the plan. Yet the brief circulated—and I presume Dr. LeClair and the officials have seen the brief circulated by the Canadian Railways Employees' Pension Association—claims that since 1976 . . . This is not all new, I know, but I want to try to get precise answers to some precise questions. This brief claims that the pension fund has earned $1.123 billion more than the rate of return required to fund its liabilities.

Firstly, Mr. Chairman, have Dr. LeClair and his officials seen exhibit *W* from that brief? Would they care to comment on its accuracy? Could they indicate what has happened to the excess earnings? How much has gone into CN revenue? How much has been used to pay interest and principle on the underfunded liability? That is my first question.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, that is a question I think we welcome. It is, though, a multipronged question. We will try, Mr. Nowlan, to answer all of them; if we forget part of it, please remind us.

The first thing I would like to mention is that the actuarial review to which we refer here, which is done every three years, pointed out that our contribution could be and had to be decreased. But to make up for this—and I am now realizing that perhaps we should have mentioned that in the opening statement—to make up for this, in 1984 the adjustment, which we have been doing every year since 1971, has been close to double compared to last year. We have made an adjustment of $47 million.

In other words, we added benefits to our pensioners who retired before 1975. The monthly increases on these benefits range up to $31.50 per pensioner and $23.62 for surviving

[*Traduction*]

CN. Il s'agit du troisième paragraphe de la page 2 où vous expliquez les principaux éléments qui ont contribué au redressement financier. Il y a plusieurs éléments mais l'un d'eux, mentionné à la toute dernière phrase, c'est la baisse du coût des pensions découlant d'une réévaluation actuarielle de la Caisse fédiciaire de retraite de la compagnie et une amélioration de la productivité.

Monsieur le président, mes questions porteront uniquement sur le sujet des pensions en général. Les questions sont très précises et porteront sur deux éléments. Le premier étant la capacité du CN d'offrir une meilleure protection contre l'inflation à ses plus vieux retraités et la deuxième étant le rendement de l'investissement de la Caisse fiduciaire de retraite du CN. Pour ce qui est des pensions, mes questions porteront sur ces deux domaines.

Sur le premier aspect, soit la protection contre l'inflation, monsieur le président, le CN a déjà admis sans embages, lors d'une précédente comparution devant ce Comité, que son régime de pension n'offre pas une protection complète contre l'inflation. Ils admettraient probablement que l'inflation a sensiblement réduit la valeur des régimes de pension de ceux qui ont pris leur retraite il y a dix ans et plus. L'explication fournie par le CN c'est qu'on ne peut se permettre de bonifier le régime. Toutefois, dans le mémoire distribué on prétend que depuis 1976 . . . Je présume que M. LeClair et ses adjoints ont vu le mémoire distribué par la *Canadien Railways Employees Pension Association* . . . Je sais que tout cela c'est du déjà vu, mais j'essaie d'obtenir des réponses précises à certaines questions précises. Dans ce mémoire on prétend que le rendement de la Caisse fiduciaire de retraite a été de 1.123 milliards de plus que le taux de rendement nécessaire au financement des ces obligations.

D'abord, monsieur le président, est-ce que M. LeClair et ses adjoints ont vu la pièce *W* de ce mémoire? Est-ce qu'il voudrait commenter son exactitude? Pourrait-il dire ce qu'il est advenu de l'excédent des revenus? Combien a été versé au revenu du CN? Quel montant a servi au paiement d'intérêts et de capital pour les obligations non capitalisées? Voilà ma première question.

M. LeClair: Monsieur le président, nous sommes heureux que la question ait été posée. Toutefois, c'est une question à plusieurs volets. Monsieur Nowlan, nous essaierons de répondre à chacun de ces volets, toutefois, si nous en oublions, veillez nous le rappeler.

La première chose que je tiens à dire, c'est que la réévaluation actuarielle à laquelle nous faisons allusion dans ce document, qui est faite tous les trois ans, indiquait que notre contribution pourrait et devait être réduite. Toutefois, pour compenser cela . . . et je m'aperçois que nous aurions peut-être dû le mentionner dans la déclaration d'ouverture . . . L'ajustement de 1984, il s'agit d'un ajustement annuel que nous faisons tous les ans depuis 1971, a été près du double comparativement à celui de l'an dernier. Nous avons fait un ajustement de 47 millions de dollars.

Autrement dit, nous avons ajouté cette somme aux prestations de nos retraités qui ont pris leur retraite avant 1975. Les augmentations mensuelles de ces prestations vont jusqu'à

[*Text*]

spouses. We have mentioned that before, but it bears repetition. These ad hoc adjustments that we have been doing every year since 1971 represent a cost to the company of $337.8 million.

Mr. Nowlan, you referred to the brief and you also asked specific questions about what has happened to the "excess revenues" . . .

Mr. Nowlan: First I would like your comment, Dr. LeClair. I do not want to get into the adjustments; that opens up other questions. If we are talking about a $47-million adjustment against a billion-dollar-plus excess, that $70 million is very, very important. But against the claim, you can see, it does not seem that important.

What I would like to know first is having looked, as I presume you would have looked before coming to the committee, at this brief and exhibit *W* . . . My first question really is with regard to your comments as to the accuracy of the claim that there is $1.123 billion and several thousands of dollars there in excess earnings.

• 1005

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I was going to come to that particular one. Two things on this one: For some reason — perhaps we should have . . . we have not seen this brief from the pensioners. So we will have to refer to what you are mentioning from that brief . . . Perhaps we could have a copy.

The Chairman: We will make copies available to you. I am certain that the CN Pensioners Association Inc. have sent copies to CN.

Dr. LeClair: We do not have this.

The Chairman: Okay.

Dr. LeClair: And the two people who should know are here at the table, Mr. Chairman, and they tell me that we have not seen that. Be that as it may—by the way, this is dated May 28, so it may have been sent to us, but we have not yet received it. That was three days ago.

The one thing, Mr. Nowlan, that I would like to make sure . . . You say, what happened to the excess revenues? Were they reversed to the company? I would like to be completely clear about that. None of these revenues ever accrue to the company. As you know, they stay in the pension fund. There is no relationship between that and any revenues that may accrue to the company.

With your permission, Mr. Chairman, I would like Mr. Masse and Mr. George Lange, who has been here before . . . They have just joined us at the table, and perhaps they could answer more specifically the other questions of Mr. Nowlan.

The Chairman: Very good. Proceed, please.

Mr. Yvon H. Masse (Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian National Railways): Mr.

[*Translation*]

31.50 par retraité, et 23.62 dollars pour les épouses survivantes. Nous l'avons déjà dit, mais il est bon de le répéter. Ces ajustements ponctuels que nous avons effectués annuellement depuis 1971 représentent un coût de 337,8 millions de dollars à la compagnie.

Monsieur Nowlan, vous avez fait allusion au mémoire et vous avez posé des questions spécifiques sur ce qu'il est advenu des «revenus excédentaires» . . .

M. Nowlan: Monsieur LeClair, je voudrais d'abord vos commentaires. Je ne veux pas parler des ajustements car cela soulève d'autres questions. Si nous parlons d'un ajustement de 47 millions par rapport à un excédent de plus d'un milliard de dollars, cette différence de 70 millions de dollars est énormément importante. Toutefois face à cette prétention, vous pouvez constater que cela n'a pas l'air de l'être.

Ce que je voudrais savoir d'abord, c'est qu'ayant regardé ce mémoire et la pièce *W* comme je présume vous l'avez fait avant de venir ici . . . En fait, ma première question porte sur vos commentaires quant à l'exactitude de cette réclamation d'un excédent de revenu de 1,123 milliards de dollars et quelques milliers de dollars.

M. LeClair: Monsieur le président, j'allais y arriver. Il y a deux choses. D'abord, pour une raison quelconque, nous n'avons pas vu ce mémoire des retraités, nous aurions peut-être dû l'avoir. Nous devrons donc nous reporter à ce que vous en avez dit . . . Peuit-être pourrions-nous en avoir un exemplaire.

Le président: Nous allons vous en fournir des exemplaires. Je suis sûr que la *CN Pensioners Association Inc.* vous en a envoyé des copies.

M. LeClair: Nous n'avons pas ce document.

Le président: Très bien.

M. LeClair: Les deux personnes qui le sauraient sont ici avec moi, monsieur le président, et elles me disent que nous n'avons pas vu ce document. Quoi qu'il en soit . . . Soit dit en passant, ceci est en date du 28 mai, il est donc possible que ce nous ait été envoyé, mais nous ne l'avons pas encore reçu. C'était il y a trois jours.

Une chose dont je voudrais être sûr, monsieur Nowlan . . . Vous demandez ce qui est arrivé à l'excédent de revenu? Si ces revenus ont été versés à la compagnie? J'aimerais être tout à fait clair à ce sujet. Aucun de ces revenus ne va à la compagnie. Comme vous le savez, ils demeurent dans la caisse de retraite. Il n'y a aucun rapport entre cela et tout revenu que peut recevoir la compagnie.

Monsieur le président, si vous me le permettez j'aimerais que M. Masse et George Lange, qui a déjà comparu devant vous . . . Ils nous ont rejoints à la table et peut-être qu'ils pourraient répondre plus précisément aux autres questions de M. Nowlan.

Le président: Très bien. Allez-y, je vous en prie.

M. Yvon H. Masse (premier vice-président, affaires générales et chef de la direction financière, Chemins de fer

[*Texte*]

Chairman, Mr. Nowlan, if you will allow me just two minutes to read an extract from our actuary's evaluation that he made in December 1980, and I quote:

> Under the terms of the 1935 and 1959 pension plans, CN must contribute whatever amounts are needed in addition to employees' contributions to meet the obligations of the plans. As actuaries to the plans, we must ascertain what contributions are reasonable in the circumstances. Estimates and projections are based upon actuarial assumptions. It is not possible to predict the future course of interest and inflation with any accuracy. The age at which employes will die, will terminate employment, or will retire, is a matter of past experience and judgment and may well be affected by social and demographic trends not yet evident.

Actuarial assumptions should therefore not be viewed as a prediction of things to come, but rather as a consistent model from which reasonable contributions can be derived. If the future experience defers from that assumed, then gains or losses will accrue to the plan and future contributions can be adjusted accordingly.

We have made an analysis of our unfunded obligations from the year 1960 to the year 1983, and in 1960, the obligations of the company, not funded, was $300 million. We have looked at the reasons as to why these obligations, not funded, have increased to $1.4976 billion at the end of 1983.

First, we have had amendments to our plan, and we had two principal elements in those amendments; the increase of the formula of entitlement to pension, when we went from 1.5% per year of service to 2% per year of service, which cost $197.3 million.

We opened the 1959 plan on about four occasions, and that cost, for those employees who elected to transfer from the 1935 plan to the 1959 plan, $170.7 million.

Another adjustment to our pension fund created a total obligation of $603 million. We have had *ad hoc* increases for our current pensioners. The total *ad hoc* increases to the end of 1983 added $290.5 million, and this is before the $47 million that Dr. LeClair mentioned, related to the 1984 *ad hoc*.

• 1010

Then we have had net effective changes in actuarial assumption. From time to time, from the way the economy goes, you have to look at the assumptions the actuaries are basing their estimates on. As an example, in 1980, we reduced the interest assumed on the earnings of the fund from 7.5% to 7%. We have increased our assumed inflation on wages from 4.5% to 5.5% and that 1.5% spread between the assumed increase in wages and assumed interest is your real rate of return on the fund. That alone added $325 million. But over

[*Traduction*]

nationaux du Canada): Monsieur le président, monsieur Nowlan, si vous voulez m'accorder deux minutes, je vais vous lire un extrait de l'évaluation de notre actuaire, faite en décembre 1980, et je cite:

> Selon les conditions des régimes de retraite de 1935 et de 1959, le CN doit contribuer les sommes nécessaires, quelles qu'elles soient, en plus des contributions des employés pour rencontrer les engagements des régimes. A titre d'actuaire des régimes, nous devons établir quelles sont les contributions raisonnables dans les circonstances. Les prévisions et les projections sont établies d'après les hypothèses actuarielles. Il est impossible de prédire de façon précise la courbe future des taux d'intérêt et de l'inflation, l'âge de décès, de cessation d'emploi ou de retraite des employés est établi en se basant sur notre jugement sur l'expérience passée, et cet âge peut très bien être affecté par des tendances sociales et démographiques qui ne sont pas encore apparentes.

Donc, on ne doit pas considérer les hypothèses actuarielles comme une prédiction de choses à venir, mais plutôt comme un modèle consistant d'après lequel on peut établir des contributions raisonnables. Si l'expérience future s'écarte des projections, alors le régime enregistrera des gains ou des pertes et les contributions futures peuvent être ajustées en conséquence.

Nous avons fait une analyse de nos engagements non provisionnés pour la période de 1960 à 1983. En 1960 les dettes non provisionnées de la compagnie se chiffraient à 300 millions de dollars. Nous avons étudié les motifs sur lesquels ces dettes non provisionnées sont passées à 1,4976 milliard de dollars à la fin de 1983.

D'abord, nous avons apporté des modifications à notre régime, modifications qui comportaient deux éléments principaux. Il y a eu l'augmentation du pourcentage des gains ouvrant droit à pension qui est passé de 1,5 p. 100 à 2 p. 100 par année de services, soit un coût de 197,3 millions de dollars.

A quatre reprises, à peu près, nous avons couvert le régime de 1959 au coût de 170,7 millions de dollars, pour les employés qui ont choisi de transférer leur régime de 1935 à celui de 1959.

Un autre ajustement apporté à notre régime de pension a créé une obligation totale de 603 millions de dollars. Nous avons accordé des augmentations ponctuelles à nos retraités actuels. Au total, à la fin de 1983, ces augmentations ponctuelles se chiffraient à 290,5 millions de dollars sans compter l'augmentation de 47 millions de dollars pour 1984 mentionnée par M. LeClair.

Ensuite, nous avons eu des changements réels nets d'une hypothèse actuarielle. Occasionnellement, selon l'évolution de l'économie, il faut revoir les hypothèses sur lesquelles les actuaires basent leurs prévisions. Par exemple, en 1980, nous avons ramené de 7,5 p. 100 à 7 p. 100 le taux d'intérêt prévu sur les fonds et nous avons majoré de 4,5 p. 100 à 5,5 p. 100 la poussée inflationniste sur les salaires. Donc le taux de rendement réel de la caisse de retraite c'est cet écart de 1,5 p. 100 entre l'augmentation prévue des salaires et le taux d'intérêt

[*Text*]

the last 23 years, those variations in the actuarial assumptions, added $259.1 million net.

We then add experience deficiencies for a total of $424.8 million. That experience occurred mainly in the 1970's, when the increase in wages we provided to our employees far outstripped the earnings in the funds.

CN also made principal payments of $209 million with which we reduced that unfunded liability. And we have various items, when we transfer employees to VIA and to CNCP partnership, where we remove and transfer funds to other pension funds.

But I would re-emphasize the point that I just made, that we had a net of $424.8 million experience deficiencies. In 1983, our reduced obligation was estimated by actuaries to be $126 million, which was used to reduce our actuarial obligations. Over that period of time, after that positive adjustment to the fund, we still had to fund for $298 million. This means that overall, as our actuaries are warning us, in the last 20 years the realities have been more onerous to the fund than the actual experience; therefore, we have a net added obligation, in this regard only, of $293 million.

The Chairman: Is that all clear, Mr. Nowlan? You have two minutes left.

Mr. Nowlan: Well, there are so many questions that, understandably, flow from that answer that, obviously, I am not going to be able to canvass it in the two minutes left.

I do understand now, Mr. Chairman. I must say I am disappointed . . . He is right; the brief was mailed. Quite frankly, for a real examination of this without having studied the brief, although one knows the general thrust of the brief, it is a little more difficult to get specific answers to specific questions. I am going to suggest at the end of my time, or some time in the day, that I read into the record, Mr. Chairman, specific questions so that the officials and Dr. LeClair could, perhaps, respond at some time in the future, or certainly be ready the next time they appear before this committee, for the type of questions to be asked.

Coming right down to that last answer, which talks about the fund and the return, I would like to ask the officials of CN . . . In terms of the rate of return of the fund, we know that this matter has been examined in detail. In 1982, at a standing committee, in an exchange with Mr. Forrestall, Mr. Becks, then manager of international investments for the pension, claimed that the returns on the fund's investment were exceptional, and I quote:

> I would like to state that the results of the CN pension funds have been one of the best in the country, and I do not

[*Translation*]

prévu. Ces deux choses à elles seules ont ajouté 325 millions de dollars de plus. Mais au cours des 23 dernières années, ces variations des hypothèses actuarielles représentent un montant net de 259,1 millions de dollars.

A ce montant nous ajoutons les déficits encourus pour un total de 424,8 millions de dollars. Cela s'est surtout produit dans les années 1970, alors que les augmentations de salaires accordées à nos employés ont dépassé de loin les revenus de la caisse de retraite.

Le CN a aussi effectué des versements en capital de 209 millions de dollars pour l'amortissement de cette dette non provisionnée. Et il y a aussi divers articles, lorsque nous mutons des employés à VIA et au CNCP, nous devons effectuer des transferts de pensions aux autres caisses de retraite.

Mais je tiens à souligner ce que je viens de dire, à savoir que nous avons connu un déficit net de 424,8 millions de dollars. En 1983, nos actuaires ont calculé que notre engagement réduit se chiffrait à 126 millions de dollars, qui a servi à réduire nos dettes actuarielles. Au cours de cette période de temps, après avoir effectué cet ajustement positif à la caisse de retraite, nous avons quand même dû effectuer des versements de capitalisation de 298 millions de dollars. Ce signifie qu'en général, comme nous ont prévenus nos actuaires, au cours des 20 dernières années, les réalités ont été beaucoup plus coûteuses à la caisse de retraite que l'expérience actuelle. Donc, pour ce poste uniquement, nous avons une dette nette additionnelle de 293 millions de dollars.

Le président: Est-ce que tout cela est clair, monsieur Nowlan? Il vous reste deux minutes.

M. Nowlan: Bien, naturellement cette réponse soulève tellement de questions que je n'aurai évidemment pas le temps de les poser dans les deux minutes restantes.

Je comprends, maintenant, monsieur le président. Je dois dire que je suis déçu . . . Il a raison, le mémoire a été mis à la poste. Franchement, c'est un peu plus difficile d'obtenir des réponses précises à des questions précises pour un examen réel de ceci sans avoir étudié préalablement le mémoire, quoiqu'on en connaisse l'orientation générale. Monsieur le président, je suggère de lire pour la bonne forme, soit à la fin de la période de questions ou plus tard, des questions précises de sorte que M. LeClair et ses adjoints pourront, peut-être y répondre plus tard ou certainement être prêts à répondre à ce genre de questions la prochaine fois qu'ils comparaîtront devant ce Comité.

Pour ce qui est de cette dernière réponse au sujet de la caisse de retraite et du rendement de cette caisse, j'aimerais demander aux représentants du CN . . . Pour ce qui est du taux de rendement de la caisse de retraite, nous savons que cette question a été étudiée en détail. En 1982, au Comité permanent, lors d'un échange avec M. Forrestall, M. Becks, qui était alors directeur des investissements internationaux du régime de pensions, a prétendu que le rendement des investissements de la caisse de retraite était exceptionnel, et je cite:

> Je tiens à dire que le rendement de la caisse de retraite du CN a été l'un des meilleurs au pays et, au cours des

[*Texte*]

think any trust company around can match these results in the past couple of years. We have consistently been in the top quarter in the past ten years.

That is all part of the record.

I would like to ask the officials how they can square that with comments that are set out in the Exhibit V of the brief, which shows CN, consistently, out of the first quarter and below the medium in all but two years. As well, how can the officials of CN square Mr. Becks's remarks with those of Mr. Lange, Senior Assistant to the President, who told Mr. Mazankowski in this committee on February 3, 1984, that:

• 1015

During most of the 1970s, our fund was not earning the assumed rate of interest provided for in our actuarial evaluation. It was only in 1978 that we began to earn our assumed interest rate.

My question and this will be the last one I have on this round, is this: Is Dr. LeClair—and I appreciate that perhaps he has not seen the details of the brief—satisfied that the fund has been earning a satisfactory rate of return, when we have conflicting answers from CN as to the rate of that return?

The Chairman: Dr. LeClair.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I am not too sure that those two answers are conflicting. Mr. Becks was referring to the rate of return, which was exceptional, that is true, and of course we are very proud of that. Mr. Lange was referring to the rate of interest that had been assumed and that was necessary to meet some of the undertakings. Those two can be different and they are not necessarily contradictory, because these are apples and oranges, they are not the same thing. The rate of return on an investment is not necessarily the rate of interest that had been assumed or that is essential for the fund.

Mr. Nowlan is quite right, I presume the brief has been mailed, but it was two days ago and we have not seen it. We will. Perhaps the best thing to do is either to wait until our next appearance or try to do some of this in writing, after we have seen the brief.

I would like, perhaps, with your permission, Mr. Chairman, to repeat something I said at the last meeting and I think at previous meetings as well. We do share the anxieties, the problems of our pensioners. All of us around this table, and some of us sooner than others, will be pensioners, and of course this is important to . . .

The Chairman: —to the up-coming election, Dr. LeClair?

Dr. LeClair: No, I had nothing specific in mind. This is affecting people whom we know, with whom we have lived for years. It is extremely important to all of us.

The conundrum we find ourselves in is that, obviously, if we increase the payments to our pensioners—and you will

[*Traduction*]

dernières années, je ne pense pas qu'aucune compagnie de fiducie ait eu des résultats comparables. Au cours des derniers 10 ans, nous avons constamment été dans le meilleur quart.

Tout cela est au compte rendu.

J'aimerais demander aux cadres comment ils expliquent cela à la lumière des commentaires que l'on retrouve à la pièce V du mémoire, indiquant que, sauf pour une période de deux ans, le CN est en deçà du premier quart et en dessous de la moyenne. Comment les représentants du CN peuvent-ils concilier les commentaires de M. Becks avec ceux de M. Lange, adjoint principal au président, qui a dit ce qui suit à M. Mazankowski devant ce Comité le 3 février 1984:

Pour la plus grande partie des années 1970, notre caisse de retraite n'a pas gagné le taux d'intérêt supposé prévu dans notre évaluation actuarielle. Ce n'est qu'en 1978 que nous avons commencé à gagner notre taux d'intérêt projeté.

Voici ma question, et ce sera la dernière que je poserai pour ce tour-ci: Je comprends que M. LeClair n'a peut-être pas eu les détails contenus dans ce mémoire, mais il a été convaincu que la caisse de retraite a eu un taux de rendement satisfaisant alors que nous avons des réponses divergentes du CN quant à ce taux de rendement?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je ne suis pas convaincu que ces deux réponses soient contradictoires. M. Becks parlait du taux de rendement lequel il est vrai, était exceptionnel et nous en sommes évidemment très fiers. M. Lange parlait du taux d'intérêt projeté qui était nécessaire pour satisfaire à certains engagements. Les deux peuvent être différents sans être nécessairement contradictoire, car il s'agit de pommes et d'oranges, ce n'est pas la même chose. Le taux de rendement d'un investissement n'est pas nécessairement le taux d'intérêt prévu ou le taux d'intérêt essentiel pour la caisse de retraite.

M. Nowlan a tout à fait raison, je présume que le mémoire a été mis à la poste, mais il y a deux jours de cela et nous ne l'avons pas vu. Nous le verrons. La meilleure chose à faire est soit d'attendre la prochaine comparution ou essayer de vous répondre par écrit lorsque nous aurons vu le mémoire.

Monsieur le président, si vous me le permettez j'aimerais répéter quelque chose que j'ai dit lors de la dernière réunion et peut-être aussi lors des réunions précédentes. Nous partageons les anxiétés, les problèmes de nos retraités. Tôt ou tard, nous seront tous des retraités, et ça sera plus tôt pour certains que pour d'autres, et bien sûr ceci est important . . .

Le président: . . . vous pensiez à l'élection imminente, monsieur LeClair?

M. LeClair: Non, je ne pensais à rien de précis. Ceci affecte des gens que nous connaissons, avec lesquels nous avons vécu pendant des années. C'est extrêmement important pour nous tous.

Le dilemme dans lequel nous nous trouvons c'est qu'indubitablement, si nous augmentons les prestations de nos

[*Text*]

remember that we have something like 47,000 pensioners for 63,000 active employees; that is a very, very high ratio, one of the highest ratios in the country . . . that is money we have to find somewhere. As we mentioned in our brief, our number one problem now is the source of money to be able to honour our commitment to double-track the west, among other things.

We have only two sources of money available to us—three, actually, only two are active. One source is the earnings that we retain. Contrary to many other corporations, we do not have shareholders to whom we pay dividends, except for one, the federal government. We pay 20% of our net income as dividends to the government. All the rest, 80% of our net income, is poured back into the system. The other source of money, obviously, is borrowing, and we are now reaching the limit of our borrowing capability. The third source of funds would be in equity from our shareholders. Up to now, we have not been successful in convincing our shareholder to give us equity.

That is the conundrum. For every million dollars we might give to our pensioners, that is that much more we would have to borrow, or that much more we would have to cut from our expenditures. Our problem is that at this time we have an interest bill of something like $270 million a year—for interest alone—that we have to pay. We will have to borrow over the next five years, as I mentioned in my statement, over $2.25 billion. We are told that interest rates are on their way up. We are also told that this may be a permanent feature of our society. To the best of our forecasting ability, we will not be able to pay those interest costs.

So here is the conundrum. We share your concern.

• 1020

We share your anxiety and your wish to do something about this, but the problem is where we get those funds.

The Chairman: Thank you, Dr. LeClair.

Mr. Nowlan: Just one comment.

The Chairman: Briefly, and I will put you down for the second round.

Mr. Nowlan: Please, and at that time I will try to read other questions into the record.

I understand and appreciate in part the answer Dr. LeClair gave, but it is all the more important once you have had a chance to get this brief really to analyse that Exhibit W which claims that there are the excess earnings over the CNR pension trust funds . . .

Dr. LeClair: Which page is that in the brief, sir?

The Chairman: It is about halfway through the document. It is Exhibit W.

Mr. Nowlan: Exhibit W.

Dr. LeClair: Oh yes.

[*Translation*]

retraités . . . rappelez-vous que nous avons environ 47,000 retraités pour 63,000 employés en service, c'est un rapport très très élevé, l'un des plus élevés au pays . . . que nous devons trouver cet argent en quelque part. Comme nous l'avons dit dans notre mémoire, notre problème numéro un c'est la source de capital afin de pouvoir honorer notre engagement de doubler les voix dans l'ouest, entre autre chose.

Nous avons uniquement accès à deux sources de capitaux . . . trois, en fait, mais il n'y en a que deux qui sont actives. Il y a les revenus non répartis, car contrairement à beaucoup d'autres compagnies, nous n'avons pas d'actionnaires à qui nous payons des dividendes, sauf le gouvernement fédéral auquel nous versons 20 p. 100 de notre revenu net titre de dividendes. Tout le reste, soit 80 p. 100 de notre revenu net, retourne dans le système. L'autre source de capital consiste évidemment à emprunter et nous atteignons présentement la limite de notre pouvoir d'emprunt. La troisième source de capital serait l'avoir propre de nos actionnaires, mais jusqu'ici nous n'avons pas pu convaincre notre actionnaire de nous l'accorder.

Voilà le dilemme. Chaque million de dollars que nous donnons à nos retraités, est un million de dollars de plus que nous devons emprunter ou un million de dollars de plus qu'il faut retrancher de nos dépenses. Notre problème c'est qu'actuellement nous payons annuellement environ 270 millions de dollars en intérêts seulement. Au cours des cinq prochaines années nous devrons emprunter plus de 2,25 milliards de dollars. On nous dit que les taux d'intérêt sont à la hausse. On nous dit également que ce sera peut-être un aspect permanent de notre société. D'après nos meilleures capacités de prévisions, nous ne serons pas en mesure d'assumer ces frais d'intérêt.

Voilà donc le dilemme dans lequel nous sommes et nous partageons votre inquiétude.

Nous partageons votre anxiété et nous voulons faire quelque chose à ce sujet, mais le problème c'est où trouver les fonds.

Le président: Merci, monsieur LeClair.

M. Nowlan: Un instant.

Le président: Soyez bref, je vais vous inscrire pour le deuxième tour.

M. Nowlan: S'il vous plaît et à ce moment-là j'essaierai de lire les autres questions pour le compte rendu.

Je comprends en partie et j'apprécie la réponse de M. LeClair, mais c'est d'autant plus important lorsqu'on a eu l'occasion de voir ce mémoire, de vraiment analyser la pièce *W* où l'on prétend que la caisse fiduciaire de retraite du CN a des excédents de revenus par rapport au . . .

M. LeClair: À quelle page du mémoire est-ce, monsieur?

Le président: C'est vers le milieu du document. Il s'agit de la pièce *W*.

M. Nowlan: Pièce *W*.

M. LeClair: Oh oui.

[*Texte*]

Mr. Nowlan: There is quite a table there.

The Chairman: As signed by J. Earl White.

Mr. Nowlan: Which, if correct, would certainly give a source of funds to do more than you have been able to do until now.

Dr. LeClair: Well, Mr. Chairman, it is quite a complicated statement . . .

Mr. Nowlan: No, I am not asking now . . .

Dr. LeClair: Right.

Mr. Nowlan: —but in view of your answer and in view of the whole thing . . .

Dr. LeClair: We will go back. Would you prefer . . .

Mr. Nowlan: —really to analyse that and come in and say where they are absolutely wrong if they are.

Dr. LeClair: Would you prefer that we do this in writing or wait until our next meeting?

The Chairman: Let us answer that question towards the end of the meeting.

Dr. LeClair: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. McRae, please.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

I found Mr. LeClair's statement quite interesting. I am not sure that I am as gleeful as he is or, when he comes to us and says that we have gone from minus $43.3 million to $260.7 million, that this is a great accomplishment, especially when a little later on he says that 10,000 jobs were eliminated. I am not sure that the CNR coming to me and telling me they have made a profit makes me feel gleeful because I do not exactly agree that that is what you are there for. Mind you, it is nice to know that you made a profit—it is nicer to know than that you lost—but the point is that I have been very concerned over the last, I guess, about 10 or 11 years I have been on this committee that we seem to have gotten the notion that the function of Crown corporations, particularly this Crown corporation, was to show a profit and that the function of the Crown corporation was also to push the government to a position where stock in this particular company would go in the public markets and we would eventually become not a public corporation but the opposite. That is number one.

Number two, I understand your concern about capital formation, that you are going to have to do this, but it bothers me that I pick up a newspaper yesterday morning and I find out that the CN is going to put up some money, some capital, to the domed stadium in Toronto. Now, that may have been a rumour, but my point is that we did build a tower and so on and I still feel the function of this railway is to move freight—not people but freight—and whatever goods we need in this country. It is the most important function, and this is probably the most difficult country in the world in terms of transportation because people are spread around at such distances, and

[*Traduction*]

M. Nowlan: Il y a tout un tableau là.

Le président: Signé par J. Earl White.

M. Nowlan: Si ce tableau est exact, cela vous donnerait certainement une source de capital vous permettant de faire plus que ce que vous avez fait jusqu'à maintenant.

M. LeClair: Ma foi, monsieur le président, c'est un bilan très compliqué . . .

M. Nowlan: Je ne vous demande pas de répondre maintenant . . .

M. LeClair: Très bien.

M. Nowlan: . . . mais compte tenu de votre réponse et compte tenu de l'ensemble . . .

M. LeClair: Nous y reviendrons. Est-ce que vous préféreriez . . .

M. Nowlan: . . . analyser cela et nous dire là où ils se trompent vraiment si c'est le cas.

M. LeClair: Préféreriez-vous que nous le fassions par écrit ou voulez-vous attendre à la prochaine réunion?

Le président: Attendons à la fin de la réunion pour répondre à cette question.

M. LeClair: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Monsieur McRae, s'il vous plaît.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

J'ai trouvé la déclaration de M. LeClair très intéressante. Je ne suis pas sûr d'être aussi plein d'allégresse qu'il l'est ou lorsqu'il nous dit que c'est une grande réalisation d'être passé d'un déficit de 43.3 millions de dollars à un profit de 260.7 millions de dollars surtout lorsqu'il ajoute par la suite qu'on a coupé 10,000 emplois. Je ne suis tout à fait sûr que cela me réjouisse d'entendre le CN me dire qu'ils ont réalisé un profit car je ne suis pas tout à fait d'accord que ce soit la raison de votre existence. Bien sûr, c'est bien de savoir que vous avez réalisé un profit—c'est préférable à une perte—mais ce qui me préoccupe beaucoup depuis 10 ou 11 années que je fais partie de ce Comité c'est que nous semblons avoir la notion que le rôle des sociétés d'États, surtout de celle-ci, était de réaliser un profit et que c'était aussi d'amener le gouvernement dans une situation où les actions de cette compagnie seraient un jour cotées en bourse et éventuellement nous n'aurions plus la société d'État, mais le contraire. Ça c'est la première chose.

Deuxièmement, je comprends votre inquiétude au sujet de la création de capital, le fait que vous devrez trouver des capitaux, mais ce qui m'inquiète c'est qu'en lisant le journal hier j'apprends que le CN va investir de l'argent dans le stade couvert de Toronto. Maintenant, il s'agit peut-être là d'une rumeur, mais là où je veux en venir c'est que nous avons construit une tour et ainsi de suite, et je pense toujours que le rôle de ce chemin de fer c'est le transport de marchandises—par des gens mais des marchandises—et des biens dont nous avons besoin dans ce pays. C'est la fonction la plus importante et c'est probablement le pays où c'est le plus difficile car les

[*Text*]

this should be the major function and perhaps the only function of this company.

The third point is that I am very concerned, very upset, that you have decided, as you are deciding according to your employees, that you are now in the process of eliminating cabooses from the system. I have real concern about what will happen in terms of accidents if this occurs, and I just feel that it is another one of those things of pressing the situation and trying to make oneself look more productive. I am not so sure what happens to your own self-insured rates. This is a very bothersome situation.

The last point is that I was not one of the people who was all that elated about the way the Crow Bill went through, but I went along with it; but I wonder about the need for it when you can say that in the last year before the Crow came into effect you had this great, massive increase in profits. One of the things that worries me is the feeling I get from the local management in Thunder Bay that now we have achieved the factor of having the Crow rate established—at least eliminated—that we now can say to our Members of Parliament and so on: To hell with you, we do not care what you do any more; we have got what we want and we do not have to be nice about it.

• 1025

I am very, very concerned about the local situation in Thunder Bay in terms of the CN Rail crossing the centre of the community, cutting the community in half. There is a very good possibility that we might be able to move a good portion of that traffic around the CN tracks, which go along the river and across the lakeshore and do not anywhere interfere with traffic. Your people up there seem to have conspired with a group to prevent that from happening. The arrogance of the thing has really bothered me.

I have the feeling that you have now got what you want and you do not care any more. When I say you, I do not mean you personally, but there is an element in the organization that says: We do not care about the Government of Canada, we have got the thing going the way we want. So those are my points. I will listen to your reply, thank you.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I think there are five different questions. The one there which is an extremely important one, and I remember some two to three meetings ago I promised Mr. Nowlan who was asking almost the same question that one day we should perhaps spend some time on this or even have a special meeting. That is, really, the mandate of CN. When the hon. gentleman says we should not make a profit, obviously we are told that it is government policy that we should make a profit.

Mr. Benjamin: Otto Lang's letter, 1974.

Dr. LeClair: Exactly. I think that we are quite willing, and perhaps, Mr. Chairman, if we could take a few minutes, 10 or

[*Translation*]

gens sont éparpillés sur de telles distances, et ceci devrait être la principale fonction et peut-être l'unique fonction de cette compagnie.

La troisième chose qui me préoccupe énormément c'est que, d'après vos employés, vous avez décidé et vous êtes maintenant en train d'éliminer du système les fourgons de queue. Le cas échéant, je suis réellement inquiet des accidents qui pourraient se produire. Et j'ai l'impression qu'encore une fois vous essayez de comprimer les dépenses dans un effort pour vous faire paraître plus productif. J'ignore quel sera l'effet de cela sur les taux de votre propre assurance. C'est une situation très troublante.

La dernière chose que je veux dire c'est que je ne suis pas un de ceux qui fut enthousiasmé par la façon dont le projet de loi sur le Pas-du-Nid-de-Corbeau a été adopté, mais j'ai quand même voté pour, mais je me demande quelle en est la nécessité lorsque vous dites qu'au cours de l'année qui a précédé l'entrée en vigueur de ce projet de loi, vous avez eu une augmentation massive des profits. L'une des choses qui m'inquiéte c'est l'impression que j'ai que la direction locale de Thunder Bay estime que maintenant sont établis les tarifs du projet du Nid-de-Corbeau . . . ou du moins éliminés . . . elle peut dire à nos députés et à tous: allez au diable, on se fiche désormais de ce que vous faites, nous avons obtenu ce que nous voulions et nous n'avons pas à témoigner de reconnaissance.

Je suis très préoccupé par la situation locale de Thunder Bay où les voies du CN traversent le centre de la ville, la coupant en deux parties. Il y a une très bonne possibilité de détourner une grande partie de ce trafic sur les voies du CN qui longent la rivière et le lac sans nuire à la circulation où que ce soit. Vos gens qui sont là-bas savent et semblent avoir conspiré avec un groupe pour éviter que cela ne se produise. Ce qui me trouble vraiment c'est l'arrogance dont ils font preuve.

J'ai l'impression que maintenant que vous avez obtenu ce que vous vouliez, le reste vous importe peu. Lorsque je dis vous, je ne vous vise pas personnellement, mais il y a un élément de votre organisation qui dit: que nous importe le gouvernement du Canada, nous avons réussi à obtenir ce que nous voulions. Voilà donc les points que je désirais soulever. Je vais écouter votre réponse. Merci.

M. LeClair: Monsieur le président, je pense qu'il y a cinq questions différentes. Il y en a une qui me semble extrêmement importante et je me souviens qu'il y a deux ou trois réunions, j'ai promis à M. Nowlan, qui posait une question presque identique, qu'un jour nous devrions peut-être consacrer un certain temps ou même une réunion spéciale à ceci. Cette question, c'est celle du mandat du CN. Lorsque l'honorable député dit que nous devrions pas faire de profits, évidemment on nous dit que la politique du gouvernement est que nous en fassions.

M. Benjamin: Lettre d'Otto Lang de 1974.

M. LeClair: Exactement. Nous sommes tout à faire d'accord pour en discuter et, monsieur le président, nous pourrions peut-

[*Texte*]

15 minutes to discuss this, perhaps this is as good a time as any. But before we go to that one, which will be perhaps lengthy, can I come back to just a few specifics that you have asked?

The domed stadium in Toronto, we are not putting any money in that, of course. No more than we put any money in the convention centre; it just happens that these lands belong to CN and in the old days we would let other developers be the benefactors of those lands, either sell it or give it at cost or what have you. Our policy now is that we do this ourselves and in so doing we make money. We take that money and we transfer it to CN Rail. As a matter of fact, the domed stadium—not the domed stadium itself because that is not going to happen as much there—but in other instances there is approximately $125 million a year that is transferred from Enterprise to Rail.

Should we not be in the enterprise business, should we sell all of these things, we might have a one-shot increment of money but we would lose that ability. The potential of our mineral rights in the west, the potential of our real estate holdings—because we do own prime land in most Canadian cities and very, very valuable land—the potential of this to help the rail side of our business, which is 80% of our business and as you rightly say, the most important, our real *raison d'être*, we feel that this is extremely important.

Perhaps I could go to this . . . By the way, you mentioned that we made a profit before the Crow came up so why should we need the Crow. I would like to just add a correction there. That profit we are talking about is greatly due to the interim payments of Crow. They came before the legislation, but I think we should remember that we were paid an interim payment which was worth a full year before the Crow legislation. That is why you see these profits that were evident before the legislation.

Mr. Chairman, though, would you be agreeable . . . ? I am your disposal as to whether you want to get involved in the very, very broad, and I think extremely important questions that were just introduced. Our role? Should we make a profit? What is our responsibility when 10,000 people lose their jobs in a Crown corporation, and so forth? We are quite ready to answer these if you want us to.

• 1030

The Chairman: It is my opinion it should be answered, Dr. LeClair.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, it is not for us to decide these things. This is a decision that belongs to Parliament. We can only carry what we are told our mandate is. We have had numerous discussions on this in the past with the representatives of our shareholder, namely, the government of the day.

[*Traduction*]

être prendre un peu de temps, dix ou quinze minutes pour le faire, ce moment est peut-être aussi bien choisi que n'importe quel autre. Mais avant de passer à cette question qui peut prendre pas mal de temps, puis-je revenir simplement à quelques questions précises que vous avez posées?

Evidemment, nous n'investisserons aucun argent dans le stade couvert de Toronto. Pas plus que nous n'investissons d'argent dans le centre des congrès, c'est tout simplement que ces terrains appartiennent au CN et qu'anciennement nous aurions permis à d'autres entrepreneurs d'en profiter, soit en les vendant ou en les laissant aller au prix coûtant ou autrement. Notre politique actuelle c'est que nous le faisons nous-mêmes et en se faisant nous réalisons des profits. Les profits ainsi réalisés sont transférés au CN. En fait, le stade couvert . . . Pas le stade couvert comme tel car ce n'est pas tellement ce qui va se passer là . . . Mais dans d'autres cas il y a environ 125 millions de dollars par année qui sont transférés des entreprises CN à CN Rail.

Faudrait-il ne pas s'occuper d'entreprises commerciales, faudrait-il vendre tout cela, nous réaliserions peut-être un gain immédiat, mais nous perdrions cette capacité. Le potention de nos droits miniers dans l'Ouest, le potentiel de nos avoirs immobiliers . . . comme nous sommes propriétaires de terrains de grande valeur dans la plupart des villes canadiennes, de terrains de très très grande valeur . . . le potentiel de tout ceci est de l'exploitation ferroviaire, qui représente 80 p. 100 de nos activités et qui, comme vous le dites avec raison, est notre véritable raison d'être. Nous pensons que cela est extrêmement important.

Je pourrais peut-être parler de ceci . . . Soit dit en passant, vous avez dit que nous avions réalisé un profit avant l'adoption du projet de loi sur le Nid-de-Corbeau, alors pourquoi avons-nous besoin de cela. J'aimerais simplement apporter un correctif. Ce profit dont il est question est dû en grande partie au paiement provisoire en vertu de ce nouvel arrangement. Ces paiements ont été effectués avant la loi, mais je pense que nous devrions nous rappeler qu'on nous a fait ces paiements provisoires pour la valeur d'une année complète avant l'adoption de la loi. Voilà pourquoi vous voyez ces profits qui apparaissaient avant l'adoption de la loi.

Toutefois, monsieur le président, est-ce que vous consentiriez . . . ? Je suis à votre disposition si vous voulez que l'on débatte des questions très larges et extrêmement importantes qui ont été posées: notre rôle et est-ce que nous devrions faire des profits? Quelle est notre responsabilité lorsque 10,000 employés d'une société d'État perdront leur emploi et ainsi de suite. Si vous le désirez, nous sommes tout à fait prêts à répondre à ces questions.

Le président: Monsieur LeClair, cette question mérite une réponse.

M. LeClair: Monsieur le président, c'est au Parlement et non pas à nous qu'il appartient de prendre une décision. Nous ne pouvons que remplir notre mandat. Par le passé, nous avons longuement discuté de ces questions avec les représentants de notre actionnaire, le gouvernement au pouvoir. Ce problème

[*Text*]

This applies to my predecessor and his predecessors. There is a long history of this in Canadian National.

Our mandate, as we interpret it—and if we interpret it wrongly, then we should be told that this is not what we are supposed to be doing and we will start doing something different . . . is that we have to be run commercially. What does that mean? It means that we have to be efficient, and therefore have to do two things. We have to provide efficient competition to what might otherwise be a monopoly in the railway business in Canada. And secondly, we have to make sure that shippers of all kinds, from the bulk shippers—potash, sulphur, lumber, coal, grain and what have you—to the shippers of manufactured products, through containers or otherwise, are not at a disadvantage.

We have, south of us, a very large nation, which is extremely efficient in transportation and is becoming more, very much more efficient since the Staggers Act, since the deregulation of the railway.

Our shippers are in competition, not only with U.S. shippers, but with many other countries. Let me refer, for example, to the Japanese. The Japanese manufacturer usually is no more than 25 miles away from a port. Some of our manufacturers are 1,500 miles away from a port. That is a tremendous disadvantage. So it behooves us to be extremely efficient in providing transportation at the lowest cost possible. All of our profits are turned back into the system and not distributed to shareholders, except for the 20% that we give our shareholder. We feel that if we are efficient, and we think we are—by all standards and measurements that you can have, we are one of the most efficient railways in the western world—then we honour our mandate. Efficiency means that we have to make a profit because our capital demands are unbelievably high, especially over the next decade.

We also feel that there should not be cross-subsidization. Let me be more specific about this. We have aspects of our business, and I will name a few, not to condemn them in any way shape or form. I think we are all in complete agreement that there should be a railway in Newfoundland, but that railway is costing us $35 million a year. We have an express service of which we were able to diminish the deficit from something like $53 million in 1980 to something like $23 million in 1984. We have to make up . . .

The Chairman: Dr. LeClair, may I interrupt for just a moment? When you say the railway in Newfoundland is costing you $35 million a year, I assume that is $35 million in deficit.

Dr. LeClair: In deficit, yes. I am sorry sir. Of course, not only do we have to fund the deficit but we have to fund the interest on the deficit, because we have to borrow that money every year and it is cumulative.

To be able to do that, we have to find the money somewhere. I think we have to call a spade a spade. Obviously, other

[*Translation*]

n'existe pas d'hier au CN et mes prédécesseurs ont eu à y faire face.

Notre mandat, tel que nous l'interprétons, et si nous nous trompons, qu'on nous le dise et nous redresserons la situation, est de gérer une entreprise commerciale. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie qu'il nous faut être efficace et il y a deux choses qu'il faut que nous fassions. Il faut offrir une concurrence efficace car à défaut de cela, les chemins de fer deviendraient un monopole au Canada. D'autre part, il faut que tous les expéditeurs, ceux qui expédient des marchandises en vrac comme la potasse, le soufre, le bois, le charbon, le grain, et ainsi de suite, et ceux qui expédient des produits manufacturés, par conteneurs ou autrement, ne soient pas dans une situation désavantageuse.

En effet, nos voisins du Sud sont un très grand pays, et les transports y sont très efficaces, de plus en plus depuis l'adoption de la Loi Staggers, depuis la déréglementation des chemins de fer.

Nos expéditeurs sont en concurrence non seulement avec les expéditeurs américains mais avec ceux des autres pays. Prenez le cas des Japonais. Un manufacturier japonais ne se trouve jamais à plus de 25 milles d'un port. Certains de nos manufacturiers sont à 1,500 milles d'un port. C'est un inconvénient énorme. Cela nous force à être extrêmement efficaces et à offrir le moyen de transport le moins coûteux possible. Tous nos profits sont réinvestis dans l'entreprise et ils ne sont pas distribués aux actionnaires car notre actionnaires ne reçoit que 20 p. 100 de nos profits. Nous estimons que nous sommes très efficaces, quelles que soient les normes et les mesures appliquées, et nous pensons que nous sommes une des sociétés de chemin de fer les plus efficaces dans le monde occidental. Nous remplissons notre mandat. Etre efficaces pour nous, c'est réaliser des bénéfices parce que nos demandes en capitaux sont extrêmement élevées, et elles continueront de l'être particulièrement d'ici 10 ans.

D'autre part, nous estimons que nous ne devons pas faire d'interfinancement. Je vous explique pourquoi. Nous devons nous accommoder de certains services et je vous en citerai quelques-uns sans pour autant les blâmer. Tout le monde reconnaîtra qu'il faut qu'il y ait un chemin de fer à Terre-Neuve. Il nous coûte cependant 35 millions de dollars par année. Nous avons un service express qui nous a permis de réduire notre déficit qui était de quelque 53 millions de dollars en 1980 et qui est passé en 1984 à quelque 23 millions de dollars. Il nous faut compenser . . .

Le président: Monsieur LeClair, permettez-moi de vous interrompre un instant. Quand vous dites que le chemin de fer de Terre-Neuve vous coûte 35 millions de dollars par année, vous voulez dire que c'est 35 millions de dollars de déficit, n'est-ce pas?

M. LeClair: C'est cela. Excusez-moi. Non seulement nous faut-il couvrir ce déficit mais nous devons couvrir l'intérêt, car nous sommes forcés d'emprunter tous les ans et les intérêts sont cumulatifs.

Pour cela, il nous faut trouver l'argent quelque part. Disons les choses clairement. Nul doute que les autres expéditeurs

[*Texte*]

shippers are paying more to make up for those deficits. If we did not have to pay those deficits, we could charge less to shippers in Canada and they would be advantaged compared to their competitors in other countries.

Thirdly, a Crown corporation should not . . .

Mr. McRae: Excuse me, Mr. Chairman. I just want to make sure. I thought you said that you were opposed to cross-subsidization. Did you say that or did you say you were in favour?

Dr. LeClair: I am opposed, but we are doing it. We have to do it because we have to find that deficit somewhere, and the only way we can do it is, unfortunately, by charging other movers of goods more than we would if we did not have to pay for those deficits.

The third and the last point I will make is the following. The notion that as a Crown corporation we should not, in a period of recession, period of duress, lay off employees. We have indeed laid off employees—quite a bit; 10,000 people in two years. We went from an average of 73,000 in 1981 to an average of 63,000 in 1983. Yet by the end of 1983 we were moving as much volume as we were moving before. So you can argue that that was a very, very significant productivity increase.

• 1035

At this moment, we have no intention of going back to those 1981 levels even though the volume of work is going up. We make up for this by productivity, by automation, by new technology and so forth. Should we have the responsibility to provide regional employment? I think this is usually what is behind that question. Again, it is an extremely serious and an extremely difficult question. Because we are a Crown corporation and because we do not have a need for *x* number of people in a given town, should we not leave them there, even though they would have nothing to do, because we have a responsibility for regional employment?

I submit that at this moment—and I am not saying that this could not be changed—this is not our mandate. We have repeatedly asked that question and the answer has always been the same.

Secondly, we do not have wherewithall, nor the responsibility, but more importantly, we do not have the wherewithall to decide which town we are going to help and which town we are not going to help. Obviously, nobody has ever said that we should never lay off employees when there is no more work to be done, so we would have to make a choice.

I submit to you that we have not been elected; you have been. We are not accountable for providing regional employment. If you were to give us that responsibility we would have to go at it differently. We do not have, at this moment, the

[*Traduction*]

doivent payer davantage pour combler nos déficits. Si nous n'avions pas ces déficits, nous pourrions exiger moins des expéditeurs au Canada et ils seraient dans une situation plus avantageuse que leurs concurrents à l'étranger.

Troisièmement, une société de la Couronne ne devrait pas . . .

M. McRae: Excusez-moi, monsieur le président. Je voudrais vérifier quelque chose. Vous avez dit que vous étiez contre l'interfinancement. C'est bien ce que vous avez dit, n'est-ce pas?

M. LeClair: Oui, mais nous y avons recours cependant. Il nous faut trouver quelque part l'argent nécessaire pour combler ce déficit et, malheureusement, la seule façon de le faire est d'exiger des expéditeurs des tarifs plus élevés que si nous n'avions pas à le faire.

Troisièmement, et je termine, il y a la question qu'une société de la Couronne ne devrait pas, en période de récession, quand les temps sont difficiles, mettre des employés à pied. Il est vrai que nous avons mis à pied un certain nombre d'employés—un nombre important, d'ailleurs, il s'agit de 10,000 personnes en deux ans. Nous sommes passés d'une moyenne de 73,000 en 1981 à une moyenne de 63,000 en 1983. Malgré cela, à la fin de 1983, nous transportions toujours autant de marchandises que par le passé. On peut donc dire que nous avons réalisé une augmentation de la productivité très, très importante.

En ce moment, nous n'avons pas l'intention d'augmenter le nombre d'employés pour qu'il atteigne le niveau de 1981, même si le volume de travail est en train de croître. Nous pourrons nous accommoder de cet accroissement grâce à la productivité, à l'automatisation, à la nouvelle technologie, etc. Est-ce qu'il nous incombe de créer des emplois au niveau régional? Voilà ce qu'implique votre question. Encore une fois, c'est une question très sérieuse et très difficile. Étant donné que nous sommes une société de la Couronne et que nous n'avons pas besoin d'un certain nombre d'employés dans une ville donnée, devons-nous les laisser là quand même, même s'ils n'ont rien à faire, à cause de notre responsabilité de créer des emplois au niveau régional?

A l'heure actuelle—et je ne dis pas que cela ne devrait jamais changer—je suis convaincu que cela ne fait pas partie de notre mandat. Nous nous sommes posés cette question à maintes reprises et la réponse a toujours été la même.

Deuxièmement, nous ne sommes pas en mesure—de toute façon ce n'est pas notre responsabilité—de décider quelle ville va recevoir notre aide et quelle ville ne la recevra pas. Evidemment, personne ne nous a jamais dit que nous n'avions pas le droit de mettre à pied des employés lorsqu'il n'y avait plus de travail pour eux; par conséquent, nous serions obligés de faire des choix.

Je vous ferai remarquer également que nous ne sommes pas élus à nos postes; or, vous l'êtes. Nous n'avons aucune responsabilité à créer des emplois régionaux. Si vous deviez nous la confier, il faudrait que nous adoptions une méthode d'approche

[*Text*]

capability to decide that this town should be helped and this town should not be helped. That would be asking us something which we cannot deliver and at this moment ought not to deliver because we are not set up that way.

Mr. Chairman, as briefly as I can, this is our mandate as we understand it. I would like to underline again, that this is our perception. If we are wrong on that perception, then we ought to be told that we are wrong and then we will make the necessary arrangements.

The Chairman: Thank you.

Thank you, Mr. McRae.

Mr. McRae: Could I just . . . I am not responsible really for the 15 minutes.

I just want two quick points and I will make them quickly.

The Chairman: Very quickly.

Mr. McRae: Yes.

One of them is that I appreciate very much your saying this to us because I think this is the first time they have had this kind of discussion. A lot of these things have been said, but nobody in the railway has ever conceded that they were just talking and let it go at that. So you are the first person who has said what your mandate is and I appreciate that.

The second point. I have never been convinced since I have been here that your company has not over the years set up your own mandate by manipulating people within the department and getting it that way.

The third point. It seems to me that the nature and the whole function of this country and especially the function of the CNR is to cross-subsidize. You do it. You oppose it. I think it is very important that we keep doing it. This country could never be set up on the basis of a user-pay operation for every little bit of it. It does not work. It never would work. And I think today Mr. Lang today would agree that it does not work . . .

Mr. Benjamin: You supported it.

Mr. McRae: I never supported it. And I have never been able to accept it. I believe that cross-subsidization is absolutely essential to this country, or it could not survive. The function of the CNR is to make this country survive and therefore, I would be very much opposed to your opposition to that particular item.

The Chairman: Thank you.

I take that as an editorial comment and I am going to the next questioner.

Mr. LeClair.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, if I may, there are two more questions that we were not able to answer which we could answer at the next turn, if you want to, from Mr. McRae.

[*Translation*]

différente. En ce moment, nous n'avons pas la possibilité de décider si telle ville doit recevoir notre aide et l'autre, non. Ce serait nous demander quelque chose que nous ne sommes pas en mesure de faire et ne devrions pas être obligés de faire, étant donné notre structure.

Monsieur le président, je voudrais essayer de vous décrire notre mandat, aussi brièvement que possible. Je répète que c'est mon interprétation de notre mandat. Si nous l'interprétons mal, il faudrait nous le dire pour nous permettre de prendre les mesures qui s'imposent.

Le président: Merci.

Merci, monsieur McRae.

M. McRae: Me permettriez-vous . . . je n'ai pas beaucoup parlé pendant ces 15 minutes.

Je voudrais simplement soulever deux points très rapidement.

Le président: D'accord, très rapidement.

M. McRae: D'accord.

J'aimerais commencer par vous dire que je vous suis reconnaissant de nous avoir expliqué cela, car je crois que c'est la première fois qu'on en parle. On a souvent entendu ce genre de remarques, mais aucun représentant des chemins de fer n'a jamais avoué qu'il parlait pour ne rien dire, en fait. Vous êtes la première personne à nous expliquer clairement votre mandat, et je vous en suis très reconnaissant.

Pour en venir à mon deuxième point, je n'ai jamais été convaincu, depuis que je suis là, que votre compagnie n'a pas essayé effectivement de fixer son propre mandat en manipulant les fonctionnaires du Ministère pour avoir ce qu'elle voulait.

Quant à mon troisième point, il me semble que la nature même de notre pays veut que nous aidions financièrement toutes les régions du Canada. Et je dirais que c'est la principale fonction du CN. Vous le faites, mais vous vous y opposez. Personnellement, je crois qu'il faut absolument continuer à le faire. Nous ne pourrions jamais faire payer les opérations dans chacune des régions selon l'usage. Ce genre de méthode ne marche pas et ne pourrait jamais marcher. Et je crois que M. Lang serait prêt à convenir aujourd'hui qu'elle ne marche pas . . .

M. Benjamin: Mais vous l'avez appuyée.

M. McRae: Non, ce n'est pas vrai. Je n'ai jamais pu l'accepter. Je crois qu'il faut absolument continuer à aider financièrement toutes les régions du pays, ou certaines d'entre elles ne pourront pas survivre. D'ailleurs la fonction du CN est d'assurer la survie de ce pays et je ne crois donc pas que vous devriez vous opposer à cette responsabilité.

Le président: Merci.

Je présume que vous avez dit ce que vous aviez à dire et je vais donc donner la parole à quelqu'un d'autre.

Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, si vous me le permettez, M. McRae nous a posé deux ou trois autres questions auxquel-

[*Texte*]

The Chairman: Fine, thank you.

Mr. McRae: I did not ask any.

The Chairman: Mr. Benjamin, would you like to put your questions?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it has been on the record in this committee several times for Mr. McRae's information if nothing else.

• 1040

Is it not correct that, I believe in August 1974 or thereabout, a formal directive by way of a letter was sent to the management and the board of directors of Canadian National Railways instructing them to operate as a business and to operate in contemplation of profit—I believe that was the word . . . and that this was in fact a major departure of government policy under which Canadian National was instructed to operate?

The Chairman: Dr. LeClair.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, in answer to Mr. Benjamin, I cannot say whether it was August 1974 and I cannot recall specifically whether it was a letter, but certainly, by a letter or otherwise, this mandate has been constantly reaffirmed, and the Acts that we have to follow—the National Transportation Act, the CNR Act and so forth—have always been interpreted by us and our shareholder as telling us exactly that, that we have to run efficiently . . . I am told by Mr. Pye that the Financial Administration Act, which I should remember, makes it mandatory that we do indeed have to conduct ourselves with the profit motive in mind.

Mr. Benjamin: That was emphasized by Mr. Lang's letter. You mentioned you got a copy of it, and I am certain it was in 1974, and that has been the basis on which Canadian National has had to operate, and that is therefore a matter of government policy. Any public utility concept that was in CN is no longer there. It operates, is, in business for Canada, according to your TV ads. You operate, in other words, no differently from any privately owned railroad. You operate in exactly the same way, with the same *modus operandi*, as Canadian Pacific, and that is government policy. Right?

Dr. LeClair: I cannot disagree with that, sir.

Mr. Benjamin: Right, and that has been supported by the government members since day one.

Mr. McRae: Not by me.

Mr. Benjamin: Yes? Well, when we had votes I did not see you standing up against them.

Mr. McRae: Yes, I did.

[*Traduction*]

les nous n'avons pas pu répondre mais nous pouvons lui donner les réponses lors du prochain tour, s'il le veut bien.

Le président: Très bien, merci.

M. McRae: Je n'ai pas posé de question.

Le président: Monsieur Benjamin, voudriez-vous prendre la parole maintenant?

M. Benjamin: Monsieur le président, pour la gouverne de M. McRae, nous en avons parlé au Comité à plusieurs reprises.

N'est-il pas vrai qu'en août 1974, ou vers cette date, une directive officielle sous forme de lettre a été envoyée à la direction ainsi qu'au conseil d'administration de Canadien National selon laquelle le CN devait dorénavant gérer ses opérations comme le ferait une entreprise privée dans le but de faire des profits—je crois que c'était là le terme utilisé—et que cette nouvelle directive représentait un changement de la politique gouvernementale assez radical en ce qui concerne les opérations de Canadien National?

Le président: Docteur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, pour répondre à la question de M. Benjamin, je ne me rappelle plus si c'était en août 1974 ni si la directive était sous forme de lettre, mais je peux vous dire que notre mandat est constamment réaffirmé et que selon l'interprétation des lois qui régissent nos opérations—à savoir la Loi nationale sur les transports, la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, etc.—que nous avons toujours suivie et qui a été confirmée par nos actionnaires—il nous incombe de gérer nos opérations d'une manière efficace . . . M. Pye me dit que la Loi sur l'administration financière, et j'aurais dû me le rappeler, précise notre obligation de rentabiliser notre exploitation.

M. Benjamin: La lettre de M. Lang a souligné cette responsabilité. Vous avez dit que vous en aviez reçu un exemplaire; mais je suis sûr que c'est en 1974 que cette directive a été donnée au CN et qu'il s'agit donc d'une politique du gouvernement. Elle n'englobe plus le concept du service au public qui sous-tendait la politique par le passé. Selon vos publicités à la télévision, ils travaillent pour le Canada. Autrement dit, vous fonctionnez exactement de la même façon que n'importe quels autres chemins de fer privés. Vous avez le même mode de fonctionnement que le CP, par exemple, et c'est la politique du gouvernement, n'est-ce pas?

M. LeClair: Je ne peux pas dire le contraire, monsieur.

M. Benjamin: D'accord; d'ailleurs les députés du côté du gouvernement appuient cette politique depuis le début.

M. McRae: Pas moi.

M. Benjamin: Ah, bon? Quand nous avons voté là-dessus, je ne me rappelle pas vous avoir vu vous y opposer.

M. McRae: Si, je m'y suis opposé.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask Dr. LeClair, or whoever else wishes to answer, this. I believe the pension contribution of the employee is 7.5%—or what is it?

A witness: It is 6%.

Mr. Benjamin: It is 6%, and that is equalled by the company—right?

Dr. LeClair: Mr. Masse and Mr. Lange can answer specifically, if you want, right now. Yvon?

Mr. Masse: No, it is not necessarily matched. The company is going to make a contribution to the pension fund that will meet its obligation for current service employees and for past service, and that will finance the unfunded obligation of the corporation to the year 2006. There is no direct relationship between the two.

Mr. Benjamin: The employees contribute 6% and the company's contribution may be less, the same or more depending on . . . ? If you were to take the amount you pay out and do it on a monthly basis . . .

Mr. Masse: I have a figure here that might be interesting to this committee. Over the last 20 years—and I am referring to the analysis we have made since 1960—the company has contributed $2 billion and the employees have contributed $1.1 billion, and that would include the interest charges on the unfunded obligations.

Mr. Benjamin: That the company take. Of that $2 billion how was interest?

Mr. Masse: $1.1 billion.

Mr. Benjamin: $1.1 billion was interest. Would you not have paid that interest anyway? Even if it had been a funded pension plan and you borrowed the money back, would you not have paid that interest anyway?

Mr. Masse: Yes, we would have.

Mr. Benjamin: Or if you had borrowed the money on the private market you would have paid the same amount or more, would you not, in interest?

Mr. Masse: But it remained that Canadian National is . . .

Mr. Benjamin: Yes, but therefore it is not a company contribution; it is an interest charge you would have had to pay no matter how you ran the fund . . . right?

Mr. Masse: Well, Canadian National has an unfunded obligation, and I think in my lengthy answer to Mr. Nowlan's question I indicated the reasons why Canadian National has this unfunded liability. We have modified our plans from time to time. We have improved our pension plan. As a matter of fact, the pension plan of Canadian National is one of the best in the country, and under the PBSA we are entitled to fund over that number of years on the assumed interest rates. Therefore we are following the regulations, and because the company has agreed to improve the plan, this is a contribution of the corporation, including interest, because if we had to

[*Translation*]

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais demander au Dr LeClair, ou à un autre fonctionnaire, si la cotisation de l'employé pour ce qui est de la pension se chiffre à 7,5 p. 100?

Un témoin: C'est 6 p. 100.

M. Benjamin: Ah, bon; c'est 6 p. 100 et la compagnie verse un pourcentage équivalent, n'est-ce pas?

M. LeClair: MM. Masse et Lang pourront vous donner des détails, si vous voulez. Yvon?

M. Masse: Non, ce n'est pas forcément un pourcentage équivalent. La compagnie se charge de verser une somme au fonds de pension qui lui permettra de respecter ses engagements vis-à-vis de ses employés actuels et d'anciens employés, en prévoyant le financement par la société jusqu'en 2,006. Il n'y a pas de rapport direct entre les deux.

M. Benjamin: Les employés cotisent au taux de 6 p. 100, alors que la contribution de la compagnie pourrait être moindre, équivalente ou même supérieure selon . . . Si vous pouviez calculer sur une base mensuelle ce que vous versez . . .

M. Masse: J'ai un chiffre qui va peut-être intéresser les membres du Comité. Au cours des vingt dernières années—il s'agit d'analyses que nous effectuons depuis 1960—la compagnie a versé quelque 2 milliards de dollars et les employés, 1,1 milliard de dollars, et ce chiffre comprend les frais d'intérêts pour ce qui est du régime sans capitalisation.

M. Benjamin: Et sur ces 2 milliards de dollars, combien représentait des frais d'intérêt?

M. Masse: 1,1 milliard de dollars.

M. Benjamin: Vous avez payé 1,1 milliard de dollars en intérêts. Mais n'est-il pas vrai que vous auriez été obligé de les payer quand même? Même si vous aviez un régime de pension à capitalisation et si vous deviez emprunter les fonds; n'est-il pas vrai que vous auriez été obligés de payer ces sommes?

M. Masse: Oui, c'est exact.

M. Benjamin: Ou si vous aviez pu emprunter cet argent à une source privée, vous auriez payé le même montant, peut-être plus, en frais d'intérêt, n'est-ce pas?

M. Masse: Oui, mais il n'en reste pas moins vrai que Canadien National . . .

M. Benjamin: Mais, à ce moment-là, ce n'est pas vraiment une contribution de la part de la compagnie; il s'agit plutôt de frais d'intérêts que vous auriez payés quelle que soit votre façon d'organiser le fonds, n'est-ce pas?

M. Masse: Eh bien, Canadien National a un passif non financé, et je crois avoir indiqué, en répondant en détail à une question de M. Nowlan, les raisons pour lesquelles nous avons ce passif non financé. Nos régimes ont été modifiés plusieurs fois. Mais nous avons amélioré notre régime de pension. En fait, le régime de pension de Canadien National est l'un des meilleurs qui existent au Canada et aux termes de la Loi sur les normes de prestation de pension, nous avons le droit de financer le régime au cours de cette période par le biais des intérêts réalisés. Nous respectons donc les règlements. Or, étant donné que la société a accepté d'améliorer le régime, il

[*Texte*]

fund those improvements in the year in which we do make the improvements, the company could not afford to provide to its active employees, or even to its pensioners, the extensive adjustment to our pension plan.

• 1045

Mr. Benjamin: I am not arguing that. When you make your statement that the employees put in $1.1 billion and you put in $2 billion and $1.1 billion of that is interest charges which you would have had to pay in any case, whether it was a funded pension plan and you borrowed the money back from the pension plan or whether you borrowed the money from the private sector, or doing it the way you are doing it now—it is still interest charges you would have had to pay in any case. I submit that this is grossly misleading and a gross distortion, about the company paying in more than the employees do, because what you pay in interest charges you would have had to pay in any case. Those interest charges had nothing to do with the company's contractual obligation to pay a certain share into the pension fund.

Mr. Masse: The point I just made, sir, if I may, is that the company has agreed to invest larger sums of moneys for the pensions of its employees, and if we could not finance them in the way we do, including interest, we could not have afforded it. So at the point of decision, when you decide to increase your obligation by $600 million, the interest related thereto is still an obligation that the company has agreed to and is part of its contribution, because if you could not afford it, you would not need to pay those interest charges.

Mr. Benjamin: In order eventually—by the year 2006—to get out from under the unfunded liability—when it becomes a fully funded pension plan . . . currently, is the 6% deduction from the employees—all employees; management as well as unionized—is that 6% the actual cash taken out of CNR revenues and put into the pension fund monthly, or annually—your current pension deductions?

Mr. Masse: The contributions of the employees if they are provided to the fund or invested in the fund?

Mr. Benjamin: Yes, the actual cash each month that you deduct from employees. Is that taken and put into the . . .

Mr. Masse: It is given to the fund.

Mr. Benjamin: Right. So that part of the unfunded liability is not going to be affected. Then the company puts nothing in at the same time as the employee does. It only puts it in as and when the employee retires.

Mr. Masse: No. We have been every year making contributions to the fund. In 1982 we provided a contribution of $187 million.

Mr. Benjamin: To reduce your unfunded liability.

[*Traduction*]

s'agit effectivement d'une contribution de la part de celle-ci, contribution qui comprend les intérêts, car si nous devions financer ces améliorations l'année même où nous les offrons à nos employés, nous ne serions pas en mesure de respecter nos engagements vis-à-vis de nos employés actuels ou de nos pensionnés puisqu'il s'agit de changements très importants.

M. Benjamin: Mais je ne conteste pas ce que vous dites là. Mais quand vous prétendez avoir contribué deux milliards de dollars, par rapport à 1,1 milliard de cotisations d'employés, alors que 1,1 milliard de votre contribution représente des frais d'intérêt que vous auriez été obligés de payer quand même, que vous ayez un régime de pension à capitalisation ou que vous empruntiez ces fonds soit du régime de pension, soit du secteur privé, comme vous le faites actuellement, il n'en reste pas moins que vous auriez été obligés de payer ces frais d'intérêts. Je prétends que vous êtes en train de nous induire en erreur et de dénaturer les faits en nous disant que votre société verse une somme plus importante que les employés, car en fait, cette somme comprend des frais d'intérêts que vous auriez été obligés de payer quelles que soient les circonstances. Or, ces frais d'intérêts n'ont rien à voir avec l'obligation contractuelle de la société, selon laquelle celle-ci doit verser une certaine somme au fonds de pension.

M. Masse: Je viens de vous dire, monsieur, que la société a accepté de verser une somme plus importante au fonds au profit de ses employés, et si nous n'avions pas la possibilité de financer ces améliorations de cette façon-là, en tenant compte des intérêts, nous n'aurions pas pu le faire. Donc, si la société décide d'augmenter son engagement de 600 millions de dollars, les intérêts qui s'y rattachent font toujours partie de l'engagement accepté par la société et, donc, de sa contribution globale, car si l'on n'avait pas les moyens de verser cette somme, il n'y aurait pas de frais d'intérêts à payer.

M. Benjamin: Dans le but—d'ici l'an 2006—d'éliminer votre passif non financé et d'avoir un régime de pension à capitalisation entière, vous avez une déduction de 6 p. 100 qui s'applique à tous les employés, à la direction ainsi qu'aux employés syndiqués; est-ce que ces 6 p. 100 sont versés au fonds de pension sur une base mensuelle ou annuelle?

M. Masse: Vous aimeriez savoir si les cotisations des employés sont versées au fonds?

M. Benjamin: Oui, je voudrais savoir si les sommes que vous retenez des salaires de vos employés sont versées au . . .

M. Masse: Oui, elles sont versées au fonds.

M. Benjamin: D'accord. Donc, cette partie-là du passif non financé ne sera pas touchée. Donc, la société ne verse rien pendant la période où l'employé cotise. Elle ne verse des sommes au fonds que lorsque l'employé prend sa retraite.

M. Masse: Non. Nous faisons une contribution au fonds chaque année. En 1982, nous avons versé 187 millions au fonds.

M. Benjamin: Afin de réduire votre passif non financé.

[*Text*]

Mr. Masse: Not necessarily. Some $88 million of that $187 million was for current service employees, and $97 million was related to the unfunded liability. So we provide for current service as well.

Mr. Benjamin: So the $97 million was towards your long term; by 2006 you will have eliminated the unfunded liability.

Mr. Chairman, I do not want to go into pensions any more. I think the committee will have to deal with this in at least one or two or three sessions. I am confident the committee will want to invite Mr. White to appear to present his brief and discuss it, and I think it will be an obligation for the committee then to have Canadian National back, after they have had a few days at least to examine the submission.

I want now to move to other matters. What is the present number—and I do not have to have it exact—of employees of Canadian National who are laid off now as compared to about a year ago?

Dr. LeClair: Are you talking, sir, about employees with the so-called "official lay-off status"... —because there are certain privileges with that: recall and so forth—or are you talking about employees who in the last year were no longer with us?

• 1050

Mr. Benjamin: I am just talking about employees who were just laid off, and you are going to call them back. How many?

Dr. LeClair: Well, I am not so sure we are going to call them back, but they are on lay-off status. How many of those have we got in Rail?

Mr. Ronald E. Lawless (President and Chief Operating Officer, CN Rail): Mr. Benjamin, I think that I would have to take a guess, but it is somewhere between 2,500 and 3,500 employees, scheduled employees who have a right to return, a right to recall. It is somewhere in that category, and that would cover all the running trades and all the non-ops.

Mr. Benjamin: What about a year ago at this time, what was it like, roughly?

Mr. Lawless: It could be as high as 4,500 to 5,000, I would say.

Mr. Benjamin: How many of these layoffs are as a result of, or are there any layoffs that are as a result of the company's decision to contract out some work, rather than doing it themselves?

Mr. Lawless: I would say that there would be a very, very small percentage of the total that had anything to do with contracting out work.

Mr. Benjamin: Could you explain the following. It is not a big deal. I do not imagine it would involve more than a few dozen employees, but it seems to me that it is an example worth noting.

[*Translation*]

M. Masse: Non, pas nécessairement. Sur 187 millions, quelque 88 millions ont été versés pour les employés actuels et 97 millions au titre du passif non financé. Donc, nous versons aussi des fonds pour les employés actuels.

M. Benjamin: Les 97 millions étaient donc versés dans le cadre de votre obligation à long terme; d'ici 2006, vous aurez éliminé votre passif non financé.

Monsieur le président, je voudrais maintenant passer à un autre sujet. Je crois toutefois qu'il faudra au Comité une, deux ou peut-être trois séances de plus pour discuter de cette question. Je suis sûr que le Comité désirera inviter M. White à comparaître pour présenter son mémoire et en discuter et il me semble, à ce moment-là, que le Comité sera obligé d'inviter le Canadien National à comparaître de nouveau, une fois que ces fonctionnaires auront eu le temps d'examiner le mémoire.

Je voudrais maintenant parler d'un autre sujet. Je voudrais connaître le nombre actuel—et ce n'est pas la peine de me donner un chiffre précis—d'employés de Canadien National qui ont été mis à pied, comparé au nombre d'il y a un an?

M. LeClair: J'aimerais savoir si vous parlez d'employés que nous considérons comme «officiellement mis à pied»—car certains privilèges s'y rattachent, entre autres, le droit d'être rappelé, etc. ou plutôt d'employés qui ont été congédiés depuis l'année dernière?

M. Benjamin: Je parle uniquement d'employés qui viennent d'être mis à pied et que vous avez l'intention de rappeler. De combien s'agit-il?

M. LeClair: Eh bien, il n'est pas sûr qu'on les rappelle, mais nous avons un certain nombre d'employés qui ont été officiellement mis à pied. De combien s'agit-il?

M. Ronald E. Lawless (président et directeur général, CN Rail): Monsieur Benjamin, je suis obligé de vous donner un chiffre approximatif; je dirais que nous avons entre 2,500 et 3,500 employés qui ont été mis à pied mais ont le droit d'être rappelés. Ce chiffre comprend tous les employés, que leur travail soit rattaché à l'exploitation ou non.

M. Benjamin: Pourriez-vous m'indiquer le chiffre d'il y a un an?

M. Lawless: Je crois qu'il pourrait être entre 4,500 et 5,000.

M. Benjamin: Pourriez-vous m'indiquer quel nombre de mises à pied, s'il en est, résultent de la décision de la société de donner du travail en sous-traitance plutôt que de le faire elle-même?

M. Lawless: Je dirais que c'est un pourcentage infime par rapport au nombre global.

M. Benjamin: J'aimerais que vous m'expliquiez quelque chose. Ce n'est pas très important et j'imagine que cela ne concerne que quelques douzaines d'employés. Mais il me semble néanmoins qu'il vaut la peine d'en parler.

[*Texte*]

Canadian National owns the equipment to preplate cement ties. Last year this equipment was in storage in Winnipeg, and you let out a contract to a private company to preplate ties in Edmonton, and, as a result, laid some people off. Now, is that still the case, and why would you do something like that? The person who is going to contract with you is going to have to recover the costs of his equipment. You had equipment in storage in Winnipeg, and it was not being used. What is going on?

Mr. Lawless: I cannot respond to that particular situation because I do not know the details of it. We would be glad to get the details, and respond to you in writing.

Mr. Benjamin: I will obtain my correspondence . . . I am sorry, I forgot to bring it with me—that I have had with the Brotherhood of Maintenance of Way Employees, who have had the details on the matter. I believe they have been in correspondence with your officials in Winnipeg and Edmonton.

But that is nothing more than a symptom of the disease. I am afraid that it is going to get worse with the results of the Crow Rate Bill and the so-called expansion that we are going to get. A lot of it will be going out to the private sector,at non-union and lower pay scales. You are going to be laying people off or not hiring people, like you should be, to do the work that Canadian National has the expertise to do itself.

I want to ask you also, what the status is now of the efforts by Canadian National, as well as Canadian Pacific, to purchase railway lines in the United States. What is the situation there? I believe you had Department of Justice approval but you were still waiting approval from the Inter-state Commerce Commission last Fall. What is the situation now? Is it still the intent of CN, through Grand Trunk, to purchase those railway lines, and what is the status of it?

Dr. LeClair: Well, Mr. Chairman, we said last time when we updated the committee on this, that we would have to be careful because this is an ongoing thing. Furthermore, this is very competitive. But, within the bounds of this, let me try to let you know where we are at.

You will remember that the last time we were here, we just had heard that the Soo Line, which is controlled by Canadian Pacific, had offered at that time, $40 million more than our offer. Our offer did not imply any cash.

Mr. Benjamin: Is it on the Milwaukee Road?

Dr. LeClair: Yes, on the Milwaukee Road.

[*Traduction*]

Canadien National possède le matériel nécessaire pour métalliser les traverses en béton. L'année dernière, ce matériel était en entrepôt à Winnipeg, et vous avez donné un contrat à une compagnie privée pour effectuer ce travail à Edmonton; par conséquent, certaines personnes ont été mises à pied. J'aimerais savoir si vous continuez à le faire et j'aimerais qu'on m'explique pourquoi vous avez décidé de procéder de cette façon-là? La compagnie à qui vous avez accordé le contrat devra recouvrer ses frais de matériel. Vous aviez déjà le matériel nécessaire en entrepôt à Winnipeg et on ne s'en servait pas. Pourquoi?

M. Lawless: Je ne peux pas répondre à votre question puisque j'ignore les détails. Mais nous nous ferions un plaisir de nous informer là-dessus et de vous répondre par écrit.

M. Benjamin: Je vais regarder de nouveau la correspondance—je suis désolé, mais j'ai oublié de l'emporter avec moi aujourd'hui—avec la *Brotherwood of Maintenance of Way Employees*, qui est au courant de la situation. Je crois d'ailleurs que cette association a été en communication avec vos fonctionnaires à Winnipeg et Edmonton à ce sujet.

Mais ce n'est qu'un symptôme de la maladie. Je crains que la situation ne s'aggrave par suite de l'adoption du projet de loi modifiant le taux du Nid-de-Corbeau et de la soi-disante expansion prévue. Ce travail d'expansion sera effectué en grande partie par le secteur privé, et ce, à des tarifs inférieurs pour des employés non syndiqués. Vous allez mettre à pied des employés où, du moins, ne pas en engager, comme vous devriez le faire, pour effectuer un travail que Canadien National a la possibilité de faire lui-même.

Je voudrais également savoir ce qu'il en est des efforts déployés par Canadien National et Canadien Pacific pour acheter des lignes de chemin de fer aux États-Unis. Que se passe-t-il en ce moment? Je crois que vous avez obtenu l'approbation du ministère de la Justice mais que vous attendiez toujours d'avoir l'autorisation de la *Interstate Commerce Commission* l'automne dernier. Quelle est la situation actuellement? Est-ce que votre société a toujours l'intention, par le biais de Grand Trunk, d'acheter ces lignes de chemin de fer, et pourriez-vous nous mettre au courant de la situation?

M. LeClair: Monsieur le président, la dernière fois que nous avons renseigné les membres du Comité sur cette question, nous avons expliqué qu'il faudrait être prudent étant donné que la situation n'est toujours pas réglée. D'ailleurs, nous avons beaucoup de concurrence dans ce domaine. Mais malgré ces restrictions, j'essaierai de vous mettre au courant de la situation.

Vous vous souviendrez que lors de notre dernière comparution, nous venions d'apprendre que la ligne Soo, qui est contrôlée par le Canadien Pacific, avait fait une offre à l'époque supérieure de 40 millions de dollars à la nôtre. Notre offre ne comprenait pas le versement de sommes en espèces.

M. Benjamin: Vous parlez du trajet de Milwaukee?

M. LeClair: Oui, c'est exact.

[*Text*]

Mr. Benjamin: That is the only one that we are talking about.

Dr. LeClair: That is the only one we are interested in. Remember, we had an agreement with the trustee that, if we put traffic on the Milwaukee, and there was consequential traffic on the Grand Trunk, and if that proved to be successful, within two years we would acquire the Milwaukee in exchange of the debts. Remember, a lot of that debt was low interest and U.S. government debt.

This debt, of course, was more than compensated by the assets being acquired by the Milwaukee.

The Soo Line, at the last minute, came up with an offer which was $40 million cash over and above what we had, exactly ours plus $40 million. Then the Chicago Northwestern came in and a bidding war has ensued. We have stepped back and enjoyed the scenery while the two other companies were bidding against each other. The last I heard it was $170 million . . .

• 1055

Mr. Lawless: $170 million.

Dr. LeClair: —over and above our offer.

Mr. Benjamin: Yes. I guess it is around $120 million or $130 million.

Mr. Lawless: We do not have an offer.

Dr. LeClair: We had nil. I am talking about additional cash.

Mr. Benjamin: Ah!

Dr. LeClair: The Soo came in with $40 million additional cash, and now it is up to about $170 million . . .

Mr. Lawless: It is $170 million, plus assuming the debt of $250 million.

Dr. LeClair: Right.

Mr. Benjamin: Ah, yes.

Dr. LeClair: And I would have say: And counting. So that is where we are now. We are waiting to see who is going to be the bidder. Grand Trunk is still one of the three possibilities, although it looks unlikely. Mr. Lawless has been in touch with these people. At this moment I think it is fair to say that it will be given back to the trustee. That is what we expect.

Mr. Lawless: Just one more comment I could add, Dr. LeClair, is that tomorrow the final submission to go to the Interstate Commerce Commission. It will go to the Interstate Commerce Commission for a decision on who is an acceptable owner of the Milwaukee. The Interstate Commerce Commission could conceivably say that all three bidders, including the GTC, are acceptable bidders and go back to the bankruptcy court, and then they will make the decision. Of course with our bid at zero and theirs at $170 million . . .

[*Translation*]

M. Benjamin: Et c'est le seul.

M. LeClair: C'est le seul qui nous intéresse. N'oubliez pas que, selon notre entente avec le fiduciaire, si nous mettions en service la ligne de Milwaukee et qu'il en résulte une augmentation du traffic pour les lignes Grand Trunk, et si tout marchait bien, nous accepterions d'acheter cette ligne dans un délai de deux ans en échange de la dette. Il faut se rappeler que cette dette représentait en grande partie des intérêts peu élevés ainsi que la dette du gouvernement américain.

Cette dette aurait été plus que contrebalancée par l'actif acquis avec l'achat du projet de Milwaukee.

A la dernière minute, la ligne Soo a fait une offre prévoyant le versement en espèces de 40 millions de dollars de plus que ce que nous avions offert, c'est-à-dire la même offre plus 40 millions de dollars. Ensuite, la compagnie Chicago Northwestern a décidé d'y participer et maintenant c'est la guerre. Notre compagnie s'est retirée et depuis, nous nous contentons de regarder les manoeuvres des deux autres compagnies qui ne cessent de renchérir l'une sur l'autre. Selon les dernières nouvelles, l'offre se chiffre maintenant à 170 millions de dollars . . .

M. Lawless: Cent soixante-dix millions de dollars.

M. LeClair: . . . de plus que notre offre.

M. Benjamin: Oui. Ce doit être de l'ordre de 120 ou de 130 millions de dollars.

M. Lawless: Nous n'avons pas fait d'offre.

M. LeClair: Nous n'avions rien à offrir en espèces.

M. Benjamin: Ah, bon!

M. LeClair: La ligne Soo avait offert 40 millions de plus et leur offre se chiffre maintenant à 170 millions de plus . . .

M. Lawless: Oui, c'est à 170 millions, sans compter la dette de 250 millions qu'elle prendrait en charge.

M. LeClair: C'est exact.

M. Benjamin: Ah, oui.

M. LeClair: Et elle continue à augmenter. Alors voilà la situation actuelle. Nous attendons de voir qui va faire l'offre la plus élevée. Grand Trunk pourrait décider d'y participer, mais c'est peu probable. M. Lawless a été en rapport avec ces gens-là. En ce moment, il semble qu'elle sera confiée de nouveau au fiduciaire—du moins, c'est ce que nous prévoyons.

M. Lawless: J'aimerais simplement ajouter, docteur LeClair, que demain les offres finales seront présentées à la *Interstate Commerce Commission.* Celle-ci décidera quelle compagnie devrait être propriétaire du trajet de Milwaukee. Il est possible que la *Interstate Commerce Commission* décide que les trois compagnies, y compris la GTC, sont acceptables et la question sera renvoyée à ce moment-là à la Cour des faillites qui se chargera de prendre une décision finale. Evidemment, étant donné que notre offre est nulle et que la leur se chiffre à 170 millions . . .

[*Texte*]

Mr. Benjamin: You are out of the picture.

The Vice-Chairman: Your time is up.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have one more question.

The Vice-Chairman: Second round.

Mr. Benjamin: Thank you. Second round.

The Vice-Chairman: I now call on Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

It is good to have CN here. I want to ask them some questions about what is going on in western Canada with the movement of grain and specifically ask them some questions concerning the CTC hearings we are going through now with regard to cost of capital.

Your mentioned, Dr. LeClair, in your opening statement that grain played a significant role in improving the financial fortunes of CN. You are asking for effectively, as I understand it, a doubling in the cost of capital. We sat in this room a year ago and CN gave us a 10-year projection, along with CP. The total projection on capital investment was going to be $16.5 billion; it is now reduced to $12.5 billion. That is the total estimate, I understand, of the two railways in capital expenditures to do with the western rail initiative.

If your estimates are down as to expenditures on capital improvements, why are you still asking for an increase in the amount that you have as far as cost of capital is concerned?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I will ask Mr. Lawless to answer this in detail. However, before he does that, because this has been discussed quite often in recent times, I think we want to make sure that we are responsible for what we have said but nothing else. I have in front of me the statement I read in Winnipeg when the Crow interim payments were being announced by Mr. Pepin. This is February 1983. This was of course before the Crow; this was during the Crow debate, but this was for the interim payments.

I would like to, if I may, put on the record what we said at that time and that we will stand behind those figures but we cannot be held responsible for figures that are those of the other railway or those of the government.

Our stand was very clear:

Over the five-year period from 1983 to 1987 we estimate that we could increase our planned capital expenditures of $2.1 billion by a further $1.6 billion, an increase of 73%. The $1.6 billion will be allocated primarily . . .

So there is an implication here that this was not total.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Vous n'avez aucune chance.

Le vice-président: Votre temps est écoulé.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais poser une dernière question.

Le vice-président: Au deuxième tour.

M. Benjamin: Merci. Au deuxième tour.

Le vice-président: Je donne maintenant la parole à M. Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue aux fonctionnaires de CN. Je voudrais leur poser quelques questions sur la situation dans l'ouest du Canada pour ce qui est du transport des céréales et, plus précisément, sur les auditions de la CTC au sujet du coût des capitaux.

Vous avez mentionné dans votre déclaration liminaire, docteur LeClair, que le transport des céréales permettrait, dans une large mesure, d'améliorer la situation financière du CN. Je crois comprendre que vous demandez que votre coût d'immobilisations soit doublé. Nous étions dans cette pièce il y a un an lorsque le CN et le CP nous ont donné des prévisions sur une période de dix ans. Le montant total prévu pour ce qui est du capital investi était de 16,5 milliards; cette somme a maintenant été réduite à 12,5 milliards de dollars. Je crois comprendre que cette somme représente les dépenses en immobilisations globales des deux chemins de fer pour ce qui est des initiatives dans l'ouest du Canada.

Si vous avez baissé vos prévisions relatives aux dépenses en immobilisations, pourquoi demandez-vous toujours une augmentation du montant relatif aux coûts d'immobilisation?

M. LeClair: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Lawless de répondre à cette question-là. Avant de lui donner la parole, je vous ferai remarquer que cette question fait l'objet de maintes discussions depuis quelque temps et que nous sommes responsables uniquement de ce que nous avons dit; rien d'autre. J'ai devant moi la déclaration que j'ai lue à Winnipeg au moment où M. Pepin annonçait les paiements intérimaires pour ce qui est du taux du Nid-de-Corbeau. Cela remonte à février 1983. C'était évidemment avant que les modifications soient apportées, c'est-à-dire au cours du débat sur le taux du Nid-de-Corbeau. Il s'agissait des paiements intérimaires.

Si vous me le permettez, je voudrais répéter en public ce que nous avons dit à l'époque; même si nous sommes prêts à confirmer ces chiffres maintenant, nous ne pouvons pas être tenus reponsables de chiffres provenant d'autres chemins de fer ou du gouvernement.

Notre position était très claire:

Au cours d'une période de cinq ans, soit de 1983 à 1987, nous prévoyons d'augmenter nos dépenses en immobilisations, qui se chiffrent actuellement à 2,1 milliards de dollars, de 1,6 milliard de dollars, soit une augmentation de 73 p. 100. Cette somme de 1,6 milliard de dollars sera affectée surtout . . .

Donc, on ne dit pas forcément que c'est une somme globale.

[*Text*]

• 1100

The $1.6 billion will be allocated primarily to capacity expansion programs with significant economic benefits felt as a result of purchases in both the east and the west.

Then we go on to talk about the number of jobs—but that is not part of your question at this time.

Perhaps Mr. Lawless can elaborate, but this is our official position, which was stated in Winnipeg. I have to say, sir, that we have not changed from that. We intend to do exactly what we said we will be doing.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, there are still some inconsistencies, in my mind, at least. We were told at committee last year, on the basis of a 10-year projection . . . I realize that the railways are not accustomed to doing 10-year projections and they did those projections, as I understand it, at the request of the government—what the railways were anticipating spending. The government told us . . . we sat at the committee and the railways did not point out any differently all last summer and all last fall . . . that the total capital expenditure was going to be $16.5 billion in the next 10 years. Now, as I understand it, the anticipated capital expenditure is down from $16.5 billion to $12.5 billion. There are two railways involved, I agree with that, and we are not asking you questions on behalf of CP, but the two railways together now anticipate spending only $12.5 billion—I should not say only, it is a tremendous amount of money. It is a reduction of 25% in less than a year since the Bill was passed, in fact, in less than six months. What I want to ask you is, can you go back and tell us what the figures were that you gave to the government over a 10-year period as your anticipated capital expenditures and how they compare with what you have now?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I think it is extremely important that we try to bridge the gap that you mentioned, or that discrepancy. You infer, sir, that because of our silence we agreed with the government figures of the time. I am not sure whether we were given any opportunity or were in a forum where we could say otherwise, because we were only then responsible for commenting on our own figures. We did not have access to Canadian Pacific figures, we did not have access to the method of calculation of the government, so it would have been very difficult for us to comment on the accuracy of something that was not ours. We, though, and I repeat, stand behind what we said at that time.

If I may, Mr. Chairman, Mr. Lawless can perhaps give you more details on our commitment and how we are doing at this time.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Mayer has brought up the question of the capital spending that we are undertaking. So that the record can be perfectly clear on what was said on February 1, 1983, we announced a five-year plan, which covered 1983 to 1987, and our forecast of capital expenditures at that time was $3.7 billion. During that discussion in western

[*Translation*]

Les 1.6 milliard seront essentiellement consacrés à des programmes d'expansion de la capacité; des achats dans l'Est et dans l'Ouest entraîneront d'importantes retombées économiques.

Nous parlons ensuite du nombre d'emplois . . . mais ce n'est pas là-dessus que votre question portait.

M. Lawless pourrait peut-être donner des précisions, mais c'était là notre position officielle, énoncée à Winnipeg. Et je dois dire, monsieur, que nous ne nous en sommes pas écartés. Nous avons l'intention de faire exactement ce que nous avions annoncé.

M. Mayer: J'ai l'impression, monsieur, que ce n'est pas tout à fait cohérent. L'an dernier, on a dit au Comité que, d'après les prévisions pour les dix prochaines années . . . Je sais que les compagnies ferroviaires n'ont pas l'habitude de faire des prévisions portant sur dix ans et c'est à la demande du gouvernement, si je comprends bien, qu'elles ont calculé les dépenses prévues. Le gouvernement nous a dit—et les compagnies ferroviaires, lorsqu'elles ont comparu devant le Comité l'été et l'automne dernier, ne l'ont pas contesté—que les dépenses d'immobilisation pour les dix prochaines années devaient s'élever à 16.5 milliards de dollars. Or, je crois comprendre que les dépenses d'immobilisation prévues sont passées de 16.5 milliards à 12.5 milliards de dollars. Je conviens qu'il s'agit de deux compagnies ferroviaires, et nous n'allons pas vous interroger sur ce que fait CP, mais les dépenses prévues pour les deux compagnies ne s'élèvent plus qu'à 12.5 milliards de dollars—je dis qu'elles ne s'élèvent qu'à 12.5 milliards de dollars, mais c'est une somme faramineuse. Depuis l'adoption du bill il y a moins d'un an, en fait, il y a moins de six mois, il y a eu une réduction de 25 p. 100. Quel était le chiffre que vous avez donné au gouvernement et quelles sont, aujourd'hui, vos prévisions pour la période de dix ans?

M. LéClair: Il est extrêmement important, monsieur le président, de concilier ces deux chiffres. Comme nous n'avons rien dit à l'époque, vous supposez que nous ne contestions pas les prévisions du gouvernement. Je ne sais même si on nous a donné l'occasion de les contester, car nous ne pouvions nous prononcer que sur nos propres prévisions. Nous n'avions pas accès aux prévisions de Canadien Pacifique et nous n'étions pas au courant de la méthode de comptabilité employée pour le gouvernement. Il nous aurait donc été difficile de nous prononcer sur les prévisions des autres. Je répète, cependant, que nous maintenons toujours ce que nous avons dit à l'époque.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je vais demander à M. Lawless de vous donner des précisions sur nos engagements et nos progrès.

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: M. Mayer a parlé, monsieur le président, de nos dépenses d'immobilisations. Je vais d'abord préciser, pour que ce soit parfaitement clair, ce que nous avons dit le 1er février 1983. Ce jour-là, nous avons annoncé un plan quinquennal pour la période allant de 1983 à 1987; les dépenses d'immobilisations prévues pour la période en question s'éle-

[*Texte*]

Canada, we did not comment, at that particular time, on the 10-year spending forecast. However, extrapolations have been made since that time and figures in the $8 billion to $10 billion bracket for the 10-year period, depending on when you made that forecast, were made.

An Hon. Member: For CN or both railways?

Mr. Lawless: We are talking only about CN. I am only talking about CN because I have not been privy to discussions with CP on what their numbers are. Indeed, we do not comment, nor can we comment, on the $16.5 billion that has been indicated by the government.

Several things have happened since that time. We make a new forecast each year for the ensuing five years and it is based on the projects that were indicated that we would undertake during the period. During the period of the Crow debate, we indicated that we would be double-tracking our railroad. We indicated that we would be upgrading our terminals. We indicated that we would be buying equipment, locomotives, cars.

• 1105

We indicated that on the line to Prince Rupert we would be undertaking a complete upgrade. Every one of those projects is still in place, still underway. In some cases we have had the good fortune of seeing inflation reduced substantially. We have had the good fortune of having some of the tenders that are put out for material and equipment lower than we had forecast at the time those projections were made. We have also seen some productivity improvements made in that process. And we have also had the opportunity, which is quite normal in a situation for capital spending . . . As you get closer to the time you have to implement and spend the money, your processes become a lot more concise, a lot more accurate, and the timing changes in some of those projects.

You can easily get caught up in a numbers game, but the truth of the matter is that every one of the projects we have indicated we need to meet the traffic demands that had been forecast then and as these forecasts change—every one of those projects is still in place. I think when we get to 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, you will look back and see that the expansion plan will be in place and the money we indicated would be spent will be spent.

We also have a Western Grain Transportation Act, which requires us to put the investment up and put the expansion in place. We are certainly going to respect that Act as it is monitored by the government, by the Minister of Transport, and by the Canadian Transport Commission.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

I guess the concern that a lot of us would have is that . . . The chairman says he will stand by our record and that he was not given an opportunity to answer the kinds of questions being

[*Traduction*]

vaient à 3.7 milliards de dollars. Le plan a été annoncé dans l'Ouest et nous ne sommes prononcés, à ce moment-là, sur les prévisions pour la période de dix ans. Depuis, nous avons fait des prévisions et nous avons prévu, pour la période de dix ans, des dépenses allant de 8 à 10 milliards de dollars, selon le moment où les prévisions ont été établies.

Une voix: Seulement pour le CN ou pour les deux chemins de fer?

M. Lawless: Je note seulement le CN. Je ne parle que du CN car je n'ai pas accès aux prévisions de CP. Nous n'avons pas l'intention de nous prononcer, et nous ne pouvons pas nous prononcer, sur le chiffre de 16.5 milliards de dollars proposé par le gouvernement.

Depuis cette époque-là, il s'et produit plusieurs choses. Chaque année, nous établissons de nouvelles prévisions pour les cinq années suivantes, tenant compte des projets que nous devions entreprendre pendant la période en question. A l'époque du débat sur le taux du Pas du Nid-de-Corbeau, nous avons indiqué que nous avions l'intention de doubler nos voies. Nous avons indiqué que nous avions l'intention de rénover nos gares. Nous avons dit que nous prévoyions acheter de l'équipement, des locomotives, des wagons.

Nous avons indiqué que nous avions l'intention de remettre en état la ligne de Prince Rupert. Tous ces projets sont toujours envisagés. Parfois, nous avons eu de la chance, en ce sens que l'inflation a beaucoup diminué. Nous avons eu de la chance aussi parce que nous avons parfois pu acheter du matériel et de l'équipement à un prix inférieur à ce qui était prévu. La productivité a augmenté. Nous avons eu l'occasion, ce qui est normal lorsqu'il s'agit de prévoir les dépenses en capital . . . Plus on s'approche du moment, où il faut passer à l'action et débourser, plus les choses se précisent; pour certains projets, le déroulement change aussi.

Il est facile de jouer avec les chiffres, mais chacun des projets que nous avons annoncé doit être réalisé; sinon, nous n'arriverons pas à répondre à la demande prévue. Les prévisions évoluent . . . chacun de ces projets est toujours envisagé. Vous verrez, en 1991, 1992, 1993, 1994, et 1995, que le projet d'expansion aura été réalisé et que les dépenses prévues auront été engagées.

Il y a aussi la Loi sur le transport des grains de l'Ouest, qui nous oblige à investir et à réaliser l'expansion. Nous avons certainement l'intention de respecter la Loi, dont l'application est assurée par le gouvernement, par le ministère des Transports et par la Commission canadienne des transports.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Beaucoup d'entre nous sont inquiets . . . Le president a déclaré qu'il défendra notre compte rendu et qu'on ne lui a pas donné l'occasion de répondre aux questions qu'on lui a posées

[*Text*]

asked of him this morning. I point out to him that none of us who were members of the committee received a letter from CN pointing out some of the information that he infers maybe should have been available. I did not see CN issuing a press release on behalf of CN saying that this is our captial expenditure plan over five years, this is our capital expenditure plan over ten years.

The government must obviously have gotten the figures from someplace: $16.5 billion of capital expenditure, 355,000 jobs to be created. The government must have gotten those from someplace. If in fact they did get estimates from CN to make up those figures, then CN was in a position to wonder about whether the government was properly using the estimates CN was giving the government.

Surely it should have been the responsibility of the CN to come forward and say look, we are giving you a range of figures, or a range of capital investment intentions, we are giving you a range as far as the number of jobs we think it is going to be creating, and the government is misusing this by advertising it right at the top of the range.

I do not remember receiving any kind of information like that from CN. We obviously would have read those kinds of letters if we had received them. We would have looked at a press release. There would have been a press story.

We were simply sold—I say we, the committee, we, the people who are going to continue to be affected by Bill C-155—we were sold a bill of goods that there was going to be all this capital expenditure and all these jobs. Now when we find out that basically the estimate was way too high, the railways come back and say look, we did not say that. Well, what I want to know is where did the government get those figures? If the government did not get those figures accurately from the railway, surely it would have been encumbent upon you people to set the record straight.

The Chairman: Just before you answer, Dr. LeClair, one part of that question I think is encumbent upon the government to answer, not the CN.

I might say to Mr. Mayer that while the time is yours and I do not want to tell you how to use it, you are to some degree ploughing old ground, because similar questions to yours were put by your colleagues to the Minister when he appeared on the estimates.

Mr. Mayer: I read the report, Mr. Chairman.

The Chairman: Dr. LeClair.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I think you answered in great part what I was going to say. When the Hon. Member says we did not issue a press release, we did indeed. All the figures I have mentioned have been made public. I have the press release here, *CN News*. It was released in Winnipeg. It was in all of the newspapers at the time. Mr. Lawless made a few speeches, and so did I. So those figures were well known, well publicized, and they have not changed.

[*Translation*]

ce matin. Je lui signale qu'aucun des membres du Comité n'a reçu une lettre du CN nous prévenant que les informations en question auraient dû être disponibles. Le CN n'a pas émis de communiqué de presse pour annoncer son plan d'immobilisation pour les cinq et pour les dix années à venir.

Le gouvernement n'a certainement pas inventé le chiffre: les dépenses de capital devaient s'élever à 16.5 milliards de dollars et 355,000 emplois devaient être créés. Si, pour les établir, le gouvernement a pris les prévisions de CN, CN aurait eu lieu de se demander si le gouvernement utilisait ses prévisions à bon escient.

C'était à CN de dire: nous avons établi une série de prévisions portant sur nos immobilisations et le nombre d'emplois qui seront créés. En prenant les chiffres les plus élevés, le gouvernement en a abusé.

Si le CN nous envoie des informations, je ne m'en souviens pas. Si nous avions reçu de la correspondance, nous l'aurions lue. Nous aurions lu le communiqué de presse. On en aurait parlé dans les journaux.

Le Comité et ceux qui continueront d'être touchés par le projet de loi C-155 se sont faits avoir; ils ont cru qu'il y aurait des dépenses d'immobilisation et que des emplois seraient créés. Maintenant nous apprenons que les prévisions étaient bien trop élevées. Les chemins de fer nous disent: Ecoutez, ce n'est pas ce que nous avons dit. Moi, je veux savoir où le gouvernement est allé chercher ces chiffres? Si les chiffres que le gouvernement vous a pris n'étaient pas exacts, c'était à vous d'assurer qu'ils soient corrigés.

Le président: Avant que vous ne répondiez, monsieur LeClair, je signale que, pour ce qui est d'une partie de votre question, c'est au gouvernement d'y répondre, et non le CN.

M. Mayer peut faire ce qu'il veut du temps qui lui est alloué. Je ne veux surtout pas lui dire comment en disposer. Mais vous êtes en train de répéter ce qui a déjà été fait, car vos collègues ont posé des questions semblables lorsque le ministre a comparu pour défendre son budget.

M. Mayer: J'ai lu le rapport, monsieur le président.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: On peut presque dire, monsieur le président, que vous avez répondu à ma place. L'honorable député prétend que nous n'avons pas émis de communiqué, alors que nous en avons émis un. Tous les chiffres que j'ai cités ont été rendus publics. J'ai devant moi le communiqué de presse, intitulé *Nouvelles du CN*. Il a été émis à Winnipeg. On en a parlé dans tous les journaux. M. Lawless a fait des déclarations et j'en ai fait, moi aussi. Donc, les chiffres ont été bien publiés, et ils n'ont pas changé depuis.

[*Texte*]

• 1110

As to the appropriateness of us having to come and say, if that was the case—and I am not saying it was, because it is really not for us to judge—"the government is wrong", how could we do that? We did not have access to Canadian Pacific figures. We would have had to make a judgment on Canadian Pacific figures, and I wonder how appropriate it would have been for us to start guessing, publicly, and say that the government figures were right or wrong. I think this is asking us something which might have been quite inappropriate for us to comment on. We made our figures public; they were public. And I have the proof right in front of me. This is a CN press release at the time; it was widely quoted. And Mr. Lawless is saying now that we will honour those figures and those commitments. What else should we have done?

The Chairman: That is your time, I am sorry, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I have one other question, if I could raise it, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, I will put you down for the second round, because I have quite a long list of questioners and I want to try to give everybody at least one kick.

Mr. Deniger, please.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur LeClair, lors de votre comparution ici l'année dernière, je me souviens que la réunion avait été assez houleuse parce que vous faisiez état d'une perte de 223 millions de dollars. Aujourd'hui, je tiens à vous féliciter, en tant que président d'une société d'État, de venir ici au Comité avec un bilan qui montre un profit de 212 millions de dollars.

Je voudrais aussi féliciter vos gestionnaires et vos employés, parce que tel que vous l'indiquez à la page 3 à titre d'exemple, il y a eu une augmentation de 12 p. 100 du volume de marchandises ferroviaires en 1983 alors que vos dépenses ne s'étaient accrues que de 4 p. 100 ou un peu moins. Ce genre de gestion, selon moi, est celle dont on a besoin dans les sociétés d'État parce que moi, monsieur le président, contrairement à mon collègue, je ne vois pas beaucoup de différence entre l'administration d'une société d'État et celle d'une société privée. Il me semble qu'une société d'État devrait être gérée avec un objectif de profit. Si l'État accorde à une société comme la vôtre les possibilités de donner un service qui n'est évidemment pas rentable, à ce moment-là, le CN est en droit de s'attendre à ce que le gouvernement compense celle-ci pour ce service. Et cela, je l'ai toujours dit et je ne changerai pas mon opinion à cet égard. De plus, monsieur le président, il ne faut pas oublier que la première décision positive à cet effet avait été prise en 1975 alors que M. Bandeen venait de fractionner le CN en unités de profit. C'est en permettant, justement, d'identifier ces unités de profit que le CN peut vraiment savoir quels sont ses frais véritables et imposer des coûts en conséquence.

Donc, à mon avis, monsieur LeClair, vous êtes dans la bonne voie et je tiens à vous féliciter d'être venu ici ce matin pour nous rapporter ce profit.

[*Traduction*]

Quant à l'opportunité de dire que le gouvernement avait tort, je me demande comment on aurait pu se permettre une déclaration pareille. Nous n'avions pas accès aux chiffres du Canadien Pacifique. Il aurait fallu prendre position sur ces chiffres; je me demande dans quelle mesure il aurait été prudent de porter à l'aveuglette des jugements sur ces chiffres et de les rendre publics. Cela aurait été une réponse à une question inopportune. Nous avons publié les chiffres. Cela n'avait rien de secret. D'ailleurs, j'ai la preuve devant les yeux. Ces chiffres étaient rendus tout à fait officiels par un communiqué de presse du CN. M. Lawless m'assure à l'instant que nous allons respecter ces chiffres et ces engagements, que nous avons pris. Que peut-on faire d'autre?

Le président: Monsieur Mayer, je suis désolé, mais votre temps est écoulé.

M. Mayer: J'ai une autre question à poser, si vous le permettez, monsieur le président.

Le président: Je vais vous inscrire pour le deuxième tour, car j'ai une longue liste de noms et j'aimerais que tout le monde ait l'occasion de dire son mot.

Monsieur Deniger, s'il vous plaît.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. LeClair, when you appeared last year, I remembered that the meeting was quite a stormy one as you had announced a loss of $223 million. So, I should like to congratulate you as chairman of a Crown corporation, for coming to us today with a balance sheet that shows a profit of $212 million.

I would also like to congratulate your managers and staff because as you state on page 3, there was an increase in 12% in freight volume in 1983 while your expenses only increased by a little less than 4%. This type of management, in my opinion, is what we need in our Crown corporations because, Mr. Chairman, unlike my colleague, I cannot see a lot of difference between administering a Crown corporation and administering a private firm. It seems to me that a Crown corporation should be managed with a view to making a profit. If a state gives a corporation like yours the opportunities to offer a service that is obviously not profitable, then CN should expect the government to subsidize that service. I have always maintained this and I will never change my opinion in this regard. In addition, Mr. Chairman, we must not forget that the first positive decision in this regard was made in 1975 when Mr. Bandeen divided CN into profit units. It is through the identification of these profit units that CN really knows what its expenses are and can establish its rates in consequence.

In my estimation, Mr. LeClair, you are on the right track and I would like to congratulate you for coming to us this morning with the good news.

[*Text*]

Ce qui m'inquiète cependant, et c'est une inquiétude que vous partagez également, c'est lorsque vous dites en conclusion et vous le mentionnez d'ailleurs dans votre rapport annuel, que vous aurez bientôt besoin d'un montant de l'ordre de 5,4 milliards de dollars pour les cinq prochaines années et que vous aurez peut-être de la difficulté à trouver ces fonds-là. Vous nous laissez en fait sur notre appétit parce que vous dites:

> Nous devrons emprunter le reste, soit environ 2,4 milliards de dollars . . .

et cela vous place dans une situation difficile au niveau de votre endettement. Mais en réalité, que pouvez-vous faire? Pouvez-vous vous adresser à l'entreprise privée? Voulez-vous que le gouvernement vous accorde un transfert quelconque de fonds? Que voyez-vous comme possibilité pour trouver ce montant-là qui est indispensable à la croissance du CN?

M. LeClair: Monsieur le président, lorsqu'on dit que nous devrons emprunter, pour les cinq prochaines années, environ 2,4 milliards de dollars, cela représente la différence entre ce que nous croyons pouvoir faire et le montant total dont nous avons besoin. En plus de cela, par ailleurs, il y a des emprunts qui arrivent à terme, des *roll over*. Alors cela, ce sera peut-être en surplus.

On nous dit que les taux d'intérêt peuvent grimper, après les élections présidentielles américaines, et qu'il y aurait probablement un retour à ce qu'on a connu en 1982, l'inflation. Cela nous inquiète beaucoup. Si on désire emprunter un minimum de 500 millions de dollars par année, plus les emprunts qui arrivent à échéance, et ce pourrait être même plus que cela si l'économie change de cap, mais nous sommes quand même assez optimistes, nos scénarios nous indiquent que nous serions obligés d'emprunter environ 800 millions de dollars par année. Actuellement, nos intérêts sont de l'ordre de 270 millions de dollars par année, et ils grimperaient alors à environ 500 millions de dollars, ce qui, pour nous, est chose absolument impossible. On entrerait alors dans le cercle vicieux qu'ont connu certaines de nos compagnies soeurs de la Couronne.

• 1115

Notre message est donc celui-ci: il y a un danger important; essayons de le prévenir afin de ne pas nous retrouver dans trois ou quatre ans avec un problème monstre de recapitalisation, ou ce que vous voulez.

Vous me demandez précisément quelles sont certaines des réponses. Eh bien, il y en a deux en particulier. Nous avons encore une dette envers le gouvernement de 246 millions de dollars. Si l'on y ajoute le soi-disant double paiement, on a à peu près 285 millions de dollars de dettes à 8 p. 100. Du moins, pour la première partie, soit 246 millions de dollars, on doit 8 p. 100 au gouvernement. Donc, on doit payer les intérêts sur ce montant-là tous les ans.

De plus, en ce qui concerne le ratio d'endettement, on est du mauvais côté du dénominateur. On aurait aimé que ce soit l'inverse. Cela ferait deux choses pour nous.

M. Deniger: Convertir la dette en équité.

M. LeClair: Convertir la dette en équité, parce que, premièrement, on n'aurait pas à effectuer les paiements

[*Translation*]

However, I am concerned, and this is also a concern you share, about something you say in your conclusion and, also, in your annual report. You state that soon you will need approximately $5.4 billion over the next five years and that you may have trouble finding that money. You actually leave us hanging when you say:

> . . . leaving a balance of perhaps $2.4 billion which will have to be borrowed . . .

This will put you in a difficult situation with your debt. What can you actually do? Can you go to the private sector? Do you want the government to transfer some funds? How do you envisage finding that money which is so crucial to CN's growth?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, when we state that we have to borrow approximately $2.4 billion over the next five years, we are referring to the difference between what we believe we can do and the total amount we need. In addition, there are the roll overs. So, that may be extra.

We have been told that interest rates may increase after the presidential elections in the United States and that we may go back to the inflation levels of 1982. This is of great concern to us. If we wish to borrow a minimum of $500 million a year, plus the loans that are coming due, and they may be heavier if the economy changes tack, but we are remaining optimistic, according to our estimates, we will have to borrow about 800 million of dollars a year. At the moment, we are paying interest in the region of $270 million a year. If the economic winds were to change, it would be about $500 million a year, which is totally out of the question for us. Then we would be getting into the same vicious circle as some of our sister Crown corporations.

So our message is this: there is a serious danger, so let us try to exercise some prevention so that we do not find ourselves with an enormous recapitalization problem three or four years hence.

You have asked me, specifically, what some of the solutions may be. Well, there are two in particular. We still have a debt of $246 million with the government. If we add the so-called double payment to that, we have about $285 million in debt at 8%. At least, 8% on the first portion, which is $246 million. This is what we owe the government. So, we pay interest on that amount annually.

In addition, we are on the wrong side of the denominator as far as the debt ratio is concerned. We would have liked it to be the reverse. Those are two points that come to mind.

Mr. Deniger: To convert the debt into equity.

Dr. LeClair: Yes, to convert the debt into equity because, first, we would not have to make the interest payments of

[*Texte*]

d'intérêts d'environ 28 millions de dollars, et, ce qui est plus important, cela nous permettrait d'emprunter davantage, à des taux concurrentiels. Quand on est dans ce cercle vicieux, les taux augmentent.

On va nous dire: Mais pourquoi devrait-on vous donner cette équité-là? Eh bien, il ne faut pas oublier que si on a cette dette-là, c'est parce qu'on paie, en grande partie, les déficits de Terra Transport et qu'on nous impose de continuer avec l'express et autres. On va dire: Eh bien, c'est une dette, et vous devez la payer. Mais on a cette dette parce qu'on a ces autres déficits qui, entre parenthèses, sont beaucoup plus élevés que la dette. C'est une demande.

Deuxièmement, cette année, on paie comptant 20 p. 100 de nos profits. Plus précisément, ce sont 42.6 millions de dollars que nous devons payer au gouvernement, c'est-à-dire 20 p. 100 de nos dividendes. Il est normal de payer un dividende à ses actionnaires, mais les compagnies privées, les compagnies commerciales, décident du montant des dividendes qu'elles vont payer. Nous, nous ne pouvons prendre cette décision.

Par exemple, en 1982, quand nous avons perdu 223 millions de dollars, il nous a fallu, même cette année-là, payer 40 millions de dollars en dividendes pour l'année précédente, parce que le dividende se paie l'année suivante.

On se demande aussi s'il ne serait pas possible de payer ces dividendes-là autrement que comptant chaque année. Par exemple, on pourrait les payer en actions ou en utilisant d'autres mécanismes. Au moins, on aimerait avoir une certaine flexibilité: on aimerait pouvoir varier le taux des dividendes. Parfois, ce pourrait être plus, et d'autres fois moins, selon les disponibilités de la compagnie.

M. Deniger: En appliquant peut-être ce dividende-là aux services qu'on vous impose et qui sont déficitaires.

M. LeClair: C'est un exemple. Il y a une chose que je voudrais souligner: actuellement, on ne veut pas se mettre dans une position où l'on perd tout élément incitant à l'efficacité. C'est-à-dire il ne faut pas et on ne demande pas que l'aide soit directement proportionnelle à notre inefficience. On voudrait plutôt être incités à être très efficaces, à maximiser et à faire ce qu'on a à faire au coût le moins élevé possible. On ne veut pas compter, au bout de la ligne, sur quelqu'un qui va nous renflouer. Autrement dit, on ne veut pas être récompensés pour une mauvaise gestion.

M. Deniger: Je partage entièrement cette philosophie, docteur LeClair, vous le savez, et cela ne date pas d'aujourd'hui, mais de plusieurs années. Dans ce contexte-là, peut-être que M. Franklin va pouvoir m'aider maintenant.

Dans la division des Entreprises CN, depuis des années maintenant, les Messageries essuient des pertes, et, pour réduire probablement les pertes des Messageries, vous avez décidé de faire une sorte de fusion, ou de transférer les opérations des Messageries vers le Camionnage CN il y a environ un an. Je serais curieux de savoir les résultats. On ne les voit évidemment pas dans le rapport de 1983.

M. LeClair: Je suis content que M. Franklin . . .

[*Traduction*]

approximately $28 million, and more importantly, we would be able to borrow at competitive rates if this were the case. When you are in a vicious circle, rates go up.

One might well ask why we should be given that equity. Well, we must not forget that if we have that debt it is because we are paying for most of the deficits of Terra Transport and that we are obliged to continue with the express and so on. One might say, "Well it is a debt and you should pay it". But it is a debt we have because we have other deficits, and by the way, they are much greater than our debt is. It is an obligation we have to meet.

Also, this year we are paying 20% of our profits in cash. To be specific, we means that we must give the government $42.6 million, 20% of our dividends. It is the usual practice to pay a dividend to shareholders but private firms, commercial companies, decide what dividend they will pay out. We are not at liberty to make that decision.

For example, in 1982, when we lossed $223 million, we had to pay out $40 million in dividends for the preceding year because the dividend is always paid the following year.

We have also wondered whether we could not pay those dividends in a form other than cash. We are wondering whether we could pay them out in shares, or in some other form. We would at least like to have a certain flexibility and to be able to vary the dividend rate. Some years it could be more, some years it could be less according to the company's requirement.

Mr. Deniger: Perhaps by applying the dividend to the services you are asked to deliver at a loss.

Dr. LeClair: For example. There is one thing I would like to point out. At the moment, we do not want to put ourselves in a position where we lose all motivation for efficiency. That is, we must not and we are not expecting the assistance to be directly proportional to our inefficiency. Rather, we want to be motivated to be very efficient, to maximize our operations and to do what we have to do at the lowest possible cost. Ultimately, we do not want to count on anyone to bail us out. In other words, we do want to be compensated for poor management.

Mr. Deniger: I am totally in agreement with that philosophy, Dr. LeClair, and you will know that this has been the way I have thought for a long time now. Perhaps Mr. Franklin could help me with another area now.

For years now, the Express service in the CN Enterprises division has had losses. And, possibly in an effort to minimize those losses, you have decided to make a type of merger or to transfer the operations of CN Express to CN Trucking about a year. I would like to know what the result of that decision has been. There is no reference to it in the Annual Report for 1983.

Dr. LeClair: I am happy that Mr. Franklin . . .

[*Text*]

d'intérêt attribuables à la dette n'est pas impartie, pour le moment, aux divisions.

M. Deniger: Donc, c'est une sorte de pourcentage, quant à la perte, attribué au siège social.

M. Masse: C'est cela.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Gustafson.

Now, in order to get everybody in I am going to have to reduce the time to 10 minutes per questioner.

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman. Is this group coming back, or do we have to consider that this major problem can be dealt with only in this two-hour stretch?

The Chairman: I think, Mr. McRae, that these witnesses have always been very co-operative in appearing before the committee. I was going to bring that matter up toward the end of our session, when members would have a better idea of how much additional time there would be. We could then get an indication from the witnesses of when it would be most convenient for them to appear again if that is necessary.

Mr. McRae: Well it is necessary, I think.

The Chairman: It looks that way.

Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. LeClair, I would like to thank you first of all for appearing with your representation from the Canadian National Railway.

There is a great deal of concern in the Prairies in the constituency that I represent, the grain producing area of western Canada, in regard to the whole area of grain transportation, as you well know. May I say that the farmers are facing and have faced a very critical—I think it is encumbent upon me to communicate this—a very critical financial period, probably the most critical since 1930. I am sure you have been reading about it. I am sure you have been following closely the reports from farm groups. The falling world prices of grain and the fact that we have to compete in the international marketplace have put a series of major problems before the farmers where their cashflow is very critical.

You present a very rosy financial picture, or an improved financial picture. It would almost seem to one who has been active in agriculture all his life in the production of grain, representing the largest wheat-producing riding in western Canada, the constituency of Assiniboia, that a good deal of this so-called profit has come at the expense of the grain producer, and will continue to come at his expense.

Now, I suppose the fair question that we have to ask, in looking into the future in the best interests of the producer and the best interests of all of Canada, is how do we deal with this—not in a political fashion, because quite frankly I think there has been too much politics in dealing with these kinds of

[*Translation*]

expenditure side. You also have part of the interest payments on the debt, which have not yet been imputed to the divisions.

Mr. Deniger: So it is a sort of percentage of the loss that is attributed to corporate headquarters.

Mr. Masse: That is right.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Gustafson.

Pour que tout le monde ait son tour, je vais réduire le temps alloué à 10 minutes par député.

M. McRae: J'invoque le Règlement. Les témoins vont-ils revenir ou faut-il croire qu'un problème de cette dimension peut être traité en deux heures?

Le président: Les témoins ont toujours été prêts à comparaître devant le Comité. J'allais justement en parler à la fin de la séance; à ce moment-là, les députés auront une meilleure idée du temps qu'il leur faudra encore. Si les témoins doivent comparaître de nouveau, on pourra alors leur demander d'indiquer le moment qui leur conviendrait.

M. McRae: Je crois que c'est nécessaire.

Le président: On dirait.

Monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur LeClair, d'être venu et je remercie les représentants du Canadien National.

Comme vous le savez si bien, on se préoccupe beaucoup dans les Prairies et dans la circonscription que je représente, c'est-à-dire, les régions de l'ouest du Canada qui produisent des céréales, de toute la question du transport des céréales. Il m'incombe de vous signaler que les cultivateurs se trouvent dans une situation de crise et que c'est la crise la plus grave qu'on ait connue depuis 1930. Je suis certain que vous avez lu les articles qui ont paru dans les journaux. Je suis certain que vous suivez de près les rapports rendus par les regroupements de cultivateurs. Le prix des céréales dans le marché mondial est à la baisse, et c'est justement sur ce marché-là que nous devons vendre nos produits; les cultivateurs ont donc de graves problèmes et ils manquent de liquidités.

Vous prétendez que, sur le plan financier, les choses vont très bien ou qu'elles se sont améliorées. Si l'on a toujours participé activement à la production de céréales et si l'on représente l'une des plus importantes régions productrices de blé dans l'ouest du Canada, la circonscription d'Assiniboia, on a l'impression que ces prétendus bénéfices ont été réalisés, en grande partie, aux frais du producteur de céréales. Il continue d'en faire les frais.

Il faut trouver une solution qui soit dans l'intérêt du producteur et dans l'intérêt de tous les Canadiens; non pas une solution politique, car la politique y a toujours joué un rôle trop important. Je crois que la solution est évidente. Vous avez parlé de transport de ville à ville. Je dois dire, monsieur le

[*Texte*]

issues. I think it is evident right now. You mentioned the town-to-town. I will just throw it in, Mr. Chairman, that I cannot help but think of Winnipeg right now as a producer in western Canada. That is all I will say on that part.

But I want to say this: A great deal of the grain in produced within 100 miles of the 49th parallel—a market in some sense. I can give you indications where grains—coarse grains particularly . . . could have moved at $1 a bushel higher if they went straight south.

• 1130

You know grain is coming—corn. Other grains are being moved into Canada by truck. You know the possibilities—no doubt you have studied them more than I have—the possibilities of grain being moved out through the Mississippi. What we face here, as grain producers, quite frankly, is that we are 1500 miles, in most cases, from open waters.

It is a very serious thing. We have a lot of bankrupt farmers. While there are indications out there that the price of grain may be going up now, we face—I can tell you first-hand, our farmers are in trouble. Sooner or later the government is going to be faced with this.

Our neighbours to the south are being subsidized by about 35%, if you take all the subsidies that come into farming; our counterparts in the United States. The European Common Market countries are being subsidized by $5 a bushel on wheat. I am not laying the blame at the feet of the railroads here. I am saying, as was indicated by the member from Thunder Bay, the government certainly has a great deal of responsibility in coming up with a program that is going to work. You know and I know that if the grain is not produced, there is no grain to haul. On the other hand, there is no point in us, as farmers, producing the grain if we cannot get it out of the country.

So we deal with a major important situation facing Canada and the economy of this great nation. I cannot impress upon this committee and the government and the people of Canada the importance of grain produced for Canada: a return of some $8 billion to $10 billion to the payments of this country. That is most important; but it is also most important that we look forward to a future where it is going to continue to improve, from a farmer's standpoint and from a transportation standpoint.

Have you looked at the studies at all? Are you getting any feedback from the people who have been asked to study the program? I would like you to comment in general on that area.

The Chairman: Mr. LeClair.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I will ask Mr. Lawless to comment on the great majority of the questions that I have been asked. But I would just like to say this. One of the things that we are learning—and I think I have alluded to this in my remarks—from the Crow legislation is that the grain industry is a whole, in the sense that there are many players in this, but we have to play together. Otherwise as a country we will

[*Traduction*]

président, que cela me fait penser à Winnipeg, qui est une ville productrice située dans l'Ouest. Mais je n'en dirai pas davantage.

Voici ce que j'ai cherché à dire: une grande partie de notre production céréalière est cultivée à moins de 100 miles du 49ième parallèle. C'est déjà, en quelque sorte, un marché. Si on les expédiait directement vers le Sud, les céréales—surtout les céréales secondaires—auraient pu rapporter un dollar de plus par boisseau.

Vous savez qu'on importe des céréales—entre autres, le mais. D'autres céréales sont importées au Canada par camion. Vous connaissez les possibilités—vous les avez sans doute étudiées plus que moi—les possibilités de transport des céréales par le Mississipi. Nous avons un problème en ce sens que nous, les producteurs de céréales, nous trouvons pour la plupart à 1,500 milles de la mer.

C'est extrêmement grave. Beaucoup de cultivateurs ont fait faillite. Il y a peut-être des raisons de croire que le prix des céréales va augmenter, mais je sais pertinemment que nos cultivateurs sont dans une situation extrêmement difficile. Le gouvernement devra éventuellement y faire face.

Aux États-Unis, l'agriculture est subventionnée jusqu'à concurrence d'environ 35 p. 100; c'est ce que reçoivent les cultivateurs américains. Les pays européens qui font partie du marché commun touchent une subvention de $5 par boisseau de blé. Je ne veux pas jeter le blâme sur nos sociétés de chemin de fer. Je dis, comme le député de Thunder Bay, que le gouvernement a dans une grande mesure, la responsabilité d'établir un programme qui soit efficace. Vous savez aussi bien que moi que s'il n'y a pas de récolte, il n'y a pas de céréale à transporter. Par contre, ce n'est pas la peine pour nous, les cultivateurs, de produire des céréales si nous ne pouvons pas les exporter.

Il s'agit donc d'une situation qui est d'une grande importance pour le Canada et pour son économie. Je me dois de convaincre le Comité, le gouvernement et les Canadiens de l'importance, pour le Canada, de notre production céréalière, qui nous rapporte entre 8 et 10 milliards. Voilà l'élément le plus important; mais il est aussi très important d'envisager un avenir où la situation du cultivateur et le transport des céréales en général, continueront de s'améliorer.

Avez-vous lu les études? Êtes-vous au courant des réactions de ceux qu'on a chargé d'étudier le programme? Je voudrais savoir ce que vous en pensez généralement.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Je vais demander à M. Lawless de répondre à la grande majorité des questions. Mais j'aurais une observation à faire. La Loi sur les tarifs du Pas du Nid-du-Corbeau nous a montré, entre autres—et je crois en avoir parlé dans ma déclaration préliminaire—que l'industrie des céréales constitue un tout; il y a beaucoup de joueurs, mais il faut savoir jouer ensemble. Sinon, comme vous l'avez si bien dit, le pays en

[*Text*]

indeed, as you point out, suffer tremendously. Whether it is the producers, whether it is the Wheat Board or its equivalent or the railways or the terminals or the elevators or indeed the ships, until we can get our act together and pull in the same direction, I share your concern and I share your pessimism.

We are only a part of all of this, albeit an important part, but we cannot be the only ones involved; and of course we are not. But we are learning, slowly but surely, that this is a team effort; and we intend to play our plant.

I think Mr. Lawless can answer, hopefully more specifically, a lot of your questions on this.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: I think Mr. Gustafson has opened up a very, very complex area in moving grain offshore. I think there are certainly one or two comments that can be made and we, as Canadians, not necessarily as transportation people, are certainly aware of the critical financial period that the farmers are going through with respect to grain prices and their need and desire to get grain off shore and into export position. However, I think the Crow legislation that has been passed, and the money that the railways are receiving for moving grain, while it increased the charges to the producer, it is allowing the railways to do what we think is absolutely essential and that is to put a rail infrastructure in place that is going to allow Canada to continue to export their grain efficiently and hopefully with the lowest cost system. I think it is really in the best interest of Canada that we continue to make sure that that infrastructure is in place, and that is precisely why the railways are getting paid for moving grain through the Western Grain Transportation Act. I still believe that we do have and will continue to have a good, efficient system and a low cost system.

• 1135

With respect to grain that might go out through the U.S. system, I would ask you to compare the rates that the U.S. producers pay to the railways for moving their grain to an export position. You can only do it on a cost per tonne-mile basis because the distances are much shorter because of the Mississippi and other things that you have alluded to, but our rate that the producer pays per tonne-mile is still substantially lower and will continue to be lower even at the end of the period when the farmer or the producer is paying the full amount that the Western Grain Transportation Act indicates they will pay. I do not forecast that we will see the day that any substantial volumes of grain will ever move out through the U.S. system because of the fact that the producers there pay the carriers the full amount for transportation and they receive, as you have politely pointed out, their subsidies through another mechanism.

Mr. Benjamin: It is $12 a tonne. We also have the water transport to watch.

Mr. Gustafson: I have one further question.

[*Translation*]

soufrira. Qu'il s'agisse des producteurs, de la Commission du blé ou de son équivalent, des chemins de fer, des terminaux, des silos ou des navires, si nous n'arrivons pas à nous mettre ensemble et à aller dans le même sens, je conviens avec vous que les choses iront mal.

Nous ne sommes pas les seuls joueurs; nous jouons un rôle important, mais il n'y a pas que nous. Nous ne sommes pas seuls. Nous apprenons, lentement, mais avec certitude, qu'il faut travailler en équipe; et nous avons l'intention de jouer le jeu.

M. Lawless pourra, je l'espère, vous donner des réponses des plus précises.

Le président: monsieur Lawless.

M. Lawless: En parlant de l'exportation de céréales, M. Gustafson a soulevé une question qui est très, très complexe. Nous avons certainement une ou deux remarques à faire. Comme Canadiens, et pas nécessairement comme représentants de chemins de fer, nous reconnaissons la situation financière critique dans laquelle se trouvent les producteurs céréaliers qui doivent expédier leur grain à prix fort afin de l'exporter. Cependant, la Loi sur les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau est en vigueur et, bien que les frais imposés aux producteurs soient plus élevés, l'argent consacré au transport du grain permet aux chemins de fer de faire l'essentiel. L'octroi de ces subventions leur permet de mettre en place une infrastructure ferroviaire qui permettra au Canada de poursuivre l'exportation efficace au meilleur prix possible. J'estime qu'il est dans l'intérêt du Canada que cette infrastructure reste en place. D'ailleurs, c'est précisément pour que les chemins de fer continuent à assurer cette infrastructure qu'ils obtiennent des subventions en vertu de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest. Nous avons et nous continuerons à avoir un système efficace à un prix intéressant.

Quant au grain expédié par les États-Unis, je vous demanderai de regarder les frais que l'on impose aux producteurs américains pour que les chemins de fer transportent leur grain au point d'exportation. A cause du Mississippi, les distances sont moins grandes et les tarifs sont calculés par tonne-mille. Il y a aussi les autres éléments que vous avez ajoutés. Toutefois, la tarification par tonne-mille impose néanmoins des frais beaucoup moins lourds à nos producteurs. D'ailleurs, même à la fin de la période prescrite, lorsque l'agriculteur ou le producteur céréalier versera le plein montant en vertu de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest, les tarifs seront encore inférieurs à ceux des États-Unis. Je ne peux guère imaginer que l'on expédiera un jour des volumes considérables de céréales par le système de transport des États-Unis, car les producteurs doivent payer le plein tarif pour le transport de cette denrée. Comme vous l'avez si bien indiqué, ils obtiennent leurs subventions par un autre mécanisme.

M. Benjamin: Cela coûte 12 dollars la tonne. Il y a également le transport de l'eau qu'il faut surveiller.

M. Gustafson: J'aurais une autre question.

[*Texte*]

The Chairman: I am sorry, Mr. Gustafson. I am going to have to move along if we are going to get everybody in.

Madame Côté, vous disposez de dix minutes.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je voudrais remercier le président du CN pour son mémoire de ce matin. Je dois reconnaître avec lui que les membres du Comité des transports ont fait preuve de beaucoup de courage pendant l'étude du projet de loi sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, malgré tout ce qu'on peut croire. Ce fut une expérience enrichissante. Je crois que le projet de loi est bénéfique pour le CN et, de ce fait, pour tous les utilisateurs du train.

Comme vous, je pensais qu'on avait répondu à la question sur la différence entre les coûts qui avaient été évalués en 1980 et en 1981 et la réalité économique de 1984-1985. Je vous remercie beaucoup des explications supplémentaires que vous nous avez données ce matin. J'espère que c'est une des dernières fois que l'on en parle, car il m'a toujours semblé que l'essentiel était que vous fassiez les travaux convenus, pour le bénéfice des utilisateurs du train et des producteurs de céréales plus particulièrement.

Ma question ne sera pas longue. Elle fait suite à celle que j'ai posée mardi au président de VIA Rail. Comment ça va avec VIA Rail? M. Franche me disait que ça allait mieux. Je suis toujours un peu inquiète en ce qui concerne les relations entre le CN, le CP et VIA Rail, car j'aime que la compagnie qui s'occupe du transport des passagers s'acquitte le mieux possible de sa tâche, avec la collaboration des deux compagnies de chemin de fer.

• 1140

J'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet pour savoir comment se développent les relations entre vous trois et ce que vous entrevoyez pour l'avenir?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je pense que c'est un fait que les relations avec VIA Rail sont meilleures ou sensiblement meilleures. Elles ne sont pas meilleures dans le sens de bonne volonté, elle a toujours été là, mais meilleures dans le sens des réalisations.

Mme Côté: Oui.

M. LeClair: Actuellement, nous sommes en pourparlers à trois niveaux avec VIA Rail. Le premier a trait à la question du contrat qui régit les coûts; il y en avait deux mais le second sera signé bientôt, ou l'a été récemment ou le sera incessament, et il concerne l'aménagement de *Cancar* à Montréal. Évidemment, dans le cas de l'autre, il y a de grands principes qui le régissent, comme le *Costing Order R-6313*. M. Lawless pourrait vous donner tous les détails à ce sujet, mais selon l'information que j'en ai reçue, tout irait très bien. J'ai rencontré M. Franche hier ainsi que M. Lawless et, de ce côté-là, c'est très encourageant et ça fonctionne bien.

Deuxièmement, du côté des stations, il semble qu'on est en voie d'accepter les grands principes du transfert d'un certain

[*Traduction*]

Le président: Je suis désolé, monsieur Gustafson. Malheureusement, il faut que je fasse progresser la réunion si nous voulons que tout le monde prenne la parole.

Mrs. Côté, 10 minutes, please.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to thank the president of CN for his presentation this morning. I would agree with him that the members of the Transport Committee were quite courageous during the consideration of the Crows rate legislation, despite what one may think. It was an enriching experience. I think that this legislation is beneficial for CN and, therefore, for all train users.

I agree with you that we have answered the question on the difference between costs evaluated in 1980 and 1981 and the economic situation in 1984-1985. Thank you very much for the additional explanations you gave us this morning. I hope that this is one of the last times this question will come up because it has always seemed essential to me that you do the work that was agreed upon for the benefit of the travelling public and, particularly, for grain producers.

My question is a short one. It is a supplementary to the one I asked of the chairman of VIA Rail on Tuesday. How are things going with VIA Rail? Mr. Franche said they were better. I am always a bit concerned about the relationship between CN, CP and VIA Rail, because I like transportation companies, providing service to passengers, to do the best possible job in co-opeation with the two railways.

I would like to hear your comments in this regard as I am interested in how the relationship between the three of you is unfolding and what you can see for the future?

The Chairman: Mr. LeClair.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, it is a fact that the relationship with VIA is better, notably better. Not in the sense of goodwill, because that has always been there, but better in the sense of achievement.

Mrs. Côté: Yes.

Dr. LeClair: At the moment, we have three sets of talks going on with VIA Rail. The first concerns the contract that determines costs. There were two, but the second has either been signed very recently, or will be signed in the very near future. This contract deals with the development of Cancar in Montreal. Obviously, in the other case, there are general principles involved like the costing order R-6313. Mr. Lawless could elaborate on this but according to the information I have, everything is going smoothly. Mr. Lawless and I met with Mr. Franche yesterday and it was very encouraging. It looks good.

The second type of consultation we have been having relates to stations. It would appear that the general principle of

[*Text*]

nombre de stations que VIA Rail juge essentielles mais que nous, pour certaines raisons, ne jugeons pas essentielles. Dans toutes négociations du genre, on part rarement ou jamais avec les mêmes idées; on est à des pôles opposés. Mais encore une fois, je pense que c'est une question de temps. De ce côté-là, il y a une entente de principe et je n'entrevois pas de problème majeur quant à la réalisation. C'est une chose qui prend du temps, c'est compliqué et c'est beaucoup plus que de dire, allez-y, prenez les stations. Pour certaines de ces stations, nous en sommes les locataires les plus importants. Dans d'autres, le contrôle qui entoure la station est essentiel à la gestion de nos propres trains, aiguillage ou autres. Et dans d'autres encore, ces stations-là—je parle par exemple de la gare centrale à Montréal—on est toujours responsables des banlieusards. Si on compare le nombre de ces derniers par rapport aux autres, c'est peut-être égal.

Donc, si on met à part certains problèmes particuliers à certaines gares, à mon avis, on peut dire que le principe a été accepté de part et d'autre. VIA Rail aura la responsabilité, soit d'achat ou de location, des gares dont ils ont besoin.

Le troisième point a trait à la question des employés qui relèvent encore de notre juridiction. Et je me réfère ici surtout à trois catégories, soit les employés d'usines qui font du travail uniquement pour VIA Rail, les employés à bord des trains ainsi que les conducteurs et ceux qui conduisent les locomotives.

Encore une fois, le principe est accepté par les deux compagnies, et je pense que M. Franche l'a mentionné ici ou au Sénat hier ou avant-hier, à savoir que nous avions accepté le principe du transfert intégral des employés à VIA Rail. Évidemment, c'est très compliqué et il en est ainsi à cause des droits acquis et des syndicats ouvriers. Ils ont des considérations légitimes, comme l'ancienneté et autres, et cela exigera pas mal de temps. Mais encore là, il y a de la bonne volonté et mieux encore une entente de principe.

Il reste un point qui sera toujours présent. Il faut se dire que personne d'entre nous avons des ailes, nous ne sommes certainement pas des anges, mais il existe une situation où fondamentalement il y aura toujours conflit. On demande à deux compagnies d'utiliser la même voie pour des fins différentes. Malheureusement, le train de passagers qui roule à 125 milles à l'heure n'est pas nécessairement compatible avec un train de marchandises de 125 wagons très lourds et voyageant, comme on dit en anglais, avec des *harmonic motions*. C'est un tour de force de demander à ces deux trains d'emprunter la même voie et que cette dernière réponde aux exigences des deux. Il y a les exigences physiques mais également celles des horaires. Il va donc falloir beaucoup de bonne volonté pendant des années, pendant des décennies même, puisqu'on demande à deux modes de transport complètement différents d'utiliser la même voie, la même infrastructure.

• 1145

Mme Côté: Monsieur le président, j'aurais une question supplémentaire. Je vous remercie, docteur LeClair. Il est vrai que les débuts ont peut-être été un peu difficile. Il fallait

[*Translation*]

transferring some stations that VIA deems essential but that we, for certain reasons, do not. In any negotiations of this type, rarely, almost never, do the parties involved share the same ideas. We are at opposite poles. However, once again I think it is just a matter of time. There is an agreement in principle and I do not foresee any major obstacle to going through with the transfer. It takes time, it is a complicated issue. It is more than just saying, go ahead and take the stations. In some cases, we are the most important tenants. In others, control of the area surrounding the station is crucial to the management of our own trains, to the switching and so forth. In other cases still, for instance, at the main station in Montreal, the commuters are still our responsibility. There are possibly as many commuters as there are other passengers.

So, apart from those specific problems in specific stations, I think that both sides have accepted the principle. VIA will be responsible either for buying or leasing the stations it needs.

The third set of talks is on the employees that still come under our jurisdiction. I am referring particularly to three categories of employees: those who work in the plants solely for VIA, the employees on board and the conductors and those who drive the locomotives.

Once again, both companies have agreed on the principle and I think Mr. Franche may have mentioned it yesterday or the day before yesterday either here or in the Senate, but we have accepted the principle of transferring all the employees to VIA. This is obviously a very complicated issue because of established rights and unions. They have legitimate considerations, like seniority, for instance, and this will take time. However, once again, goodwill has been shown and there is an agreement in principle.

One point will always be there. None of us has wings, and we are certainly not angels, but there is an area where we will always basically disagree. Both companies have to use the same line for different purposes. Unfortunately, the passenger train running at 125 miles an hour is not necessarily compatible with a freight train of 125 very heavy cars travelling with harmonic motions. To ask these two different types of train to use the same line and to meet the requirements of both services is a veritable *tour de force*. Not only are there material requirements, but there are the schedules to sort out as well. So for a few years, even for a few decades, there will have to be a lot of goodwill because we are being asked to use the same line, the same infrastructure, for two completely different modes of transportation.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I have a supplementary. Thank you, Dr. LeClair. I am sure that the initial period was somewhat difficult. You had to find ways to better understand

[*Texte*]

trouver des mécanismes pour mieux se comprendre, et à mon avis c'est bon que cela ait été fait.

Vous me parlez du transfert des gares à VIA Rail, c'est-à-dire celles qui ne seront utilisées que par VIA Rail. Je souhaite qu'elles ne me coûtent pas trop cher, comme citoyenne. Deuxièmement, je pense qu'on est en train de faire de bonnes affaires avec le CN, avec votre compagnie, docteur LeClair, en ce qui concerne les gares qui seront complètement désaffectées. Vous savez que certaines petites collectivités, les municipalités en particulier, aimeraient en devenir propriétaires plutôt que de les voir abandonnées complètement ou même détruites. Alors, je ne sais pas s'il y a moyen de . . .

M. LeClair: Oui. Le ministre nous a dit qu'il fallait conserver toutes les gares comme édifices historiques jusqu'à preuve du contraire. On ne peut pas disposer d'une gare sans sa permission expresse. Par exemple, il y a la gare de Québec, à laquelle vous et moi sommes assez attachés. Elle devait être désaffectée, et nous avons décidé de la donner en priorité à la municipalité. A ce moment-là, cette dernière n'en voulait pas; c'est un groupe d'artisans qui voulait la prendre et la déménager. Mais même là, on avait inscrit dans le contrat, qui n'a pas été signé pour d'autres raisons, qu'en tout temps, la municipalité avait le premier droit de refus. Depuis ce temps-là, VIA Rail s'est intéressée à cette gare-là, et ce sera une des gares qui seront transférées à VIA Rail. Vous avez raison: en général, premièrement, on n'essaie pas de faire de l'argent. Il n'y a pas d'argent à faire en vendant des gares.

Mme Côté: Je suis d'accord là-dessus.

M. LeClair: Ni à VIA Rail, ni ailleurs. On a quand même certaines responsabilités. De plus, certains coûts imputables à ces gares et qui sont dans nos livres doivent être payés. Parfois, certaines de ces gares, surtout les plus grandes, sont une source de recettes commerciales et représentent un revenu important pour nous. Cela est également vrai pour VIA Rail. Il s'agit donc de déterminer à qui appartient ce revenu. Mais je pense que je puis vous assurer que les municipalités auront en tout temps, toutes choses étant égales, le premier droit de refus sur ces gares.

M. Lawless est le responsable des négociations avec VIA Rail. Peut-être a-t-il quelque chose à ajouter sur le problème des gares.

Mr. Lawless: Perhaps it would be useful for me to indicate to you that, in all cases where stations are found to be no longer required for railway operations, our policy is that in conjunction with interested parties, whether it be the federal government, the provincial government or the municipality, we deal with them to see what appropriate disposal might be made of them. Indeed, we are working very, very closely with the Canadian Heritage Foundation to identify stations in that category and to take whatever steps are necessary to preserve them if, indeed, the Canadian Heritage Foundation feels they should be preserved. It is a very active subject, one I have been personally involved in with the Canadian Heritage Foundation, and we will continue on that road.

Le président: Merci, madame Côté.

Mrs. Côté: Thank you, sir.

[*Traduction*]

one another and I think it is a good thing that you have gone through that.

You mentioned transferring stations to VIA Rail, that is, stations that will be used exclusively by them. I hope that they are not too costly for the taxpayer. I also think that CN, Dr. LeClair, is doing some good things with the abandoned stations. Some small communities, especially the municipalities, would like to take over the stations rather than see them completely abandoned or destroyed. So I do not know whether you can . . .

Dr. LeClair: Yes. The Minister has said that all stations must be kept as historical buildings unless we are advised otherwise. We require his express approval before we do anything with any of the stations. For instance, you and I both know the station in Quebec. It was to be abandoned and we decided to give the first refusal to the municipality. Well, the municipality did not want it at that time but a group of artisans wanted to take it over and move it. Even then, it was specified in the contract that the municipality would, at all times, have right of refusal. In the meantime, VIA has taken an interest in the station and it is now one of the stations that will be transferred to VIA Rail. You are right though. Generally speaking, the first objective is not to make money. There is not much money to be made in selling stations.

Mrs. Côté: I agree.

Dr. LeClair: Neither from VIA or from anyone else. We have responsibilities and costs involved in maintaining those stations that are on our books and that has to be accounted for. However, some of those stations, especially the larger ones, are a source of revenue for us and that revenue is important. It is also important for VIA. So, we have to determine who has the right to the revenue. However, I think that you can rest assured that the municipalities will always have the first right of refusal on those stations, everything else being equal.

Mr. Lawless is in charge of negotiations with VIA so he may have something else to add about the stations.

M. Lawless: Il serait peut-être utile que je vous dise que là où les gares ne sont plus nécessaires au fonctionnement du chemin de fer, nous essayons de voir, de concert avec les intéressés: gouvernement fédéral, gouvernement provincial, ou municipalité, quelle distinction raisonnable on peut leur donner. Nous travaillons de très près avec la Fondation canadienne du patrimoine afin de répérer les gares qui ont une certaine valeur et de prendre les mesures nécessaires pour les préserver le cas échéant. C'est un sujet d'actualité qui intéresse vivement la Fondation canadienne du patrimoine et sur lequel je travaille personnellement. Nous allons poursuivre notre travail en ce sens.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Turner, 10 minutes, please.

Mr. Turner: Mr. Chairman, to Mr. Lawless, I have been informed that there is a very big improvement in the harassment problems of VIA employees by CNR train masters. The VIA employees are now being treated as professional railway men, and thus the morale problem is beginning to turn around. Thank you very much for your co-operation in this matter.

The Canadian National Railway was appointed by Parliament effective January 1, 1935 to be the trustee of a pension fund. Is that correct?

• 1150

Dr. LeClair: On that part of history, I will have to defer to Mr. Masse.

The Chairman: Mr. Masse.

Mr. Masse: Mr. Chairman, I do not have the date. That precedes my years of service. But indeed, we are trustee of the pension fund.

Mr. Turner: The obligation of the 11 CNR directors toward the fund appears to be determined and proclaimed policy which will husband and safeguard those funds, which now total nearly $5 billion. Is that statement correct?

Mr. Masse: That is right.

Mr. Turner: When any improvements are made in the pension plan, these negotiations are between the company and the employees and their unions. Is that correct? Do they negotiate?

Mr. Masse: Not all improvements.

Mr. Turner: When you negotiate wages and benefits, do you negotiate pensions at that particular time?

Mr. Masse: Only recently, in the last couple of rounds.

Mr. Turner: Is it true that the pensioners have no representatives at such negotiations? The unions represent the people and the pensioners. Is that correct?

Mr. Masse: That is true.

Mr. Turner: Is that fair?

Mr. Masse: They are not there.

Mr. Turner: These negotiations in financing methods often include changes in the unfunded liability. Now, has CN been agreeable to increasing the unfunded liability for this purpose?

Mr. Masse: Sir, the matter of the management of the funds is not subject to negotiations. What is subject to negotiations would be the kind of pension the current service employees are going to negotiate for themselves. The Canadian National, once it agrees to a pension benefit, then will undertake to finance it.

Mr. Turner: When you negotiate a wage package and there is no pensioner representation there, is it not true that, with the

[*Translation*]

Le président: Monsieur Turner, vous avez 10 minutes.

M. Turner: Monsieur le président, j'ai une question pour M. Lawless. On m'a fait comprendre que les rapports entre les employés de VIA et les conducteurs du CN se sont améliorés. Il paraît que l'on a cessé de harceler les employés de VIA et qu'on les traite en cheminots professionnels et qu'ainsi leur problème de moral commence à se résoudre. Merci beaucoup de votre collaboration en ce sens.

Le 1er janvier 1935, le Parlement a nommé le Canadien National fiduciaire d'un fonds de pension, n'est-ce pas?

M. LeClair: Je préfère demander à M. Massé de répondre à cette question, qui concerne notre histoire.

Le président: Monsieur Masse.

M. Masse: Monsieur le président, je ne connais pas la date. Cela s'est produit avant que je n'entre en fonction. Mais nous sommes effectivement fiduciaires du fonds de pension.

M. Turner: La responsabilité des 11 directeurs des chemins de fer nationaux à l'égard du fonds est due à une politique établie dont l'objectif est de sauvegarder ces fonds qui s'élèvent maintenant à près de 5 milliards de dollars. Est-ce exact?

M. Masse: C'est exact.

M. Turner: Toutes les améliorations apportées au régime de retraite sont négociées entre la société, les employés et leurs syndicats. Est-ce exact?

M. Masse: Non, pas toutes les améliorations.

M. Turner: Est-ce que vous négociez les pensions en même temps que les salaires et avantages?

M. Masse: Nous ne faisons cela que depuis les deux dernières rondes.

M. Turner: Est-il vrai que les retraités ne sont pas représentés à ces négociations? Est-il exact que les syndicats représentent à la fois les employés et les retraités?

M. Masse: C'est exact.

M. Turner: Est-ce vraiment juste?

M. Masse: Ils ne sont pas représentés.

M. Turner: Les négociations sur les méthodes de financement incluent habituellement tous les changements apportés aux obligations flottantes. Est-il vrai que les chemins de fer nationaux ont accepté d'augmenter les obligations flottantes à cette fin?

M. Masse: Monsieur, l'administration des fonds n'est pas négociable. Le genre de pension de retraite que les employés actuels négocient pour eux-mêmes est la seule chose qui le soit. Une fois que les chemins de fer nationaux acceptent un barème de retraite, ils s'engagent à en assurer le financement.

M. Turner: N'est-il pas vrai que, en négociation, les jeunes employés se préoccupent beaucoup plus de leur salaire et les

[*Texte*]

younger employees looking at dollars and cents and the older employees looking at pensions, it is tough to get the younger employee to take less money so you can pay the pensioner more money in his pension?

Mr. Masse: Mr. Turner, at the last round of negotiations, if my memory serves me right, the unions have negotiated the level of ad hoc adjustments which was provided during the year 1983, and therefore, although they were not present they have obtained this level of ad hoc adjustment. As Dr. LeClair mentioned in his previous remarks, even without the environment of negotiations the company has decided this year to double what had been negotiated in 1982.

Mr. Turner: Is CN agreeable to include CN pensions in any negotiations in the future involving pensions and to be prepared to consider the use of the unfunded liability to finance any agreed changes in the plan to benefit pensioners as well as employees?

Mr. Masse: I cannot really comment in this regard, Mr. Turner, because the matter of negotiations and who appears at those negotiations is a matter of labour relations, controlled by the legislation in Canada, and the union would have to be a party to that matter. So I cannot speak on behalf of the union.

Mr. Turner: What about the pensioners? Who looks after their interests?

Mr. Masse: Through the various representations the pensioners make to the company, we have met with representatives of the pensioners from time to time, and personally, I have met their representatives at least once in the last year.

Mr. Turner: Does the CNR pension plan contain any inflation protection?

Mr. Masse: It does not. The rules of the plan do not allow for protection against inflation, and as you fully understand, the company has decided to do the ad hoc adjustments in favour of its older pensioners. I would like to add that, in relation to the 1984 adjustment, we have provided our older pensioners 9.5% increase, and it drops down to 3.9% for the 1974. When you look at the survivors, every survivor, 1974 and prior, got between 5% and 13.5% increase, and those levels of increase, except for 2,000 pensioners in 1974 and 1973, got percentages of increase which are in excess of the 5% which was granted to active employees. So I think that we have to recognize that in 1984, there has been a level of catch-up that has been allowed to our pensioners.

• 1155

Mr. Turner: Do you agree that the pensioners, the oldtimers, do not receive enough money to live on in these particular times of high inflation? Could you live on the money?

Mr. Masse: No.

Mr. Turner: So therefore there is a problem.

Mr. Masse: Well, I do not have any measure of their actual level of income. The only information I do have is the amount

[*Traduction*]

plus âgés, de leur pension. J'ai l'impression que les jeunes employés ne doivent pas avoir très envie d'accepter un salaire inférieur pour permettre des versements de retraite plus élevés. Qu'en pensez-vous?

M. Masse: Monsieur Turner, Lors de la dernière négociation, si je souviens bien, les syndicats ont négocié un taux de rajustement spécial qui a été versé en 1983. Donc même si les retraités n'étaient pas présents à la table de négociation, ils ont obtenu une augmentation. Comme M. LeClair l'a dit tout à l'heure, la société a décidé cette année, sans passer par la table de négociation, de doubler les montants négociés en 1982.

M. Turner: La société des chemins de fer nationaux serait-elle disposée lors des prochaines négociations à inclure le régime de retraite et à envisager d'utiliser les obligations flottantes pour financer les changements apportés au régime de retraite de manière à qu'il profite aux retraités comme aux employés?

M. Masse: Je ne peux pas vraiment répondre à cette question, monsieur Turner, parce que les négociations et le choix des membres des comités de négociation est une question de relation de travail qui est régie par la loi canadienne. Il faudrait d'abord consulter les syndicats. Je ne peux pas parler en leur nom.

M. Turner: Qu'en est-il des retraités? Qui veille à leurs intérêts?

M. Masse: Les retraités font régulièrement part à la société de leur position. Nous rencontrons leurs représentants de temps à autre, et je le fais personnellement au moins une fois par an.

M. Turner: Le régime de retraite des chemins de fer nationaux comprend-il une protection contre l'inflation?

M. Masse: Non. Le règlement qui régit le régime n'autorise pas la protection contre l'inflation. Comme vous le savez, la société a décidé d'effectuer des rajustements spéciaux pour ses plus vieux retraités. J'aimerais ajouter que, pour ce qui concerne le rajustement de 1984, nous avons accordé à nos retraités une augmentation de 9,5 p. 100. En 1974, il s'agissait de 3,9 p. 100. Pour ce qui concerne les survivants, en 1974 et avant, ils touchaient une augmentation qui se situait entre 5 p. 100 et 13,5 p. 100 et les retraités, mis à part les 2,000 retraités de 1974 et 1973, touchaient l'augmentation supérieure à 5 p. 100 qui était accordée aux employés actifs. Il faut reconnaître que nous avons permis à nos retraités de se rattraper en 1984.

M. Turner: N'êtes-vous pas d'avis que les plus vieux retraités ne reçoivent pas suffisamment d'argent pour survivre en cette époque d'inflation galopante? Est-ce que cet argent vous suffirait?

M. Masse: Non.

M. Turner: Nous avons donc un problème.

M. Masse: Je ne suis pas en mesure d'évaluer leur niveau actuel de revenu. Je ne connais que le montant de la pension de

[*Text*]

of pension payment that Canadian National provides. If we take the 1967 and prior pensioners, we have provided—through our ad hoc, including the 1984 adjustment—107.8% of their original pension. They do receive $361 of pension as of this year, compared to $173 that they were receiving originally.

I would like to mention that the taper adjustment that we have done—for example, providing more money to the older pensioner—has produced a situation where our 1973 to 1974, and 1967 and prior, pensioners are, on the average, receiving about the same level of pension, in the range of $335 to $380 per month. My opinion is that this approach of tapering in favour of the older employee seems to have served its purpose. We are going to have to envisage when we do decide to perform additional increases to take a slightly different approach. Right now, those pensioners seem to be receiving comparable pensions, no matter which year they retired.

Mr. Turner: Are you aware that pensioners complain bitterly that the token *ad hoc* increases are inadequate?

Mr. Masse: I am aware that they do complain; 24,610 got the adjustment this year. The fact still remains that this has cost the company in total $339 million. To provide more adjustment when you are faced with the level of population that we have with our pensioners... The railways, CN and CP, are really living with this kind of relationship where you get 0.8; you get 8 pensioners for 10 active employees. We had a survey made through TPF&C of a number of major corporations. You think that the federal government—their level of pensioners population is 29% of their active population. Quebec Hydro is 0.05%, and a number of other corporations are 0.16%, such as Bell and the others. Because the railways have had such a tremendous level of employment, especially in the post-war period, and early retirement is approaching, and the productivity improvement of the railway industry has created this kind of situation where the number of active employees now are much smaller than they used to be. Therefore the corporation, in wrestling with a very high population, is facing very heavy costs to really pay for what you may term, sir, token adjustments. But when you look at what the impact has been on their original pension, I think it has been quite appreciable.

The Chairman: Final question, Mr. Turner.

Mr. Turner: Pensions are all based on the amount of money you make. When I first started in the CN, way back in the forties, my first pay was $67 for 11 days and 10 nights. I worked nine and one-half years before they would allow me to pay into the pension; therefore, I had to pay 15% to contribute and get caught up. Do you see the day when we are going to have to pay more money into the pensions in order to look after the CNR employees when they retire at 65? Now, you are talking 60.

• 1200

The money has got to come from somewhere, and to take out you have to put in. There is no such a thing as a golden egg. While you work, you pay into a scheme. Maybe we should

[*Translation*]

retraite que la Société des chemins de fer Nationaux leur verse. Vous savez, si vous regardez la situation des retraités de 1967 et d'avant, vous verrez que, en incluant le rajustement spécial de 1984, ils touchent 107.8 p. 100 de leur pension originale. Ils touchent, depuis cette année, 361$ de pension de retraite, par comparaison aux 173$ qu'ils touchaient au début.

Dans le cadre des rajustements progressifs que nous avons effectués, nous avons accordé une plus grande augmentation aux plus vieux retraités. Donc les retraités de 1973 à 1974, ceux de 1967 et d'avant, touchent en moyenne la même somme qui va de 335$ à 380$ par mois. À mon avis, ce rajustement en faveur des retraités les plus âgés semble avoir atteint son objectif. Je crois qu'il nous faudra maintenant adopter une approche quelque peu différente au moment d'apporter d'autres augmentations. À l'heure actuelle, ces retraités touchent des pensions plus ou moins comparables, sans égard à l'année où ils ont pris leur retraite.

M. Turner: Est-ce que vous savez que les retraités se plaignent amèrement de ce que ces augmentations spéciales sont insuffisantes?

M. Masse: Je sais qu'ils se plaignent. Mais 24,610 d'entre eux ont touché le rajustement cette année. Vous savez, ces augmentations ont coûté 339$ millions à la société. Si nous accordions des augmentations supplémentaires à nos retraités, nous en comptons tellement que... Les sociétés de chemins de fer, tant les chemins de fer Nationaux que le Canadien Pacifique, sont dans la même situation: c'est-à-dire que nous comptons huit retraités pour 10 employés. Nous avons demandé à la TPF&C d'effectuer un sondage auprès d'un certain nombre de grandes entreprises. Le nombre de retraités de la Fonction publique fédérale représente 29 p. 100 des effectifs actuels. Pour l'Hydro-Québec, il s'agit de 0,05 p. 100, Bell Canada et d'autres, 0,16 p. 100. Les chemins de fer ont compté tellement d'employés, surtout après la guerre, et la retraite anticipée approche à grands pas. L'amélioration de la productivité de l'industrie des chemins de fer a provoqué une diminution très grande du nombre des employés. Par conséquent, la société est responsable de beaucoup de monde et doit assumer des frais très importants pour verser un rajustement que vous considérez symbolique, monsieur. Mais si comparez leurs prestations actuelles à leurs prestations originales, vous verrez que l'augmentation est assez importante.

Le président: Une dernière question, monsieur Turner.

M. Turner: Les pensions de retraite sont toujours fondées sur le salaire. Lorsque j'ai commencé à travailler au CN, dans les années 40, je touchais 67$ pour 11 jours et 10 nuits. J'ai travaillé dix ans et demi avant que l'on m'autorise à cotiser au régime de retraite. J'ai été obligé de payer 15 p. 100 pour me rattraper. Pensez-vous que vous serez obligés de contribuer davantage au régime de retraite pour verser des prestations aux employés du CN lorsqu'ils atteindront 65 ans? Vous parlez maintenant de 60 ans.

L'argent doit venir de quelque part. On ne peut pas continuellement effectuer des versements sans renflouer le fonds. Vous savez, les oeufs d'or, cela n'existe pas. Vous cotisez au

[*Texte*]

have been looking at this many, many years ago. We tried to get something going when I first started, because I believe that is the solution. The day you start to work, that is the day you start putting money into a fund. You take it out when you are 65. Now, if there is not enough money in there, do you believe that we should be paying more, especially for indexed pensions?

The Chairman: Dr. LeClair.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I think that this is not always the case, but we agree with Mr. Turner entirely in what he just said. Some additional money has to be put in, obviously not all of it from the employees. Some of it has to come from both sides of the equation.

Again our problem is: From where do we take that money? These are not inconsequential amounts; these are extremely high amounts of money. We have to find that elsewhere. We have just, I think, at least I hope, made the case that we need equity because our limits in terms of borrowing are in the process of being achieved. We will not be able to borrow any more. We do not have access to equity. I think it could be proven that we are as efficient as we could be.

Where do we get the additional money, because these are vast sums of money? The employees cannot pay for all of this themselves. That would be inequitous, and I do not think that is what the solution is. Right now, Mr. Turner, as you know, the employees pay for their pensions from the very first day they start.

May I come back to something you said. I have been thinking, in the last five minutes, how I am not so sure that we are giving you the answer that we really feel. In terms of the representation of the pensioners when we negotiate pension benefits, you asked specifically the question: Is that fair? Mr. Masse wisely did not answer that directly. I do not want to be unwise, but I do think that it is not fair. It is not fair. Yet what is the solution?

We have found that the unions are singulary uninterested in having the pensioners as part of the negotiating process. You can understand why, because they and their members will be paying for whatever has to be negotiated. If we put something more in the pension side, it is less that they get, immediate cash or other benefits. There is a reticence there which is understandable.

Should we impose? I am not so sure that, even if we tried, we would get away with it. Should we impose the pensioners as part of the collective bargaining process? As you know very well, you cannot bargain this all by itself. It is a part of the whole process. It is not an easy answer.

We have the same gut feeling you have that something is wrong here, but how do you settle this? We are looking. Unfortunately, we still do not have the answer.

[*Traduction*]

Régime de retraite tant que vous travaillez. Nous aurions peut-être dû nous pencher sur cette situation il y a très longtemps. Nous avons essayé de faire quelque chose lorsque je suis entré en fonction, parce que je pense que c'est la solution. Les employés doivent commencer à cotiser dès le premier jour de leur entrée en fonction. Ils pourront ensuite toucher leur retraite à 64 ans. Pensez-vous que nous devrions verser des prestations supérieures, même indexées, même si le fonds est insuffisant?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, c'est loin d'être toujours le cas, mais je dois dire que je partage l'avis de M. Turner. Il faut augmenter les versements effectués au fonds, mais il est bien évident que cette responsabilité ne revient pas exclusivement aux employés. Les deux parties doivent faire un effort.

Mais où trouver cet argent? C'est notre problème. Il ne s'agit pas de montants minimes, il s'agit d'énormes sommes d'argent. Il nous faut le trouver ailleurs. Je pense, du moins je l'espère, que nous vous avons bien fait comprendre que nous avions besoin d'actifs parce que nous sommes à la veille d'atteindre les limites de notre capacité d'emprunt. Nous ne serons bientôt plus capables d'emprunter. Nous n'avons accès à aucune forme d'actifs. Je pense que nous sommes en mesure de prouver que nous sommes aussi efficaces que possible.

Mais où trouver ces fonds? Vous savez, il s'agit de sommes énormes. Les employés ne peuvent pas verser tout cela. Ce serait injuste, et je ne pense pas que ce soit la solution. Mais comme vous le savez, à l'heure actuelle, monsieur Turner, les employés commencent à cotiser à leur fonds de retraite dès leur entrée en fonction.

Maintenant puis-je revenir sur quelque chose que vous m'avez dit tout à l'heure. J'ai réfléchi au cours des cinq dernières minutes et je doute que nous vous ayons donné la réponse attendue. Vous avez demandé en effet s'il était juste que les retraités ne soient pas représentés dans les négociations sur les prestations de retraite. M. Masse a eu la sagesse de ne pas répondre à cette question directement. Je ne veux pas manquer de prudence, mais j'estime que cette situation est injuste. Elle est injuste. Mais avez-vous une solution à nous proposer?

Nous avons constaté que les syndicats n'avaient pas très envie de voir un retraité faire partie de leur comité de négociations. C'est facile à comprendre, car ce sont eux et leurs membres qui devront payer pour ce qui sera négocié. Si nous accordons un peu plus au régime de retraite, ils toucheront moins en argent ou en autres avantages. C'est une réticence que je comprends bien.

Est-ce que nous devrions l'imposer? Je ne pense pas que cela marcherait, même si nous essayons. Devrions-nous imposer la présence de retraités aux séances de négociations collectives? Comme vous savez, cette question ne peut pas être négociée toute seule. Elle fait partie de tout le processus. Il n'y a pas de réponse facile.

Nous partageons votre avis au sujet de cette lacune, mais quelle est la solution? Nous en cherchons une. Malheureusement, nous n'avons toujours pas trouvé de réponse.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Before I go to Mr. Bockstael, we have left Mr. Bockstael and Mr. Baker on the first round. Then we have Mr. McRae, Mr. Nowlan, Mr. Mayer and Mr. Benjamin on the second round. Obviously we cannot get all of those questioners in before 12.30 p.m.

I wonder if the suggestion made earlier, that the committee meet this afternoon, is an agreeable one. I wonder if the witnesses are free this afternoon. Do you want to answer that question now, Dr. LeClair?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, we can be here this afternoon at 3.00 p.m.

The Chairman: Well, 3.30 p.m. would be the time.

Mr. Benjamin: There is a vote at 4.45 p.m., so we should sit at 3.00 p.m.

The Chairman: I have a report to present in the House at 3.00 p.m. so, obviously, I cannot be here at 3.00 p.m.

If we schedule the meeting for 3.30 p.m. and get started at that time, we will have sufficient time. I shall be here at 3.30 p.m., unless there are a lot of points of order in the House. I have an important meeting I have to attend at 4.00. But the vice-chairman has agreed to take over at that time. My view is there is a consensus to meet at 3.30, and we shall do so.

• 1205

Ms Sirpaul, you may send a notice to that effect immediately.

What I would propose to do is complete the first round here now, and then adjourn and have the second round this afternoon. Is that agreed?

Some Hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. LeClair and Mr. Lawless, I am going to be somewhat parochial in speaking of an issue that is in my own area. A week or so ago the Minister of Transport, with the Minister from the province and Mr. Fletcher, the Divisional Chairman for the railway, reached some agreement on the development in the East Yard of a park, and that has been a long-standing desire of the City of Winnipeg. One of the problems at the East Yard is that Water Street is the principal access from the City of Winnipeg to St. Boniface; and I have explained to you before that what used to be used as a freight shed is quite an eyesore. There has been no upgrading of that building. As landlords, you have not spent any money on it to improve it or maintain it. The question came up before, could these freight sheds be demolished to give the route to St. Boniface a better appearance. I was informed by Mr. Fletcher that no, although at one time there had been talk of calling for tenders to demolish the freight sheds, they now had tenants, or people who were storing equipment or material in these sheds, and consequently there was no reason to demolish them at this time.

[*Translation*]

Le président: Merci, monsieur Turner.

Avant d'accorder la parole à M. Boskstael, il nous reste M. Boskstael et Baker pour le premier tour. J'ai ensuite M. McRae, M. Nowlan, M. Mayer et M. Benjamin pour le deuxième tour. Il est clair qu'il ne nous sera pas possible de donner la parole à tous ces intervenants avant 12h30.

Seriez-vous d'accord pour que le Comité se réunisse cet après-midi, comme il a été proposé plus tôt? Les témoins sont-ils libres cet après-midi? Pouvez-vous répondre à cette question maintenant, monsieur LeClair?

M. LeClair: Monsieur le président, nous pourrions être ici à 15h00.

Le président: Nous nous réunissons en principe à 15h30.

M. Benjamin: Mais il y a un vote à 16h45, il serait donc préférable que nous nous réunissions à 15h00.

Le président: J'ai un rapport à déposer à la Chambre à 15h00, je ne pourrai pas être ici à cette heure-là.

Nous pourrions prévoir de nous rencontrer à 15h30, et si nous commençons à l'heure, nous aurons suffisamment de temps. Je serai ici à 15h30 à moins qu'il n'y ait beaucoup de rappels au règlement à la Chambre. J'ai une réunion importante à 16h00, mais le vice-président accepte de me remplacer. Je pense que nous avons un consensus pour cette réunion à 15h30, nous nous retrouverons donc à cette heure-là.

Mme Sirpaul, ayez donc l'obligeance d'envoyer un avis en ce sens dès maintenant.

Je propose que nous terminions maintenant notre premier tour, que nous levions ensuite la séance et que nous attendions à cet après-midi pour le deuxième tour.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Monsieur LeClair et monsieur Lawless, je vais, avec votre permission, prêcher un peu pour ma paroisse et vous parler d'une question qui m'intéresse particulièrement. Il y a environ une semaine, le ministre des Transports, de concert avec son homologue provincial et M. Fletcher, le directeur de la Division pour les chemins de fer, ont conclu une entente sur l'installation d'un parc dans la partie est de la cour de triage, ce que la municipalité de Winnipeg souhaite depuis longtemps. Mais il y a un problème, en ce sens que la rue Water constitue le principal accès de la ville de Winnipeg à Saint-Boniface. Je vous ai déjà expliqué que l'édifice qui servait d'entrepôt des marchandies choque énormément la vue. L'édifice n'a pas été rénové. Vous, les propriétaires, n'avez rien dépensé pour l'améliorer ou l'entrenir. On vous a déjà demandé s'il n'y aurait pas moyen de démolir ces entrepôts pour donner à l'accès à Saint-Boniface un aspect plus agréable. M. Fletcher m'a dit que non, même si on a déjà envisagé de lancer un appel d'offres pour démolir les entrepôts. On nous a dit qu'ils étaient loués et qu'ils servaient à l'entreposage d'équipement ou de

[*Texte*]

It is becoming more and more apparent, because on the other sides we have the Red River ARC program, which is improving all the river banks. The city has done a tremendous job. When you are travelling west and you come over Provencher Bridge, the right side has all been improved, but the left side looks like a disaster.

I had the experience when I was a city councillor of trying to get the railway to remove a simple little spur line in an area, and it took 11 months, because it had to go to the legal department, the finance department; and it was slower than the Government of Canada in expediting anything. We know a development is going to come there, because road systems and other developments are planned for there. Is it a question of the railroad saying, if we wait long enough, someone else will demolish it for us, or it will be a consideration in settling the agreement and therefore why should we, as the CN, proceed to tear down the building when somebody else will do it for us eventually? That is my question.

You may have to confer with Mr. Fletcher to get the exact details.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I talked to Mr. Fletcher, I think, when you brought this question up some time ago. I have to say this morning that the person in charge of sheds in Canadian National is Mr. Lawless.

The Chairman: Mr. Lawless, the ball has just been passed to you.

Mr. Lawless: Right off the top, Mr. Bockstael, we would have to agree with you that the freight sheds, as are most freight sheds, are an eyesore, particularly when development takes place on one side of the street and it does not take place on the other side of the street.

While Mr. Fletcher has said there are tenants, I think there are only some tenants in there. The building is not fully occupied; only partially occupied. I can only give you the commitment that we will go out and look at it again.

• 1210

We will see if indeed there are alternatives to placing the people in those sheds elsewhere. I know it is just used for storage. It is no longer an active freight shed where we are moving traffic in and out on a daily basis, and, as you know, on that one side virtually nothing is taking place. The doors and the sheds are there and we work it from the other side now.

We will take a look at that. We are really reluctant to put paint on what appears to be a building that is liable to disintegrate, and that is one of the problems we have. So we will look at it and see if we can possibly do something to play our part in making it look a little more respectable, but I think it is going to be a difficult situation.

[*Traduction*]

matériel, et que, par conséquent, il n'y avait aucune raison de les démolir à l'heure actuelle.

La situation devient de plus en plus grave, parce que nous avons de l'autre côté le programme ARC pour la rivière Rouge dont l'objectif est d'améliorer les rivages de la rivière. La municipalité a fait un excellent travail. Si vous allez vers l'ouest par le pont Provencher, vous pouvez voir que le côté droit a été grandement amélioré, mais le côté gauche est un véritable désastre.

Lorsque j'étais conseiller municipal, il m'a fallu 11 mois pour obtenir de la Société des chemins de fer qu'elle retire une toute petite voie latérale, car il a fallu passer par le contentieux et le service des finances. Ils ont pris plus de temps que le gouvernement canadien pour faire quoi que ce soit. Nous savons que ce secteur sera développé parce qu'on a prévu la construction de routes et d'autres installations pour cet endroit. La Société des chemins de fer estime-t-elle que si elle attend assez longtemps, quelqu'un d'autre entreprendra la démolition à sa place? Peut-être pense-t-elle aussi que cette question fera partie de la conclusion de l'accord et qu'elle n'a pas à se préoccuper de la démolition de ces entrepôts si quelqu'un d'autre s'en charge. C'est ce que j'aimerais savoir.

Peut-être devez-vous consulter M. Fletcher pour obtenir des détails précis.

M. LeClair: Monsieur le président, j'en ai parlé à M. Fletcher lorsque vous avez soulevé cette question il y a un certain temps déjà. Je tiens à vous signaler ce matin que la personne qui est responsable des entrepôts pour le CN est M. Lawless.

Le président: Monsieur Lawless, on vient de vous renvoyer la balle.

M. Lawless: Monsieur Bockstael, on ne peut faire autrement qu'être d'accord avec vous en ce sens que les entrepôts de marchandise choquent la vue, surtout lorsqu'un côté de la rue est aménagé et que rien ne se passe de l'autre côté.

Même si M. Fletcher vous a dit qu'il y avait des locataires, je pense que les édifices ne sont pas complètement utilisés. Il ne le sont qu'en partie. Je ne peux rien faire de plus que de m'engager à aller voir sur place ce qu'il en est au juste.

Nous allons voir s'il n'y a pas moyen de réinstaller ailleurs les gens qui occupent ces locaux. Je sais qu'ils ne servent que pour l'entreposage. Ce hangar ne sert plus à l'entreposage de marchandises quotidiennement, et comme vous le savez, il n'y a presque qu'aucune activité d'un côté. Les portes et la structure existent toujours, et nous utilisons l'autre côté.

Nous allons voir ce qu'il en est au juste. Nous hésitons beaucoup à peindre une structure qui va s'en doute se désintégrer sous peu, c'est l'un de nos problèmes. Nous allons donc voir s'il n'y a pas moyen de faire quelque chose pour améliorer la situation, mais je pense que ce sera très difficile.

[*Text*]

Mr. Bockstael: May I make a suggestion for your consideration, Mr. Lawless?

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Bockstael: The superstructure would be very simple to demolish. There would not be much cost to it.

Mr. Lawless: No.

Mr. Bockstael: I know that it is the hundreds of metres of concrete work of the base that would be hard to demolish. It seems to me that the base or the foundation could remain as a line of demarcation for traffic. It sets the limits to the road allowance. The foundation could remain, but I was wondering, because you people do an awful lot of advertising—we watch television and we hear all the great things that CN does for Canada—if, with your designers, with your artists and your advertising people, the superstructure could not be removed and some display advertising that would bring you revenue or could offset some of your expenses could be put there with imagination to beautify the whole area in the interim.

Mr. Lawless: We will look at it with that suggestion in mind.

Mr. Bockstael: All right. I have no other questions. Thank you.

The Chairman: That was very brief, Mr. Bockstael. Thank you.

Mr. Baker.

Mr. Baker: Thank you, Mr. Chairman.

I would also like to welcome the witnesses here today. I am wondering, first of all, whether or not you gentlemen cover the CN buses in Newfoundland.

Dr. LeClair: Yes.

Mr. Baker: You do. I did not take notice of a mention of CN buses in the entire annual report.

Dr. LeClair: They are called roadcruisers.

Mr. Baker: My first question is why for the past five years, if you gentlemen would know, has there been no drinking water in the washrooms of your roadcruisers?

Dr. LeClair: I certainly do not know the answer. Perhaps Mr. Lawless, who is responsible for Terra Transport, has the answer.

Mr. Lawless: I get all the easy ones.

I have no idea why there is no water. We will certainly check that out and let you know. If there is a reason we will let you know, and certainly if there is no reason we will make sure there is water in the washrooms.

Mr. Baker: The intent, Mr. Chairman, was to have water in the washrooms of the roadcruisers because the sinks are there and the soap is there but there is no water. At times there are what they call Wet Ones on the wall, but sometimes all the Wet Ones are gone. You know what I am talking about? Wet Ones is a trademark.

[*Translation*]

M. Bockstael: Puis-je vous recommander quelque chose, monsieur Lawless?

M. Lawless: Oui.

M. Bockstael: Il serait très facile de la démolir, cela ne coûterait pas très cher.

M. Lawless: Non.

M. Bockstael: Je sais que ce sont les centaines de mètres de béton armé de la base qu'il serait difficile de démolir. Mais peut-être que cette base ou la fondation pourrait servir de ligne de démarcation pour la circulation. Elle pourrait délimiter la route. La fondation pourrait rester et je me demande puisque vous faites énormément de publicité—nous regardons la télévision et nous voyons tout ce que leCN fait de grand pour le Canada—si vous ne pourriez pas trouver avec vos dessinateurs, vos artistes et vos publicistes, une solution pour démolir ce bâtiment, faire un peu de publicité pour vous attirer des revenus et compenser certains de vos frais. Il me semble qu'avec un peu d'imagination, cela améliorerait beaucoup tout le secteur dans l'intervalle.

M. Lawless: Nous irons voir sur place et nous gardons votre idée en tête.

M. Bockstael: Très bien. Je n'ai pas d'autre question à poser. Merci.

Le président: Vous avez été bref, monsieur Bockstael. Merci.

Monsieur Baker.

M. Baker: Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux témoins d'aujourd'hui. Je voudrais d'abord savoir si vous vous occupez ou non des autobus du CN à Terre-Neuve.

M. LeClair: Oui.

M. Baker: Je vois. Mais vous n'y faites aucunement allusion dans votre rapport annuel.

M. LeClair: Oui, nous les appelons des routiers.

M. Baker: Voici ma première question. Pouvez-vous me dire, messieurs, pourquoi il n'y a pas d'eau potable dans les toilettes de vos autobus depuis cinq ans?

M. LeClair: Je ne connais pas la réponse. Peut-être que M. Lawless, qui est responsable de Terra Transport, pourra vous répondre.

M. Lawless: On m'adresse toutes les questions faciles.

Je ne sais absolument pas pourquoi il n'y a pas d'eau potable dans les autobus. Nous allons vérifier et vous le dire. Si nous trouvons les raisons, nous vous les ferons connaître. Et s'il n'y a pas de raison, nous veillerons à ce que de l'eau soit disponible.

M. Baker: Je pose cette question, monsieur le président, parce qu'il me semble qu'on a eu l'intention au départ de mettre de l'eau dans les toilettes de ces autobus puisqu'il y a des éviers et du savon. Il y a parfois de petites serviettes humides au mur, mais il arrive aussi souvent qu'il n'en reste plus. Vous savez ce dont je parle? La marque de commerce est *Wet Ones*.

[*Texte*]

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Baker: So I suppose that is a very important question for everybody who travels the CN roadcruisers, the fact that there is no drinking water. You can imagine travelling for 8, 9 and 10 hours because we have no railway and no drinking water.

My second question is this. You also control the ferries that cross the gulf. It is a small point perhaps, but a very major point on behalf of the travelling public: When you get off the CN bus in Port-aux-Basques you are transported to the ferry boat in an automobile owned by CN, but when you get off the ferry boat in North Sydney you have to hire a taxi to go to the train station. Do any of you gentlemen know the logic behind that?

The Chairman: Why would you want to go to the train station if there is no train?

Mr. Baker: In Sydney, Nova Scotia.

The Chairman: Oh, in Sydney. I thought you said . . . I am sorry.

Mr. Baker: Why the distinction? If you have a minibus service on the Newfoundland side, why would you not have a minibus service to connect up . . . ? Here I am presuming that Canadian National operates as a unit, that if somebody decides to travel by bus, boat and train across the country there is some connection between these three entities to provide that type of service.

• 1215

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I have a problem with jurisdiction. Mr. Lawless takes them to the ferry and Mr. Franklin takes them across the ferry. But I think we will have to take that question under advisement. I think it is an important one. We do not have the answer as to whom, and if not, why not. There is just one little correction, though.

As you know, we are not responsible for the train after that; that is VIA. But the connections between CN Marine at Sydney and whatever other modes of transportation we will take a look at and report, Mr. Chairman, to the Hon. Member through you in writing.

Mr. Baker: I cannot ask the third question, then, because that is out of your jurisdiction. I want to know why there is not a mirror in the men's washroom in the train station, where you have to wait for several hours for the first train to take you down through Nova Scotia.

Mr. Lawless: Is that North Sydney?

Mr. Baker: North Sydney.

Dr. LeClair: That is our station still, as of now. So we will take a look at that one as well.

Mr. Baker: I would like to have a financial breakdown of your roadcruiser operation for this past year.

[*Traduction*]

M. Lawless: Oui, je vois.

M. Baker: À mon avis, l'absence d'eau potable est une question très importante pour les voyageurs qui utilisent le service d'autobus du CN. Vous pouvez très bien imaginer ce que cela peut représenter, huit, neuf ou 10 heures de transport par autobus sans eau potable, parce qu'il n'y a pas de train.

Voici ma deuxième question. Vous êtes également responsable des traversiers qui traversent le golfe. Ce n'est peut-être pas une question bien grave, mais elle n'en demeure pas moins importante pour les voyageurs: lorsque vous débarquez de l'autobus du CN à Port-aux-Basques, vous êtes transporté au traversier par une voiture qui appartient au CN. Lorsque vous débarquez du traversier à Nord Sydney, vous devez prendre un taxi pour vous rendre à la gare. Est-ce quelqu'un peut m'expliquer la logique de tout cela?

Le président: Mais pourquoi essayer de vous rendre à la gare s'il n'y a pas de train?

M. Baker: Je vous parle de Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Le président: Ah, je vois. Sydney. Je croyais que vous aviez dit . . . Je suis désolé.

M. Baker: Mais pourquoi fait-on la différence? Si vous avez un service de navette du côté de Terre-Neuve, pourquoi n'offrez-vous pas le même service pour relier . . . ? Mais je dis souvent, supposons que le CN fonctionne en tant qu'unité, cela veut dire que si quelqu'un décide de se déplacer par autobus, bateau et train à travers le pays, il y aura un service de navette entre ces trois moyens de transport.

M. LeClair: Monsieur le président, j'ai un problème de compétence. M. Lawless s'occupe du transport des voyageurs jusqu'au traversier, et M. Franklin se charge d'eux sur le traversier. Je préférerais prendre cette question en considération. Elle est à mon avis très importante. Nous ne pouvons pas vous dire qui est responsable, et sinon, pourquoi pas. J'aimerais quand même apporter une petite correction.

Comme vous le savez, nous ne sommes pas responsables du train, c'est VIA qui est responsable. Il nous faudrait examiner la question pour ce qui concerne les correspondances entre CN Marine à Sydney et les autres modes de transport, monsieur le président, et répondre à l'honorable député par écrit.

M. Baker: Alors je ne peux pas vous poser ma troisième question, parce qu'elle ne relève pas de votre compétence. J'aimerais savoir pourquoi il n'y a pas de miroir dans les toilettes des hommes à la gare, où il faut attendre plusieurs heures avant d'avoir le premier train qui traverse la Nouvelle-Écosse.

M. Lawless: Voulez-vous parler de Sydney Nord?

M. Baker: Sydney Nord, en effet.

M. LeClair: Cette gare relève encore de notre compétence. Je vais donc m'occuper de cette question également.

M. Baker: J'aimerais voir le bilan financier de votre service routier pour l'année qui vient de se terminer.

[*Text*]

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I am not so sure.

Mr. Baker: In writing.

Dr. LeClair: We may or may not be able to give it to you. With your permission . . .

The Chairman: Just a moment, Dr. LeClair, I did not hear. It is the breakdown of what?

Mr. Baker: I wanted to know what the financial breakdown was of the CN roadcruiser service in Newfoundland; that is, how much they make and how much they lose on their roadcruiser service in Newfoundland.

Dr. LeClair: We will try to give this to you this afternoon. It may take us a while to get it directly. Why do we not try to give this to you in detail this afternoon?

The Chairman: I think that is fair enough, Dr. LeClair.

Mr. Baker: I have one final question. Perhaps Mr. Lawless will answer this question, since it has to do with Terra Nova Telecommuncations, what we commonly refer to as TNT. Oh, we Have Mr. Franklin here, okay.

Every time I read the annual report, the language used is somewhat cloudy in describing the profit position of this company. Despite only slow economic growth, Terra Nova Tel's net income improved by 21% to $5.1 million, mainly through substantial productivity gains and limited rate increases. My main reason for asking this question is this. I can tell you now that telephone company is the best telephone company in Canada, bar none, but I have a problem with the company. The company does not have sick leave in its agreements with its employees. There is no sick leave provision for the employees of Terra Nova Tel.

Mr. Chairman, I would like sometime to have something in writing telling me why there is no sick leave for employees of what I always say is a very profitable operation. But every time the rate increases are applied for and there are hearings, Mr. Franklin would say: Well, no, we are really not making that much money because we have to invest it in capital expenditures which are ongoing. I can understand the logic of why he would have to say that, but my main concern is on behalf of the employees, all of whom I represent. It has been a sore point with them and it is a sore point with me, especially when I do look at the fact that you have made it into a very, very profitable company.

• 1220

The Chairman: Just before Mr. Franklin answers, I find it quite incredible, if your statement is true, that there is no sick leave provision for the employees of TNT. I have to piggyback a question or two onto yours.

I assume that there is a bargaining unit. I assume that there are negotiations between TNT and the employees' bargaining unit. I would have to wonder whether that has ever been brought up in negotiations.

[*Translation*]

M. LeClair: Monsieur le président, je ne suis pas certain.

M. Baker: Par écrit.

M. LeClair: Je ne sais pas si je peux vous le transmettre. Avec votre permission . . .

Le président: Un instant, monsieur LeClair, je n'ai pas entendu la question. Vous voulez avoir le bilan financier de quoi au juste?

M. Baker: J'aimerais connaître le bilan financier du service routier du CN à Terre-Neuve. J'aimerais connaître les revenus et les déficits de ce service à Terre-Neuve.

M. LeClair: Nous pouvons essayer de vous remettre cela cet après-midi. Il se peut que cela nous prenne un peu de temps pour mettre la main dessus. Peut-être pourrions-nous essayer de vous remettre ces détails cet après-midi?

Le président: Je ne pense pas que cela pose de problème, monsieur LeClair.

M. Baker: J'aurais une dernière question à poser. Peut-être M. Lawless pourrait-il y répondre puisqu'elle concerne Terra Nova Télécommunications, que nous appelons communément TNT. Ah, M. Franklin est ici, très bien.

Chaque fois que j'ai lu le rapport annuel, je trouve que la description des profits réalisés par la société est assez obscure. En dépit d'une faible croissance économique, le revenu net de Terra Nova Tel s'est amélioré de 21 p. 100 et s'élève à 5.1 millions de dollars surtout grâce à des gains considérables de productivité et à des augmentations de tarif limitées. Voici pourquoi je vous pose cette question. Il n'y a pas de meilleure compagnie de téléphone au Canada, mais j'ai un petit problème concernant cette entreprise. La convention de cette société ne prévoit pas de congés de maladie pour ses employés. Les employés de Terra Nova Tel n'ont pas droit à des congés de maladie.

Monsieur le président, j'aimerais que l'on m'explique par écrit pourquoi les employés de cette société n'ont pas de congés de maladie, surtout du fait qu'il s'agit, comme je l'ai toujours dit, d'une entreprise très rentable. Chaque fois que la société demande l'autorisation d'augmenter ses tarifs, M. Franklin déclare aux audiences: eh bien, nous ne faisons pas tellement d'argent parce que nous en avons besoin pour nos dépenses en capital qui continuent. Je comprends pourquoi il se sent obligé de le dire, mais moi, je me préoccupe surtout des employés, car je les représente tous. C'est un problème qui les préoccupe et qui me préoccupe aussi, d'autant plus que cette entreprise est devenue extrêmement rentable.

Le président: Juste avant de répondre à M. Franklin, je trouve absolument incroyable, si ce que vous dites est vrai, qu'il n'y ait pas de congé de maladie pour les employés de TNT. J'aurais une ou deux questions complémentaires à poser.

Je suppose qu'il existe une unité de négociations, que celle-ci négocie avec TNT. N'en a-t-il jamais été question dans les négociations?

[*Texte*]

Mr. Baker: It is brought up every year, Mr. Chairman.

The Chairman: In this day and age, I find it incredible that a Crown corporation would not have a sick leave package in their agreement. But we will let Mr. Franklin deal with it. Mr. Franklin.

Mr. Franklin: Thank you, Mr. Chairman. Yes, there are union negotiations; yes, the item comes before the negotiators. Frankly, I believe there are sick leave benefits. I think what Mr. Baker is saying is that they may not be at level that are satisfactory to his employees. But I would not agree at this stage that there are no sick leave benefits. I will undertake to look at it, but I believe there are sick benefits, Mr. Chairman.

Mr. Baker: I am glad you think there are sick leave benefits. Because, when you check, you will discover there are not. And that will make my case even stronger.

Mr. Franklin: Perhaps. If there are not, which will surprise me, it is the result of bargaining and negotiations in which the union and the management have put all of their requirements on the table, and they have traded them. And if the unions have traded that for something, well, that is part of the bargaining process. But I will check for you to make sure.

Secondly, I would like too address the profit side of that. You are right; we do need the funds for investment to provide that excellent service. But I would just like to mention that perhaps your perception and mine of the real profitability of that company is a little different. The profitability in 1983 was 5.9% return on its investment. And I do not know about you, but I would not put my own funds out at 5.9%. However, they have made remarkable progress there. We are very, very proud of the telephone company. And I will respond to your other question as soon as I can.

Mr. Baker: Good.

The Chairman: Okay, Mr. Baker.

With that, I would like to thank the witnesses . . .

Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, to eliminate a further answer. This afternoon I have been able to turn up the financial figures for 1983 and 1982 for the Newfoundland roadcruiser service for you. In 1982, there were operating revenues of $4.2 million, and operating expenses of $4.6 million, for a loss of—we will round the figures—$453,000 in 1982.

In 1983, there were operating revenues of $4.8 million; operating expenses of $5 million, for an operating loss of $248,000.

The Chairman: Thank you, Mr. Lawless.

I want to thank the witnesses on two counts: first of all, for what I consider to have been very forthright answers this morning; and secondly, for your agreement to reappear this afternoon. We will try to get it cleared up so that hopefully we can dispense with any further meetings prior to the end of June with CN. But that is not a promise.

[*Traduction*]

M. Baker: Tous les ans, monsieur le président.

Le président: Il me paraît incroyable que, à notre époque, une société d'État n'ait pas dans sa convention collective des congés de maladie. Nous laisserons toutefois M. Franklin répondre.

M. Franklin: Merci, monsieur le président. Il y a en effet des négociations syndicales; la question est soulevée. Très franchement, je crois qu'il existe des congés de maladie. Ce que dit M. Baker, à mon avis, c'est qu'il n'y en a peut-être pas autant que le souhaiteraient les employés. Je ne puis toutefois convenir qu'il n'existe pas de congés de maladie. Je vérifierai, mais je crois qu'il y en a, monsieur le président.

M. Baker: J'en suis heureux, car lorsque vous vérifierez, vous vous apercevrez qu'il n'y en a pas. Cela confirmera encore ce que je dis.

M. Franklin: Peut-être. S'il n'y en a pas, ce qui me surprendrait, c'est le résultat de négociations au cours desquelles la direction et les syndicats se sont mis d'accord sur ce qu'ils voulaient accepter. Si les syndicats ont échangé cela contre quelque chose d'autre, cela fait partie du processus de négociation. Je vérifierai tout de même, pour m'en assurer.

Deuxièmement, j'aimerais répondre à votre question sur les bénéfices. Vous avez raison, ces fonds sont nécessaires aux investissements pour offrir cet excellent service. Je veux simplement vous signaler que nous n'avons peut-être pas tout à fait la même perception des bénéfices de cette société. En 1983, les bénéfices par rapport aux investissements étaient de 5,9 p. 100. Je ne sais pas ce que vous en pensez, mais je n'investirais pas personnellement à 5,9 p. 100. Les choses se sont néanmoins considérablement améliorées. Nous sommes extrêmement fiers de notre compagnie téléphonique. Je répondrai à votre autre question dès que possible.

M. Baker: Bien.

Le président: Bien, monsieur Baker.

Cela dit, je remercie les témoins . . .

Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président, pour régler une autre question, j'ai réussi à obtenir les chiffres financiers pour le service routier. En 1982, les revenus étaient de 4,2 millions de dollars, alors que les dépenses s'élevaient à 4,6 millions, ce qui représente une perte d'environ 453,000$ en 1982.

En 1983, les revenus étaient de 4,8 millions de dollars et les dépenses de 5 millions de dollars, soit une perte de 248,000$.

Le président: Merci, monsieur Lawless.

Je remercie les témoins d'avoir tout d'abord été très directs dans leurs réponses ce matin, deuxièmement, d'avoir accepté de revenir cet après-midi. Nous essaierons d'en terminer pour éviter d'autres réunions avec le CN avant la fin juin. Ce n'est toutefois pas une promesse.

[*Text*]

However, with that, Members will receive notices in their offices of a meeting for 3.30 this afternoon.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

• 1533

The Chairman: Order please. We are resuming examination of our reference, the Annual Report for 1983 of Canadian National. When we adjourned at 12.30 p.m., we had heard everyone on the first round except Mr. Forrestall and Mr. Blaikie. So I will hear those two first.

However, I have been informed by Dr. LeClair, that he has received answers to some of the questions we asked this morning, and I think it would be a good idea to put those on the record right now so that we can have them in this day's proceedings. Would you proceed with that, Dr. LeClair, please.

Dr. LeClair: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Baker had a few questions, to which, during the lunch break, we have been able to get the answers to. With your permission we would like to put that on the record. Perhaps I should start with Mr. Lawless, and more specifically the question of the sick leave in Terre Nova Tel. I am sorry, Mr. Franklin.

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. Robert C. Franklin (Executive Vice-President, Canadian National Railways): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Baker, during the lunch hour we did investigate the questions you had and I can tell you that in Terre Nova Tel, the benefits package that is provided to the union employees there is identical to the benefits package which is provided to every other unionized CN employee from coast to coast. It is a railway contract and there are no differences whatsoever.

• 1535

I am not aware of any dissatisfaction with this benefit package elsewhere in the country, but it appears to be of some concern in Newfoundland, and I would be pleased to address it if I knew what the concern was. But I can assure that it is the same benefits package as it is everywhere else.

You also asked a question, sir, about the transportation between CN Marine and the roadcruiser. There is a minibus at Port aux Basques. It takes passengers from the CN Marine terminal to the CN Marine ship. The difference is that the roadcruiser happens to dock at the CN Marine terminal, but the bus is really from the CN Marine terminal to the ship, which is some distance away. It does not provide a similar service in North Sydney because the terminal there is a CN Marine terminal, and it is their opinion that the responsibility for taking passengers from the terminal to, say, the VIA

[*Translation*]

Cela dit, les députés recevront à leur bureau un avis de convocation pour 15h30 cet après-midi.

La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'examen de notre ordre de renvoi, le rapport annuel du Canadien national de 1983. Lorsque nous avons ajourné à 12h30, nous avions entendu tout le monde au premier tour, sauf MM. Forrestall et Blaikie. C'est donc eux qui commenceront cet après-midi.

M. LeClair m'a toutefois informé qu'il avait reçu des réponses à certaines questions posées ce matin, et je crois qu'il serait probablement bon de les indiquer immédiatement pour qu'elles paraissent au procès-verbal d'aujourd'hui. Vous pouvez y aller, monsieur LeClair.

M. LeClair: Merci, monsieur le président.

M. Baker avait un certain nombre de questions sur lesquelles j'ai pu obtenir des réponses pendant l'heure du repas. Si vous le permettez, nous aimerions les donner. Je demanderai d'abord à M. Lawless de répondre avec précision à la question des congés de maladie à Terre Nova Tel. Excusez-moi M. Franklin.

Le président: Monsieur Franklin.

M. Robert C. Franklin (vice-président directeur général, chemin de fer Canadien National): Merci, monsieur le président.

Monsieur Baker, pendant l'heure du repas, nous avons vérifié la situation, et je puis vous dire qu'à Terre Nova Tel, les avantages sociaux offerts aux syndiqués sont identiques à ceux qui sont offerts à tout autre employé syndiqué du CN, d'un océan à l'autre. Il s'agit d'un contrat avec les chemins de fer, et c'est exactement la même chose.

A ma connaissance, cet ensemble d'avantages sociaux paraît satisfaisant dans l'ensemble du pays, mais il semble que certains ne soient pas satisfaits à Terre-Neuve. Je ne demanderais pas mieux que d'étudier la question si je savais quel est le sujet d'insatisfaction. Je puis vous assurer que ce sont les mêmes avantages sociaux que partout ailleurs.

Vous avez également posé une question sur les transports entre le CN Maritime et les transports routiers. Il y a un minibus à Port aux Basques. Il emmène les voyageurs de la gare maritime du CN au bateau du CN. La différence est que l'autobus s'arrête à la gare maritime du CN, alors que le minibus va de la gare maritime au bateau, qui est assez loin. Il n'y a pas le même service à North Sydney parce que là, la gare est une gare maritime du CN et que l'on estime que la responsabilité du transport des voyageurs entre la gare

[*Texte*]

station or somewhere else, is a VIA responsibility not a CN Marine.

The Chairman: Is that it?

Mr. Franklin: Yes.

The Chairman: Dr. LeClair?

Dr. LeClair: Mr. Lawless also had some other answers to some of the questions that were asked by Mr. Baker.

The Chairman: Mr. Lawless?

Mr. Lawless: Mr. Baker asked a question with respect to the roadcruisers. More specifically, the question of drinking water in the washrooms on board the roadcruiser. The information I have is that, looking at the roadcruiser services and the amenities that are available, they are fully standard with most of the long distance bus services in North America. The drinking water on board, continues to be a real difficulty. It is a major difficulty. The information we have is that really no other long distance buses have this type of facility, and I guess there is a good reason for this.

Roadcruiser has tried many times to accommodate this situation, and one of the difficulties they run into is that they cannot always get, what they call, potable water, in some of towns; water that is really recommended for drinking without boiling. Port aux Basques is a good example. Apparently in Port aux Basques, there are signs everywhere that the water is not to be used without boiling first. Also, in the wintertime there is a problem with freezing.

Mr. Forrestall: If I were a Newfoundlander I would not sit still for that.

The Chairman: Your turn is coming up right away, Mr. Forrestall.

Mr. Lawless: There is also a problem with freezing in the winter, on buses such as these. But when one looks at it, there is no real inconvenience for the passengers because the maximum distance between stops is only an hour and 30 minutes. Passengers can bring their own non-alcoholic drinks on board, and they do this. The only other thing I would add is that you mentioned that there is not always a sufficient number of wet ones around. We will make sure that this is taken care of.

Incidentally, we have received no real complaints about this for a considerable period of time.

Mr. Baker: Can I make one statement, Mr. Chairman?

The Chairman: Very briefly, yes, in view of the fact that you asked the questions, and they are only being answered now—and I do not say that in any critical way—I will give you a chance to ask one question.

Mr. Baker: I think, Mr. Chairman, Mr. Benjamin and Mr. Forrestall would have probably made the same commment as I am about to make, and that is that the fact that there is no drinking water, suitable for drinking, available at the stops of the CN buses, is certainly no excuse.

[*Traduction*]

maritime et la gare VIA, par exemple, ou ailleurs, revient à VIA et non pas au CN.

Le président: C'est cela?

M. Franklin: Oui.

Le président: Monsieur LeClair?

M. LeClair: M. Lawless a également d'autres réponses à donner à certaines questions posées par M. Baker.

Le président: Monsieur Lawless?

M. Lawless: M. Baker a posé une question à propos des autobus. Plus précisément, à propos de l'eau courante dans les toilettes. Je crois que nos services d'autobus offrent tout à fait le même confort que la plupart des services d'autobus interurbains en Amérique du Nord. L'eau potable à bord reste un véritable problème. Mais c'est le même problème pour tout le monde, car nous ne croyons pas qu'il existe d'autres services d'autobus interurbains offrant ce genre de confort, et cela se comprend.

On a essayé à plusieurs reprises de remédier à cette situation; une des difficultés est que dans certaines villes, on ne peut pas toujours trouver ce que l'on appelle de l'eau potable, c'est-à-dire de l'eau véritablement recommandée sans qu'elle soit bouillie. Port aux Basques en est un bon exemple. Apparemment, à Port aux Basques, il y a partout des panneaux indiquant qu'il faut d'abord bouillir l'eau. D'autre part, en hiver, l'eau gèle.

M. Forrestall: Si j'habitais Terre-Neuve, je trouverais cela inacceptable.

Le président: C'est bientôt à vous, monsieur Forrestall.

M. Lawless: Il y a également le problème de la congélation, l'hiver dans des autobus semblables. Quand on y réfléchit, toutefois, cela n'est pas véritablement gênant pour les voyageurs, étant donné que le temps maximum entre les arrêts est d'une heure et demie. Ils peuvent apporter leur propre boisson non alcoolisée à bord, et c'est ce qu'ils font. J'ajouterai simplement encore que vous avez dit qu'il n'y avait pas toujours suffisamment d'essuie-mains humides. Nous veillerons à ce qu'il y en ait.

Je dois d'ailleurs vous dire que nous n'avons pas reçu de plaintes réelles à ce sujet depuis très longtemps.

M. Baker: Me permettez-vous un commentaire, monsieur le président?

Le président: Très bref, oui, étant donné que vous avez posé des questions et que l'on y répond seulement maintenant. Ce n'est d'ailleurs pas une critique, je vous autorise à poser une question.

M. Baker: Je crois d'ailleurs que M. Benjamin et M. Forrestall auraient probablement fait le commentaire que je vais faire à savoir que l'absence d'eau potable aux arrêts des autobus du CN n'est certainement pas une excuse.

[*Text*]

The other part of the argument which was supplied to Mr. Lawless is that they would have a problem with freezing in the winter, and this is a standard problem with most buses. I am just wondering, then, why they have the sinks, why they have the tap, why they have soap, if they cannot have any water. I do not accept that rationale.

The other point, Mr. Chairman, relates to sick leave, and Mr. Franklin has said that it is the same benefits package of all other CN operations.

• 1540

Mr. Chairman, I want to tell you and tell the committee that I raise this because one of my constituents has to do his chemotherapy on his lunch-hour break because he cannot afford to take the afternoon off. He just cannot afford the cut, the dock in his pay. There is no system in effect. Now what the gentleman is referring to, Mr. Chairman, is this. When there is no sick leave by a company, then the employees make a private deal with an outside independent firm like Blue Cross or Sun Life, and then you make a claim after a three or four day period and it takes you two months to get paid from Sun Life. They have no sick leave benefits. If that is the same benefits package of all CN employees, then, sir, I would have to say that it deserves re-examination.

The Chairman: Dr. LeClair.

Dr. LeClair: This opens up a new vista. Perhaps we should now define what benefits we are talking about. The original question this morning was that there were no sick leave benefits. There are. We can now, if you wish, get involved with the details as to whether they are adequate or not and whether there is a waiting period of three days. We know there is a waiting period of three days, and our understanding is that this is the problem. We can come back to this later and discuss the sick leave benefits throughout the corporation and whether they are adequate or not.

The Chairman: All right. I think that is a good idea because I do want to get on with the additional questioning. However, Mr. Lawless may want . . .

Mr. Lawless: The second question asked by Mr. Baker concerning the washrooms in North Sydney indicated that there were no mirrors in the washrooms there. We have checked and we have two answers for you.

The Chairman: Yes and no!

Mr. Lawless: No, no they are both for the record. In the men's washroom we have a mirror that is one-and-a-half by one-and-a-half. In the ladies' washroom we have one that is two by two. Some discrimination, but there are the mirrors.

The Chairman: Feet or inches? Centimetres or metres?

Mr. Lawless: In case you would wondering about Sydney, we have the same amenities.

The Chairman: Thank you. I am going to move on now to Mr. Forrestall. Ten minutes, please, Mr. Forrestall.

[*Translation*]

D'autre part, le problème du gel dont a parlé M. Lawless, est un problème commun à tous les autobus. Je me demande alors simplement pourquoi il y a des éviers, un robinet, du savon, si on ne peut pas avoir d'eau. Je ne puis accepter ce raisonnement.

Quant aux congés de maladie, monsieur le président, M. Franklin a déclaré qu'il s'agit des mêmes avantages sociaux que pour tous les autres services du CN.

Monsieur le président, je dois vous dire ainsi qu'au Comité que j'ai soulevé cette question car un de mes électeurs doit faire sa chimiothérapie pendant son heure de déjeuner parce qu'il ne peut se permettre de prendre l'après-midi. Il ne peut se permettre la réduction de salaire. Il n'existe pas de disposition à cet effet. Ce qu'on vient de dire c'est que lorsqu'il n'y a pas de congé de maladie offert par une société, les employés signent un contrat privé avec un groupe indépendant comme la Croix-Bleue ou Sun Life et, après une période de trois ou quatre jours, demandent un remboursement. Sun Life ne rembourse qu'après deux mois. Il n'y a donc pas de congé de maladie. Si c'est la même chose pour tous les employés du CN, cela mérite d'être réexaminé.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: C'est alors autre chose. Peut-être devrions-nous définir exactement ce que sont ces avantages sociaux. Ce matin, la question initiale portait sur les congés de maladie. Il y en a. Si vous voulez, nous pouvons maintenant vous donner les détails qui vous permettront de juger s'ils sont suffisants ou non et s'il faut vraiment attendre une période de trois jours. Nous sommes au courant de cette période d'attente et il semble que ce soit le problème. Nous pourrons y revenir plus tard et discuter des questions de congés de maladie dans toute la société.

Le président: D'accord. Je crois que c'est une bonne idée car j'aimerais passer maintenant aux autres questions. M. Lawless veut peut-être toutefois . . .

M. Lawless: La deuxième question posée par M. Baker portait sur les toilettes à North Bay dans lesquelles il n'y avait pas de glaces. Après avoir vérifié, nous avons deux réponses à donner.

Le président: Oui et non!

M. Lawless: Non, deux renseignements. Dans les toilettes messieurs, nous avons une glace d'un et demi sur un et demi. Dans les toilettes de dames, la glace a deux sur deux. C'est peut-être de la discrimination, mais il y a des glaces.

Le président: C'est en pieds ou en pouces? En centimètres ou en mètres?

M. Lawless: Pour Sydney, nous avons la même chose.

Le président: Merci. Je donne maintenant la parole à M. Forrestall. Dix minutes, s'il vous plaît, monsieur Forrestall.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I want to ask a question and I would hope our distinguished witnesses would think about it for a moment or two before they respond. In the interim, I will ask one or two specific questions on an entirely different matter. My first question, Mr. Chairman, is this. I would like to understand and to have our colleagues understand exactly and precisely what the status is between Canadian National, or any of its agents or representatives, and what may now be under a variety of forms but which we understand to be CAST. I would like them to think about that for a moment. I am trying to project myself down the road with respect to that.

Before they respond to that, I wish to make a couple of observations that I hope will back up Mr. Nowlan, Mr. Benjamin and other members of this committee with respect to an undertaking we gave to pensioners some time ago in the hopes that it reinforces a commitment that I think we all have and an obligation we all have to bring this to some kind of a head. I followed, as I am sure all Members of Parliament did, Mr. Chairman, the activity and work and the evidence presented to and heard by the Task Force on Pension Reform. I wanted to quote on two very brief occasions from the Minutes and Proceedings and Evidence of that special committee, dated Thursday, October 20, 1983.

• 1545

If they have already been placed on the record, I apologize and I will accept your interruption.

I wanted first to refer to an exchange that was taking place between Mr. MacDougall, the chairman, other members of that distinguished committee, in which they were trying to get at, and trying to understand, the differences between, in this particular case . . . because in a moment or two I will quote from Mr. Sinclair about Canada—in which that committee was trying to understand why one corporation would approach the question of their employees in one way and another corporation in an entirely different way, when in fact both corporations accepted the principles by which pensions were being awarded.

I want to quote a distinguished member of the commission, as established by the Minister of Health and Welfare, Madam Bégin. I am quoting Mr. Douglas Fullerton, who was a full member of the commission, and who later became an associate member of that commission, because of the concern that he expresses here.

> I say the dialogue is going on. Why such a disparity between Canadian National and Bell? An explanation has been given in part . . .

—and I will not remind the members of what that evidence was; but in response to Mr. Frith, the distinguished chairman of that committee—an inquest of information about why there is a difference; why a corporate difference in essentially similar regimes.

Mr. Fullerton had this to say, as I mentioned, on October 23, 1983, last fall. He said:

> I am involved in this because Madam Bégin gave me the task of examining the CN pension proposal in terms of the

[*Traduction*]

M. Forrestall: Monsieur le président, j'espère que nos éminents témoins réfléchiront une seconde ou deux avant de répondre à la question que je vais poser. En attendant, je vais poser une ou deux questions précises sur un sujet entièrement différent. J'aimerais en effet comprendre et permettre à nos collègues de comprendre exactement et précisément quelle est la situation entre Canadien National ou n'importe quel de ses agents ou représentants et ce qui peut maintenant venir sous toutes sortes de formes mais que nous appelons CAST. J'aimerais qu'ils y réfléchissent un instant. J'essaie de voir les choses à long terme.

Avant qu'ils ne répondent, je ferais une ou deux observations qui devraient aider M. Nowlan, M. Benjamin et d'autres membres du Comité. Il s'agit d'un engagement que nous avons pris vis-à-vis des personnes à la retraite il y a quelque temps dans l'espoir de réaliser certains progrès. Comme tous les députés, certainement, j'ai suivi avec intérêt le travail et les délibérations du Comité spécial sur la réforme des pensions. Je voudrais citer deux paragraphes très brefs tirés du compte rendu de ce Comité spécial, daté du jeudi 20 octobre 1983.

Si on a déjà cité cela, je vous prierais de m'excuser et vous demanderais de m'interrompre.

Tout d'abord un échange entre M. MacDougall, président, et d'autres membres de ce comité pour essayer de comprendre les différences dans la façon dont les sociétés traitent leurs employés alors qu'elles ont accepté les principes selon lesquels ont été accordées les pensions. Je reviendrai tout à l'heure à M. Sinclair pour Bell Canada.

Je veux citer un membre éminent de la commission créée par le ministre de la Santé et du Bien-être social, Mme Bégin. Il s'agit de M. Douglas Fullerton, qui était membre à plein temps de cette commission et qui est ensuite devenu membre associé.

> Je dis que le dialogue se poursuit. Pourquoi une telle disparité entre le Canadien National et Bell? On a essayé d'expliquer . . .

. . . et je ne rappellerai pas aux députés ce qui a été dit mais, en réponse à M. Frith, le président du comité . . . On voulait savoir pourquoi il y avait une telle différence entre les sociétés alors que les régimes étaient essentiellement similaires.

M. Fullerton a déclaré le 20 octobre 1983:

> Je suis concerné par le problème dans la mesure où Mme Bégin m'a demandé d'examiner les propositions de pension

[*Text*]

pensioners' rights. I examined that and frankly, I was appalled.

"I was appalled"—my emphasis there.

After I left my job as pension advisor, I stayed on as an unpaid consultant for this group. I stayed on because I think the company has . . .

—and here Mr. Fullerton paused.

I have to be careful here because they are kind of soft on the company, and I am not soft on the company at all. I think the company has behaved very badly in these matters.

I cite that, and I wondered about it, as I followed—because I did not participate in that, but I did follow the written—and I wondered what the general response of Mr. Sinclair would be to that type of charge. He is involved and concerned. Why is Mr. Fullerton concerned?

Again, the chairman, Mr. Frith, who was seeking some understanding not just for himself but for the members of the committee, pursues the questions—and I go on to evidence presented by Bell Canada. The chairman gets in and he addresses a question to Mr. Sinclair.

I am asking why Bell's management is so creative and innovative and socially progressive.

Mr. Sinclair's reply—if you will permit me, Mr. Chairman, I will quote it:

Having said all of that, Mr. Chairman, I would just say thank you. Mr. Chairman, it sounds too simple, I suppose, but it is a matter of commitment. I guess the corporation . . .

—in this case the Bell corporation . . .

—over the 65 years of pension plan, has had that commitment to do well by its pensioners. There were times through that period of time when things slid back and we had to make ad hoc adjustments and so on so that our pensioners would have an appropriate level of retirement. There is no profound reason other than it is a corporate commitment that our pensioners should be well looked after. I cannot speak of what other viewpoints other corporations might have.

• 1550

The Chairman: Mr. Forrestall, before you go any further, will you give us the reference for the record?

Mr. Forrestall: Yes, the references are Mr. Sinclair at 37:58 and Mr. Fullerton at 37:25, of the *Minutes of Proceeding and Evidence of the Special Committee on Pension Reform* of Thursday, October 20, 1983.

The Chairman: And the issue number?

Mr. Forrestall: Issue No. 37.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Benjamin: And which Mr. Sinclair are you talking about?

[*Translation*]

du CN dans le contexte des droits des pensionnés. J'ai été consterné par ce que j'ai vu à l'époque.

«J'ai été consterné» . . . j'insiste.

C'est ainsi que j'ai décidé de rester comme conseiller non rémunéré pour ce groupe une fois terminé mon mandat de conseiller en matière de pension pour le gouvernement. Selon moi, la compagnie . . .

. . . et, là, M. Fullerton a fait une pause.

Je dois faire attention parce que mes collègues se sont montrés conciliants à l'égard de la compagnie alors que je ne le suis pas du tout. J'estime, en ce qui me concerne, que la compagnie s'est très mal conduite dans toute cette affaire.

Je cite cela, et je me suis demandé, puisque je n'ai pas participé aux travaux de ce comité et que j'ai simplement lu ce qui s'y était dit, je me suis demandé ce que répondrait M. Sinclair à ce genre d'accusation. Il est concerné et inquiet. Pourquoi M. Fullerton est-il inquiet?

Là encore, le président, M. Frith, qui essayait de comprendre et de permettre aux membres du Comité de comprendre, insiste, et je passe au témoignage de Bell Canada. Le président pose une question à M. Sinclair.

Je demande pourquoi la direction de Bell fait preuve de tant d'imagination et trouve des solutions nouvelles et socialement avancées.

La réponse de M. Sinclair, si vous me permettez de la citer, monsieur le président:

Après tout ce que vous avez dit, monsieur le président, je voudrais simplement vous remercier. Cela paraît peut-être simpliste, mais c'est une question de responsabilité. Notre société . . .

. . . dans ce cas, c'est la société Bell . . .

. . . depuis 65 ans que notre régime de pension existe, notre société s'est sentie le devoir de bien traiter ses retraités. Il y a eu des époques, certes, où les choses se sont dégradées et où nous avons dû faire des rajustements ponctuels et prendre des mesures réparatrices pour assurer à nos retraités un niveau de vie adéquat. Mais il n'y a pas d'autres raisons à chercher, sinon que la société a le sens des responsabilités pour ses retraités. Je ne suis pas à même de juger de ce qu'il en est chez d'autres.

Le président: Monsieur Forrestall, avant que vous n'alliez plus loin, pourriez-vous nous donner les références?

M. Forrestall: Oui, c'est M. Sinclair à la page 37:58 et M. Fullerton à la page 37:25, des procès-verbaux et témoignages du Comité spécial sur la réforme des pensions, le jeudi 20 octobre 1983.

Le président: Et le numéro du fascicule?

M. Forrestall: Fascicule nº 37.

Le président: Merci, monsieur.

M. Benjamin: Et de quel M. Sinclair parlez-vous?

[*Texte*]

The Chairman: Bell Canada.

Mr. Forrestall: Mr. Sinclair, the Executive Vice-President of Bell Canada. I am sorry.

The Chairman: You have identified him once already, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Well, he certainly runs Bell Canada. There is no question about that, whoever he is.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. Forrestall: No, just a minute now. I do not want that answer; that is not a question. I am really posing a concern that I have with respect to . . . I am sorry, can I interrupt myself here? The president is Louise-Andrée Gauthier, as we know. Legal counsel from Bell Canada, John E. Sinclair, Executive Vice-President, Administrations . . . , Executive Vice-President of Administration, Bell Canada.

I do not think I really wanted an answer to that question. I am not sure that it is the type of question that we can properly ask. It is, perhaps, the type of question that we should ask of a Minister or somebody else. I wanted Dr. LeClair and his officials to be absolutely aware of the level of seriousness I consider this problem has now arrived at. It must be dealt with, and it must be dealt with by this committee. If we are to retain any credibility, we must finish work and undertakings that we gave almost two years ago now.

The Chairman: Just before I give Dr. LeClair an opportunity to respond, I would like to advise you, Mr. Forrestall, that I have an additional request from Mr. White and his group to appear before the committee. Members of the subcommittee will be getting notice tomorrow of a subcommittee meeting to be held Tuesday morning and . . .

Mr. Forrestall: Well, if that is a result, Mr. Chairman, of the pressure we have brought to bear on you this afternoon, then I am in your debt, and I think you have honoured your obligation to this committee. More, and above all, I would hope the steering committee, of which I am not a part, reacts very positively to that, and you find an immediate vehicle, so that before the end of this month, starting tomorrow, we will have arrived at some conclusion with respect to the CN pension problems.

My purpose in citing Mr. Fullerton, the distinguished Canadian and Mr. Bell, who has, at least, to be a responsible Canadian, is to remind my colleagues of the level of seriousness at which I hold this question.

I am not asking CN to respond now. I do believe that we should move Mr. Benjamin, Mr. Nowlan, indeed, Mr. Mazankowski, Mr. Turner—Mr. Flis is here—and others who are seized by this problem, this obligation, this responsibility. I want you to understand clearly that I perceive it to be of the highest order.

The question that I want responded to, if I might be presumptuous to address the Chair in this manner . . . If Dr. LeClair would accommodate it, I would appreciate it: Where does CN and CAST stand today, in all of its implications and ramifications?

[*Traduction*]

Le président: Bell Canada.

M. Forrestall: M. Sinclair, vice-président excécutif de Bell Canada. Excusez-moi.

Le président: Vous l'aviez déjà indiqué, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: C'est en tout cas lui qui dirige Bell Canada. Cela ne fait aucun doute, quel qu'il soit.

Le président: Monsieur LeClair.

M. Forrestall: Non, un instant, s'il vous plaît. Je ne veux pas cette réponse. Ce n'est pas une question. J'ai vraiment un problème pour . . . Je suis désolé, puis-je m'interrompre un instant? La présidente est Louise-Andrée Gauthier, comme nous le savons. Le conseiller juridique de Bell Canada est John E. SinClair, vice-président exécutif, administration . . . , Bell Canada.

Je ne voulais pas vraiment une réponse à cette question. Je ne suis pas sûr que ce soit le genre de question que je puisse vraiment poser. C'est peut-être plutôt une question pour le ministre ou quelqu'un d'autre. Je voulais simplement que M. LeClair et ses collaborateurs connaissent bien la gravité du problème. Il doit être réglé. Si nous voulons rester crédibles, nous devons poursuivre ce travail et respecter les engagements que nous avons pris il y a près de deux ans maintenant.

Le président: Avant de laisser M. LeClair répondre, j'aimerais vous signaler, monsieur Forrestall, que M. White et son groupe m'ont demandé à nouveau de comparaître devant le Comité. Les membres du sous-comité recevront demain avis d'une réunion du sous-comité pour mardi matin et . . .

M. Forrestall: Ma foi, monsieur le président, si c'est le résultat des pressions que nous avons exercées sur vous cet après-midi, je crois que nous pouvons vous remercier et que vous vous êtes bien acquitté de vos obligations vis-à-vis de notre Comité. Ce que j'espère surtout c'est que le comité directeur, dont je ne suis pas membre, réagisse positivement, de sorte qu'avant la fin du mois, à partir de demain, nous puissions parvenir à une conclusion quant aux problèmes de pension du CN.

Si j'ai cité M. Fullerton, cet éminent Canadien, et M. Bell, qui doit au moins être un Canadien conscient de ses responsabilités, c'est pour rappeler à mes collègues que cette question est à mon avis extrêmement sérieuse.

Je ne demande pas au CN de répondre immédiatement. Nous pouvons avancer, M. Benjamin, M. Nowlan, M. Mazankowski, M. Turner sont là, M. Flis est ici, et d'autres à qui il incombe la responsabilité et l'obligation de régler ce problème. Je veux simplement vous faire comprendre son extrême gravité.

La question à laquelle j'aimerais toutefois que l'on réponde, si je puis m'adresser de façon si présomptueuse à la présidence, et si M. LeClair veut bien y répondre, concerne la situation du CN et de CAST, dans toutes ses implications et ramifications.

[*Text*]

The Chairman: All right. Just a moment please, Mr. Benjamin, I want to take this opportunity to extend to Mr. Forrestall an invitation to attend the steering committee meeting, Tuesday morning, if he so wishes. It will be held in my office.

Mr. Forrestall: Well, I guess I will be there.

Mr. Benjamin: On a point of order.

The Chairman: On a point of order, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Forrestall has asked a question of Dr. LeClair, and I am sure Dr. LeClair will be prepared to answer. But he also raised a point of order without saying it was a point of order. I agree with Mr. Forrestall on the matter concerning the pension plan and the submission of Mr. White which was . . .

• 1555

The Chairman: Mr. Benjamin, would you get to your point of order, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my point of order is that we do not need a steering committee. I think this committee now could decide—and we can do this later in the proceedings this afternoon—to hear from Mr. White next week, Thursday; give CN a week or so to peruse Mr. White's brief and have CN back next week, Thursday, or the week following.

The Chairman: I am sorry, Mr. Benjamin. That is not a point of order. It is a representation or an argument; it is not a point of order.

Mr. Benjamin: Well, I will give you a motion a little later.

The Chairman: I have no authority, as you know, to act unilaterally as chairman without the authorization of the committee. And that is why, as you know, I am calling a steering committee meeting on Tuesday morning; to get direction from the committee as to how we should proceed. I do not propose to act in any other way unless I am directed by the committee to do so. If you wish to take that up later in the meeting when your turn comes in a few minutes, you are perfectly free to do so.

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: Right now I want to give Dr. LeClair the opportunity to respond to Mr. Forrestall.

Dr. LeClair: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall brought two different questions: the question of CAST, and the question of the CN pensions.

I think Mr. Forrestall may want to look at the record of the proceedings of this morning when we have dealt, not extensively but to some degree, with the problem of CN pensions. I think, Mr. Forrestall, you will see there that we are on record not necessarily using the same words as you do, but sharing

[*Translation*]

Le président: Très bien. Un moment, s'il vous plaît, monsieur Benjamin, je voudrais inviter M. Forrestall à assister à la réunion du comité directeur, mardi matin, s'il le souhaite. Cela se passera à mon bureau.

M. Forrestall: Ma foi, je crois que j'y serai.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Benjamin, pour un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Forrestall a posé une question à M. LeClair et je suis sûr qu'il sera prêt à y répondre. Il a toutefois également fait un rappel au Règlement sans le qualifier ainsi. Je suis d'accord avec M. Forrestall au sujet du régime de pension et de l'exposé de M. White, qui était . . .

Le président: Monsieur Benjamin, auriez-vous l'obligeance d'en arriver à votre rappel au règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, là où je voulais en venir, c'est qu'il n'est pas besoin de tenir une réunion du comité directeur. Je crois en effet que notre Comité peut décider, un peu plus tard cet après-midi, de faire témoigner M. White la semaine prochaine, jeudi par exemple. Cela donnera une semaine au CN pour parcourir le mémoire de ce dernier puis nous pourrons faire témoigner la société le même jour, soit jeudi, ou encore la semaine suivante.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, monsieur Benjamin. C'est une demande.

M. Benjamin: Et bien, je présenterai une motion un peu plus tard.

Le président: Vous n'ignorez pas que je ne puis agir de façon unilatérale en tant que président, sans avoir préalablement obtenu l'autorisation du Comité. C'est pour cette raison que je convoquerai une réunion du comité de direction mardi matin, c'est-à-dire pour qu'on me dise comment nous devrions nous y prendre. Je n'ai pas l'intention d'agir autrement, à moins que le Comité ne me le demande expressément. Cela dit, si vous voulez de nouveau soulever la question lorsque votre tour viendra dans quelques minutes, il vous sera parfaitement loisible de le faire.

M. Benjamin: C'est bien.

Le président: Pour le moment, j'aimerais permettre à M. LeClair de répondre aux propos de M. Forrestall.

M. LeClair: Merci, monsieur le président.

Monsieur Forrestall a soulevé deux questions différentes: celle du CAST et celle du régime de retraite du CN.

M. Forrestall voudra peut-être jeter un coup d'oeil sur le procès-verbal de la réunion de ce matin, étant donné que nous y avons abordé jusqu'à un certain point le sujet des pensions du CN. Monsieur Forrestall, je crois que vous y verrez que nous y partageons vos préoccupations relatives aux pensions du CN,

[*Texte*]

your concern about the problem of CN pensions. And you will also see there that I really asked the committee a question. Given the fact that we have 47,000 pensioners, with an active force of 63,000, where do we get the financial means, where do we borrow the money, where do we get the wherewithal to change the pension fund in a significant way?

The second thing . . .

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if I might . . .

Dr. LeClair: I wonder if I could be allowed to finish.

Mr. Forrestall: No, I want to respond to that at this point in time, if I may, Mr. Chairman.

The Chairman: Just a moment, please, Mr. Forrestall. I would prefer to allow Dr. LeClair to complete his answer and go back to you, rather than having the interruption.

Mr. Forrestall: Well, I gathered he has completed his answer; he has completed it, as far as I am concerned.

Dr. LeClair: No, I am sorry, I am not; no, not yet.

Mr. Forrestall: I did not ask him the question, Mr. Chairman. I did not ask him to respond to it.

The Chairman: Order!

Mr. Forrestall: I said that I wanted to make one or two comments with respect to it to indicate how clearly . . . I do not need a lecture from the Chairman or the President of Canadian National Railways. We are talking about the lives of human beings.

The Chairman: I understand your feelings, but . . .

Mr. Forrestall: I do not want excuses.

The Chairman: I think it is fair to allow a witness to respond.

Mr. Forrestall: I want this committee to seize itself of an obligation it undertook some two years ago. Mr. Chairman, I insist upon that. I do not insist upon answers that are off the top of the head, off the cuff, or in any way trite with respect to the seriousness with which I hold this, doctor. I say, with all deference and respect to you, that I do not want an answer; indeed, I said as a preface to my comments that I do not want an answer. I am not posing a question; I am addressing myself to the chairman and using my 10 minutes to do so, to indicate to you, my colleagues, and you, Mr. Chairman, the seriousness in which I hold this. I want those two questions answered. They can only be answered in the fullest context of one, two or three meetings—whatever is necessary—to resolve that problem before the end of June.

Mr. Chairman, my question that I wanted answered had to do with CAST.

The Chairman: I was going to ensure that Dr. LeClair answered that question. But I think, in fairness, when a statement is made to a witness, we have to give the witness an opportunity, if he so wishes, to respond. I think that is only fair.

[*Traduction*]

même si nous ne les avons pas exprimées de la même façon. Vous y verrez également que j'ai posé la question suivante au Comité. Étant donné que nous comptons 47,000 retraités et des effectifs actifs de 63,000, où obtenons-nous les moyens financiers, nécessaires, c'est-à-dire où empruntons-nous l'argent de sorte à pouvoir modifier le régime de pension de façon significative?

En second lieu . . .

M. Forrestall: Monsieur le président, si vous permettez . . .

M. LeClair: Si vous permettez, j'aimerais qu'on me laisse terminer.

M. Forrestall: Non, je veux répondre maintenant, avec votre permission, monsieur le président.

Le président: Un moment s'il vous plaît, monsieur Forrestall. Je préfère que M. LeClair termine. Vous interviendrez après. Ne l'interrompez pas.

M. Forrestall: Eh bien, je croyais qu'il avait terminé sa réponse; c'était mon impression.

M. LeClair: Non, je m'excuse mais je n'ai pas terminé, pas encore.

M. Forrestall: Je ne lui ai pas posé de question, monsieur le président. Je ne lui ai pas demandé de répondre.

Le président: À l'ordre!

M. Forrestall: J'ai dit que je voulais faire une ou deux remarques sur le sujet afin de bien indiquer . . . Je n'ai nul besoin d'un sermon de la part du président ou du directeur des chemins de fer du Canadien National. Il s'agit de la vie d'êtres humains.

Le président: Je sympathise avec vous, mais . . .

M. Forrestall: Je ne veux pas entendre d'excuse.

Le président: Je crois qu'il est juste de permettre à un témoin de répondre.

M. Forrestall: Je veux que notre Comité donne suite à l'engagement qu'il a pris il y a deux ans. J'insiste là-dessus, monsieur le président. Je ne veux pas obtenir de réponse donnée à brûle-pourpoint, improvisée, ni encore de réponse banale étant donné l'importance que j'accorde à cette question, monsieur LeClair. Malgré tout le respect que je vous dois, je ne veux en effet pas de réponse. Je l'ai d'ailleurs dit avant mes remarques. Je ne vous pose pas de question, je m'adresse au président, je me sers de mes dix minutes pour m'adresser à lui ainsi qu'à mes collègues pour faire valoir toute l'importance que j'accorde à la question. Je tiens à ce qu'on réponde à ces deux questions, mais il n'est possible de le faire que de façon très poussée, c'est-à-dire le temps de deux ou trois séances, tout le temps nécessaire pour résoudre le problème avant la fin juin.

Monsieur le président, la question sur laquelle je voulais obtenir une réponse porte sur le programme CAST.

Le président: J'allais demander à M. LeClair d'y répondre. Cela dit, par souci de justice, lorsqu'on affirme quelque chose devant un témoin, on doit lui permettre de répondre s'il le désire. Ce n'est que juste à mon avis.

[*Text*]

Mr. Forrestall: Sure, in that context. I do not want a lecture.

The Chairman: I will again call on Dr. LeClair to complete his response.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, my apologies to Mr. Forrestall. I would be the last man on this earth to want to give him a lecture. But he made statements and he made comparisons of our pension plan to that of Bell Canada's. Even though we might be given an opportunity to answer this two weeks from now, there will be some lingering doubts and comments and so forth. But I will defer to you and we will say no more about this. As long as we have the opportunity within the next two weeks to at least discuss this and if that is acceptable to the Hon. Member, we will let it drop at that.

• 1600

The Chairman: I agree, Dr. LeClair.

Dr. LeClair: Now, on the CAST thing, I am perplexed. I want to thank Mr. Forrestall, who said to take our time in answering this and is giving us advanced warning that we have to be careful. My problem is that I do not know what answer he wants outside of what we have already said. I have the proceedings of the last meeting, where I thought we had dealt definitively with the CAST situation, and very frankly—and of course, there might be things I am not aware of . . . to my knowledge the situation has not changed. I am a little worried that unless Mr. Forrestall is a little bit more specific we might not be able to answer that question to his liking.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have one final supplementary.

The Vice-Chairman: Your time is up.

Mr. Forrestall: I realize my time has run out.

I raised the question because, not unlike the whereabouts of *HMCS Bonaventure*, which surfaced in the Indian Ocean, in the Korean Sea, in the North China Sea, which belonged to the Government of India in replacement of theirs, CN's future with respect to CAST is in fact not laid to rest. The doubts have been raised with me as recently as three days ago by distinguished, and I believe, credible members of the Dutch Parliament, people who have a direct involvement with the shipping community, and it was once again to give a decent burial to what was perhaps an obscene chapter in Canadian National's life. I persist in asking the question because the question persists in rising again of whether or not in one way or another, directly or indirectly, Canadian National, any of its agents, any interests, subsidiaries or agents of subsidiaries, there is any further pursuit of the intermodal concept. I might ask you how you are pursuing war with respect to the movement of containers against CP.

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

Mr. Forrestall: I am asking you to understand . . .

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

The Vice-Chairman: Yes, on a point of order.

[*Translation*]

M. Forrestall: Bien sûr, présenté comme cela. Toutefois, je ne veux pas de sermon.

Le président: Je vais encore demander à M. LeClair de terminer sa réponse.

M. LeClair: Monsieur le président, je m'excuse auprès de M. Forrestall. Je suis bien le dernier à vouloir le sermonner. Cela dit, il a fait certaines affirmations et a comparé notre régime de pension à celui de Bell Canada. Même si nous prenons deux semaines pour répondre, les gens entre temps auront des doutes et feront certaines observations. Je m'en remets cependant à vous et ne dirai plus rien du sujet. Nous pourrons en discuter au cours des deux prochaines semaines, si cela convient au député.

Le président: D'accord, monsieur LeClair.

M. LeClair: Maintenant, au sujet du groupe CAST, je suis assez perplexe. D'abord, j'aimerais remercier M. Forrestall, qui nous a dit de prendre notre temps pour répondre, et nous a prévenus d'être prudents. Cependant, j'ignore quelle réponse il veut entendre à part ce que nous avons déjà dit. J'ai en main le procès-verbal de la dernière réunion, où je croyais que nous avions donné une réponse définitive sur la question CAST, et très franchement, même s'il y a peut-être des choses que j'ignore, à ma connaissance la situation n'a pas évolué depuis. A moins que M. Forrestall ne soit un petit plus précis, je crains donc de ne pas être en mesure de répondre à la question de façon satisfaisante.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai une dernière question supplémentaire à poser.

Le vice-président: Votre temps de parole est écoulé.

M. Forrestall: Je m'en rends compte.

Si je soulève cette question, c'est qu'à l'instar Bonaventure, qui se retrouve dans l'Océan indien, dans la mer de Corée puis dans la mer de Chine du nord, et qui finit par appartenir au gouvernement de l'Inde, l'avenir du groupe CAST au sein du CN semble incertain. Il y a seulement trois jours, trois éminents parlementaires hollandais, qui me paraissent dignes de foi puisqu'ils ont des liens directs avec le milieu du transport maritime, ont soulevé des doutes. Encore une fois, on a parlé courtoisement de la fin de ce qui fut peut-être un chapitre vraiment affreux dans l'évolution du Canadien National. Si je pose encore la question, c'est parce qu'elle se représente, qu'on se demande donc si d'une façon ou d'une autre, directement ou indirectement, le Canadien National ou n'importe lequel de ses représentants, de ses organismes affiliés ou de ses filiales, envisagent de poursuivre le service intermodal. Je pourrais aussi vous demander si vous continuez à faire la guerre au CP au sujet du transport de conteneurs.

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

M. Forrestall: Je vous demande de comprendre . . .

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

Le vice-président: Oui, rappel au Règlement.

[*Texte*]

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, we have only the afternoon, and the first speaker this afternoon has now gone on for over 30 minutes. Where does it end?

The Vice-Chairman: I have just assumed the Chair, and it was pointed out to me by the chairman, who had to leave, that Mr. Forrestall's time was up and he just had a short supplementary. He has gone on for some time. Is it over now? We will let Dr. LeClair answer and then . . .

Dr. LeClair: Mr. Chairman, again, I think this is very important. Let me restate what we said before, and I will then ask Mr. Franklin, who is closer to this than I am, whether or not I am missing something.

We still have an association through the CAST group of companies through Intercast. We said this very clearly last time. We still own 18% of Intercast, which is the holding company headquarters in Freeburg. That is in the record; we said that and we repeat that. We do not have any association, to my knowledge, directly or indirectly through subsidiaries with CAST 1983, which I believe is now owned by the Royal Bank of Canada.

We are, though, very interested in the container business, and yes, indeed, we are trying to get our share of the container business. CAST is still a customer of ours, but no different than any other customer, because they give us the business. I think I mentioned here—and if I have not, I will; I thought I had—that if some day we find ourselves completely cut off from the container business because our main competitor turns out to be the owner or part owner or through association was controlling most of the traffic on the St. Lawrence River, it will be difficult for us to accept a situation where we would be forever out of the container business. At that time we would have to take a look at what would have to be done for us to regain some of the business in containers, realizing that 95% of manufactured goods moving across the Atlantic move by containers. But that has nothing to do with CAST. We would try to do this in a normal manner. We would try to be more competitive and so forth.

• 1605

I am not aware of any association with CAST, outside of the residual 18% we have with Intercast. Mr. Chairman, to make sure that I do not misinterpret this, I would like to ask Mr.Franklin, to see whether he has any other information that I do not possess.

The Vice-Chairman: The Chair would like to point out . . . I overheard Mr. Forrestall's remarks at the beginning, that he had an important question for CAST, and he did not care if it took three successive meetings to deal with that and some of his other questions. So we almost agreed as a committee that it should be taken up at the next meeting.

Mr. Nowlan: I think it was pensions.

[*Traduction*]

M. Blaikie: Monsieur le président, nous n'avons que l'après-midi, et le premier à avoir posé des questions a maintenant la parole depuis plus de 30 minutes. Quand cela se terminera-t-il?

Le vice-président: Je viens de prendre la place du président, et ce dernier, qui devait partir, m'a dit que le temps de parole de M. Forrestall était écoulé et qu'on lui avait laissé poser une brève question supplémentaire pour terminer. Cela fait déjà quelque temps qu'il intervient. Est-ce terminé maintenant? Nous allons laisser M. LeClair répondre puis . . .

M. LeClair: Monsieur le président, encore une fois, cela me paraît très important. Laissez-moi donc réitérer ce que nous avons déjà dit, puis je demanderai à M. Franklin, qui connaît le dossier mieux que moi, si j'ai négligé de dire quelque chose.

Nous avons encore des liens avec le groupe CAST par l'entremise Intercast. Cela, nous l'avons très clairement précisé la dernière fois. Intercast, qui est la société de portefeuille dont le siège social se trouve à Freeburg, nous appartient donc encore à 18 p. 100. Cela a déjà été consigné au procès-verbal, nous l'avons déjà dit et nous le répétons. Cependant, à ma connaissance, nous n'avons aucun lien direct ou indirect, par l'entremise de nos filiales, avec le groupe CAST de 1983, qui appartient maintenant, je crois, à la Banque royale du Canada.

Toutefois, il est vrai que nous nous intéressons beaucoup au transport par conteneur, et oui, nous nous efforçons d'obtenir notre part de ce marché. Le groupe CAST est encore un de nos clients mais il n'est nullement différent de tout autre client qui nous offre aussi des possibilités de transaction. Je crois également avoir mentionné que si un jour, nous nous trouvions tout à fait écartés du transport par conteneurs parce que notre principal concurrent se trouverait à avoir acquis la majorité du transport maritime sur le Saint-Laurent, soit seul, soit en collaboration avec d'autres, il nous serait difficile d'accepter une telle situation. Il faudrait alors que nous envisagions les moyens à prendre pour reprendre une partie de ce marché car 95 p. 100 des produits finis traversant l'Atlantique par bateau le font dans des conteneurs. Cela n'a toutefois rien à voir avec le groupe CAST. Cela s'incrirait plutôt dans les moyens réguliers à prendre. Nous essayerions d'être plus concurrentiels, etc.

A ma connaissance, nous n'avons pas d'autres liens avec le CAST que les 18 p. 100 de participation qui nous restent dans Intercast. Toutefois, monsieur le président, par souci de vérité, j'aimerais demander à M. Franklin de dire s'il dispose d'autres renseignements que les miens.

Le vice-président: Auparavant, j'aimerais préciser que . . . Au début de l'intervention de M. Forrestall, j'ai entendu ce dernier dire qu'il avait une question importante à poser à l'intention de CAST, et que cela lui était égal s'il fallait trois réunions successives pour y répondre, ainsi qu'à quelques autres questions. Nous avons donc presque convenu qu'il fallait y revenir plus tard.

M. Nowlan: Je crois que cela portait sur les pensions.

[*Text*]

The Vice-Chairman: But his second question concerned CAST. He said how important it was to him.

Since we have acknowledged that we are going to have another meeting, I think in fairness to the other members . . . We have 40 minutes left and there are five other speakers, so I think I will just ask Mr. Franklin to save his answer until we deal with CAST, and I will move on to the next speaker.

Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I would like to begin by just quickly lending my support to the idea of hearing the CN Pensioners' Association, and the idea of this committee renewing the work that it was doing two years ago on this issue. I would like to encourage everyone who has anything to do with this, particularly Members on the government's side, to try to create within the government the political energy and will to do something about the CN pension thing.

I have a couple of questions. My first question has to do with something that I raised the last time CN was before us. At that time I indicated my concern about technological change on the railways, particularly with regard to the hump yard improvement project at Symington Yard. Since then, as a result of the suggestion made at the last meeting that a tour be arranged, I have had an opportunity to be taken around Symington Yard and have meetings with officials there—have the hump yard improvement project explained to me. I would like to, at this point, just express my thanks for that having been done. I think it was very useful time spent there.

I am still not convinced that there are not some—although I cannot document it at this point . . . serious discrepancies between what management thinks with regard to the humping of dangerous commodities and what actually goes on, but I will leave that until I have more to say on it.

I would like to ask: What is the status of that improvement project? I have heard some rumors that the computers are not working out quite as quickly as was expected. Has there been any movement in terms of the deadline for implementation of that? I was struck, in my questioning to people who knew something about the project, by what I would consider to be an almost childlike faith in what these new computers do. If I asked a question about the wind, the computers could figure that out. If I asked a question about the temperature, the computers could figure that out. If I asked a question about anything . . . it did not matter what kind of possible circumstance . . . If I said, well, what about this? The computers could figure that out. Except, of course, it could not answer the question about human safety and people working around the tracks. The answer I got on that was, well, that was their responsibility to keep an eye out for trains. I was not very happy with that.

But I was wondering what the status of that was, because I think this whole area of technological change on the railways, as I indicated to you before, is something that is important, in

[*Translation*]

Le vice-président: Toutefois, sa seconde question avait trait au CAST. Il a précisé quelle importance il y accordait.

Étant donné que nous sommes convenus de tenir une autre réunion là-dessus, par souci d'équité à l'endroit des autres membres . . . Il nous reste 40 minutes et cinq autres personnes ont demandé de prendre la parole, je vais donc prier M. Franklin de bien vouloir garder sa réponse pour plus tard lorsque nous serons saisis de la question relative au CAST. J'accorderai donc la parole au prochain sur la liste.

Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'aimerais d'abord donner mon appui à l'idée de faire témoigner l'Association des retraités du CN et de saisir de nouveau le Comité de cette question des pensions sur laquelle il s'est penché il y a deux ans. J'encouragerais donc quiconque à a voir avec ce dossier, particulièrement les membres du parti ministériel, à faire preuve d'énergie et de volonté auprès du gouvernement afin qu'il fasse bouger cette situation des pensions du CN.

J'ai quelques questions à poser. Pour ce qui est de la première, je l'ai déjà soulevée la dernière fois que le CN a témoigné devant nous. Il s'agit de mes préoccupations au sujet du changement technologique dans les services de chemin de fer, particulièrement au sujet du projet d'amélioration de la gare de triage à butte de Symington. Une visite des installations a été organisée, et j'ai pu voir la gare de Symington et rencontrer ses administrateurs qui m'ont expliqué le projet d'amélioration de la gare de triage à butte. À ce sujet, j'aimerais d'ailleurs remercier ces autorités de s'être entretenues avec moi. Cette visite m'a en effet été très utile.

Cela dit, et même si je ne dispose pas de document à l'appui de mes propos, je ne suis toujours pas convaincu qu'il n'y a plus d'écart entre ce que pensent les autorités au sujet du déplacement des produits dangereux dans une gare de triage à butte et la situation réelle, mais j'y reviendrai lorsque je serai mieux préparé.

Pour le moment, j'aimerais savoir où en est le projet d'amélioration. D'après certaines rumeurs que j'ai entendues, les ordinateurs ne travaillent pas aussi rapidement que ce à quoi on s'attendait. A-t-on décalé la date cible de mise en service de ces derniers? Lorsque j'ai interrogé les gens qui savaient quelque chose du projet, j'ai été frappé par leur foi presque naïve dans les possibilités de ces nouveaux ordinateurs. Si je posais une question sur le vent, on me répondait que les ordinateurs allaient pouvoir calculer cela. Si j'en posais une autre au sujet de la température, les ordinateurs allaient encore pouvoir y répondre. Je pouvais poser une question sur n'importe quoi, sur n'importe quelle circonstance . . . Si je disais, et ceci? Les ordinateurs allaient pouvoir trouver cela. Cependant, bien entendu, ils ne pouvaient pas répondre à la question à savoir comment protéger la sécurité et les personnes travaillant près des rails. Cette fois-là, on me répondait que c'était à ces personnes de garder l'oeil ouvert et de surveiller s'il y avait des trains. Cela ne m'a pas satisfait.

Je me suis demandé où l'on en était à cet égard parce que, comme je l'ai déjà dit, toute cette question du changement technologique dans les chemins de fer me paraît très impor-

[*Texte*]

terms of setting examples for how technological change ought to occur. However, it is also important in terms of the public. In that respect I would like to ask you whether or not you have laid any plans since the last meeting, when you indicated to me that you might take up my suggestion of trying to inform the public, which surrounds Symington Yard, what is going on there.

Have you done anything in that direction?

• 1610

The Vice-Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Blaikie, with regard to the status of the humpyard improvement program, it is proceeding as scheduled. We are working through the development stage and it is being very carefully monitored. Of course, it will only be introduced as the technology is proven to be what it should be. Like you, we are very aware of the safety situation. We want to make sure that what we are doing is fully compatible with the need for moving, not only dangerous commodities, but all commodities in a safe and efficient manner. So you can be assured that that is uppermost in our minds; certainly we still have the slogan in CN that job safety is number one and we are proceeding on that basis.

Insofar as the information situation with respect to the people in the immediate vicinity, is concerned, I spoke with Mr. Fletcher, and we are putting together a little bit of a public relations program. We will make sure that is available to the people in the immediate area, so they will understand what is taking place, when it is taking place and in what manner it will be implemented.

Mr.B laikie: Mr. Chairman, I would hope the details of that, whatever is being made available to the public, might also be made available to me and to the Member of Parliament who most directly impinges on the Symington Yard, and that happens to be the Chairman of the Committee right now.

I am also concerned, as you know, if you follow the statements in the House, which I think you do, about the recent application by the CN to phase out the use of the caboose. I have some concerns, not only about that change itself . . . I understand there will be aprocess and we will have other opportunities before the RTC, and I am sure the process will be ongoing but I just wanted to signal that that is something you can expect to hear more from me about. I am particularly concerned that these kinds of things are done through the material change notice. I think the material change notice is being used in a way that it was not originally intended—for changes that are much more significant than the kind of changes that were originally envisaged when that kind of thing went into the agreement. I would hope that these kind of things might in the future become the object of more broadly based discussion than what is possible with that rubric.

Mr. Chairman, we all know what this committee went through with regard to the Crow's Nest Pass legislation. I have

[*Traduction*]

tante. Dans ce domaine, il faudrait donner l'exemple. La question est également importante par rapport au public. J'aimerais savoir si depuis notre dernière réunion, vous avez fait des projets à cet égard, car vous m'aviez alors laissé savoir que vous alliez peut-être donner suite à ma proposition de renseigner le public qui vit dans les environs de la gare Symington sur ce qui s'y passe.

Avez-vous fait quelque chose en ce sens?

Le vice-président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur Blaikie, pour ce qui est du programme d'amélioration de la gare de triage à butte, il avance tel que prévu. Nous en sommes au développement, qui fait l'objet d'une surveillance très attentive. Bien entendu, les améliorations ne seront mises en service que lorsqu'on aura fait la preuve que la technologie est satisfaisante. Comme vous, nous sommes très conscients de la situation en ce qui a trait à la sécurité. Nous voulons donc nous assurer que les initiatives que nous prenons soient compatibles avec le transport sûr et efficace, non seulement des produits dangereux mais de toute marchandise. Soyez donc assuré que ce souci est prioritaire à nos yeux. Au CN, notre mot d'ordre est toujours la sécurité au travail en premier, et l'évolution de ce dossier se fonde là-dessus.

Au sujet maintenant de l'information des gens vivant dans les environs de la gare, j'ai parlé à M. Fletcher, et nous sommes en train de préparer un programme de relations publiques. Nous veillerons à ce qu'il soit disponible pour les habitants de la périphérie de la gare afin qu'ils comprennent ce qui se passe, qu'ils sachent quand les travaux auront lieu et de quelle façon ils seront mis en oeuvre.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'espère que les détails qu'on fournira au public, quelle que soit leur nature, me seront également communiqués ainsi qu'à un autre député, qui est lui aussi directement intéressé par ce qui se passe à la gare Symington, et qui se trouve à présider notre Comité en ce moment.

Par ailleurs, si comme je le pense, vous vous tenez au courant de ce qui s'est dit à la Chambre, vous n'ignorez pas que je suis également préoccupé par la demande faite par le CN de mettre fin à l'utilisation des wagons de queue. Même si cela devra suivre une filière établie et que nous aurons les possibilités de témoigner devant le Comité des transports par chemins de fer, ce qui me préoccupe, ce n'est pas seulement le changement en soi mais également autre chose, dont vous pouvez vous attendre à ce que j'en parle encore. Je crains en effet qu'on profite de l'avis d'un changement de matériel pour faire autre chose. En effet, cet avis sert à des usages pour lesquels il n'avait pas été prévu, c'est-à-dire à des changements plus significatifs que le genre de modification d'abord envisagée lorsque l'entente fut signée. J'espère donc qu'à l'avenir, de telles initiatives feront l'objet d'une discussion beaucoup plus large que ce qui est possible à l'heure actuelle.

Monsieur le président, nous savons tous comment les choses se sont passées au sein de notre Comité lorsque nous avons été

[*Text*]

an interesting memo here, over the name of R.B. Ferrier, the General Superintendent of Transportation o March 23, 1984, in which he instructs all employees in the region, Canadian National Railways. In the third paragraph he says:

> Therefore, we must handle grain as a revenue producing commodity, just like the others, such as potash, lumber, coal, etc. This means we will have to work that much harder to move these revenue producing commodities as expeditiously as we have done so in in the past.

He goes on to say this will mean working nights, weekends, grain blocks etc. The whole memo, Mr. Chairman, which I am quite willing to table if that is appropriate, is an implicit, bordering on the explicit,assumption that previous to the Crow changes the CNR did not live up to their responsibilities with respect to moving grain. It was not just that they were doing what they were supposed to be doing and losing money at it; it was that they were not doing it. They were not trying to move grain quickly. Now that this has changed, and members can judge for themselves when they see this on the record, now it is a change in attitude. So I would just like to put that on the record, and I am sure someone might want to respond to that.

One other question, Mr. Chairman. Perhaps Mr. Lawless, in particular, could give us an update on what the plans are for the modernization of the diesel shop motor power in Transcona. I am aware that background work and whatnot has gone on with respect to the diesel shop, and I wonder whether or not any decision has been taken about going ahead with that, or just what the projections are with respect to that.

• 1615

The Vice-Chairman: Before Mr. Lawless or Dr. LeClair answers, Mr. Blaikie is asking that that report be tabled as part of the proceedings today.

Are you in agreement with that?

Some Hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Mr. Blaikie, we will accept that and it can be tabled.

Now it is up to the witnesses. Mr. Lawless, please.

Mr. Lawless: I have not had the opportunity to see the memo that Mr. Blaikie refers to, which Mr. Ferrier, the General Superintendent, has put out. I would imagine that what he is endeavouring to do is to make sure that his staff and others on the transportation desk out there fully understand that we have an awful lot of grain moving in 1984. There is a real push on to make sure it moves in a very expeditious manner. I think his modus operandi here and his objective is to make sure that the grain does move as efficiently as it can.

[*Translation*]

saisis du projet de loi relatif au Pas du Nid-de-Corbeau. J'ai une note de service intéressante ici, portant les noms de R.B. Ferrier, le surintendant général des transports, datée du 23 mars 1984, où ce dernier donne des instructions à tous les employés des Chemins de fer du Canadien National de la région. Au troisième paragraphe, il dit ce qui suit, je cite:

> Nous devons donc envisager le transport des céréales comme une activité à but lucratif, tout comme les autres, comme le transport de la potasse, du bois de sciage, du charbon, etc. Cela signifie qu'il faudra travailler plus fort pour transporter ces produits rentables aussi rapidement que nous l'avons fait par le passé.

Il poursuit en précisant que cela signifiera travailler le soir, les fins de semaine, dans des équipes spécialement affectées au transport des céréales, etc. Monsieur le président, toute cette note de service, que je suis tout à fait disposé à déposer si cela est indiqué, repose sur l'hypothèse implicite sinon explicite, d'après laquelle avant les modifications apportées au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, les chemins de fer du CN ne se conformaient pas pleinement à leurs engagements pour ce qui est du transport des céréales. On affirme donc qu'on était censé effectuer le travail, même si c'était à perte, mais qu'on ne l'effectuait pas. On affirme que les employés ne s'efforçaient pas de transporter rapidement les céréales. Maintenant les choses ont évolué, et les membres pourront en juger eux-mêmes lorsqu'ils verront ce texte consigné au procès-verbal, car on parle maintenant d'un changement d'attitude. J'aimerais donc que cette note de service soit consignée au procès-verbal, et suis certain que quelqu'un voudra faire des remarques sur son contenu.

Une autre question, monsieur le président. M. Lawless pourrait-il nous dire où en est le projet de modernisation des ateliers de moteurs diesels Transcona. Je n'ignore pas que des travaux généraux ont été effectués dans cet atelier, mais je me demande si on a décidé d'aller de l'avant ou si on a opté pour d'autres projets.

Le vice-président: Avant de permettre à M. Lawless ou à M. LeClair de répondre, M. Blaikie demande le dépôt d'un rapport et son annexion au procès-verbal de notre réunion.

Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Monsieur Blaikie, il en sera donc fait ainsi.

La parole est maintenant au témoin. Monsieur Lawless.

M. Lawless: Je n'ai pas eu l'occasion de voir la note de service de M. Ferrier, le surintendant général, à laquelle renvoie M. Blaikie. À mon avis, il essaie probablement de faire comprendre à son personnel et aux autres chargés du transport qu'il y aura des quantités considérables de céréales à transporter en 1984. Il faudra donner un vrai coup de collier afin de s'assurer que cette marchandise soit acheminée très rapidement. Il faudra transporter les céréales le plus efficacement possible.

[*Texte*]

It is a fact that, in the past, Canadian National moved all the grain they could. We were on record of course as indicating to all who would listen that it was a very difficult situation for us. We were losing money at it. We did not buy cars. Equipment was a problem. I think he is demonstrating that we expect our people to have a new and a changed attitude and to meet the demands for this kind of traffic.

As far as the modernization of the diesel shop is concerned, it is in our plans for 1985. It is still in the development stage and until we are finished the specs we will probably have it in our capital budget for 1985.

The Vice-Chairman: Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, this is obviously the first year that there has been a lot of grain to move that would have to be moved expeditiously. That must be the meaning of the memo.

Mr. Lawless: I think it is important to know that grain is up about 15% to 18% this year.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I realize other people have questions to ask. Perhaps just a final one with respect, not to pensions, but to early retirement. I mentioned this before. I know that many of the locomotive engineers are interested in an early retirement package. They have spoken to me about it on a number of occasions. They feel that many of them would be quite willing to retire if the pot was sweetened a little. There are lots of people that have been trained in Gimli. You spend a lot of money up there training ESBs and there are people whose training in that area is not being put to use and I was wondering whether there was anything happening on that front.

Mr. Lawless: There is nothing new that I can report at the moment, but I am sure that this will be the subject of discussion during the upcoming negotiations when we are talking to the locomotive engineers and their union.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Blaikie.

This concludes the first round. I have four names on the second round and the first name is Mr. Nowlan. Mr. Nowlan, please. There will be 10 minutes on this round.

Mr. Nowlan: I was prepared to go five so we could all get around here very quickly. Anyway, Mr. Chairman, we have to meet as a steering committee. Certainly as far as we are concerned, there is no doubt, and there have been consultations with the Chair to accede the request of Mr. White. We all know it is now just a question of fitting in the times, not only for the pensioners but also for the CN. We must give each one time to assess the briefs and arguments of the other. I think that is a very healthy move for us to fit it in the time with a

[*Traduction*]

Il est vrai que par le passé le Canadien National a transporté toutes les céréales possibles. Toutefois, il est connu que nous laissions savoir à tous ceux qui étaient intéressés que nous étions en proie à une situation très difficile. Nous perdions de l'argent, nous n'achetions pas de wagons et le matériel disponible était un problème. Je crois que M. Ferrier est tout simplement en train de dire que nous pouvons nous attendre à ce que les employés aient une nouvelle attitude et qu'ils relèvent le défi représenté par ce genre de transport.

Maintenant, pour ce qui est de la modernisation des ateliers diesels, cela est prévu pour 1985. On en est encore à l'étape de l'élaboration et de la préparation des devis. Le projet entrera probablement en compte dans notre budget d'immobilisations de 1985.

Le vice-président: Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, la note de service doit vouloir dire que c'est la première année qu'on doit transporter autant de céréales aussi rapidement.

M. Lawless: Il me paraît important de savoir que le volume des céréales est supérieur de 15 à 18 p. 100 cette année à ce qu'il était auparavant.

M. Blaikie: Monsieur le président, je me rends compte que d'autres ont des questions à poser. J'en ajouterai donc seulement une dernière portant non sur les régimes de pension mais sur la retraite anticipée. C'est un sujet que j'ai déjà abordé. Je n'ignore pas que bon nombre des mécaniciens de locomotive sont favorables à un régime leur permettant une retraite anticipée. Ils m'en ont d'ailleurs parlé à quelques reprises. Bon nombre d'entre eux seraient tout à fait disposés à prendre leur retraite si les conditions qu'on leur offrait étaient un peu plus intéressantes. Beaucoup de gens ont été formés à Gimli. Vous avez dépensé beaucoup d'argent là-bas au titre de la formation des ESB, et certaines des personnes formées ne sont pas affectées de telle sorte à faire profiter leur milieu travail de leurs connaissances. Je me demandais donc si on faisait quelque chose.

M. Lawless: Il n'y a rien de nouveau que je puisse vous rapporter, mais je suis certain que cela fera l'objet d'une discussion lors des prochaines négociations qui auront lieu avec les mécaniciens de locomotives et leur syndicat.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Blaikie.

Voilà pour le premier tour. Maintenant, au second tour, il y a déjà quatre noms d'inscrits, dont celui de M. Nowlan. Monsieur Nowlan, à vous la parole. Chacun aura encore dix minutes.

M. Nowlan: Je m'étais préparé à n'avoir que cinq minutes, nous pourrons tous intervenir rapidement. Cela dit, monsieur le président, nous devons tenir une réunion du comité de direction. Il n'y a pas de doute quant à notre avis sur la question, et nous avons consulté le président pour ce qui est d'accéder à la demande de M. White. Nous savons tous que tout ce qui reste à faire, c'est d'établir la date et le lieu de la séance à laquelle il témoignera, lui et les retraités du CN. Chacun doit avoir le temps nécessaire pour parcourir les

[*Text*]

busy timetable up ahead and certain events in June. Accordingly I only want, Mr. Chairman, to read a few questions. You may have the answers to some of these. They are back on the pension problem and they are pretty precise; at least, a little more precise than the ones this morning which talked about the very complex unfunded liabilities and whether the pension fund was earning enough. I am using as the basis of my first question the very fact that has been brought out here that CN is in the peculiar position of 37,000 pensioners, I think, is the—

• 1620

Dr. LeClair: 47,000.

Mr. Nowlan: —47,000 pensioners against a working force of 63,000. So that actually makes the point and is the concern, I guess, for the pensioner problem, which comes specifically to the first question I would like an answer on, but again it could be later.

One of the complaints—and we touched upon it this morning; I think Charlie Turner touched on it, or someone touched on it this morning—was about the representation of the pensioners, not in the negotiations, to actually have a representative on the pension fund board. I wonder where that sits now, because I can refer the committee, Mr. Chairman, to answers before when really this matter was going to be looked at, and I just wonder what the present status is. If it is going to take too long an answer, then it could be done another time. But I am looking at a previous . . .

Dr. LeClair: We can do that right now, very quickly.

Mr. Nowlan: Okay. Quickly, good.

Dr. LeClair: Mr. Masse, do you want to answer the representation on the pension fund board.

The Chairman: Mr. Masse.

Mr. Y. Masse: I would like to make sure whether you referred to the pension board or the pension trust fund board, because we had agreed to have a pensioner elected to the pension board. That has been done, and I am pleased to inform you that Mr. Boucher, the President of the CN Pensioners' Association, is now a member of the pension board which administers the payment of pensions.

Mr. Nowlan: I am referring to the Canadian National pension board.

Mr. Y. Masse: That is done.

Mr. Nowlan: That has been done. Well, that takes care of that question, then.

Mr. Blaikie: What about the pension trust fund?

Mr. Nowlan: I was going to . . . Okay, let me ask that.

The Vice-Chairman: Dr. LeClair.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I think when we talk about the pension trust fund, which administers the fund, it is really the CN Investment Fund. That is, I think, what you are referring to.

[*Translation*]

mémoires et être mis au courant des arguments de l'autre. Compte tenu de notre calendrier chargé et de la tenue de certains événements en juin, je crois qu'il est tout en notre honneur de prendre ce temps. Cela dit, monsieur le président, j'aimerais lire quelques questions. Vous avez peut-être les réponses à certaines de ces questions. Il a été fait mention ce matin du passif non capitalisé ainsi que de la question de savoir si les fonds de pension étaient suffisamment rentables. Le CN aurait 37,000 retraités . . .

M. LeClair: 47,000.

M. Nowlan: 47,000 retraités et un effectif total de 63,000 personnes. Ceci m'amène justement à ma première question concernant les retraités.

Je crois que Charlie Turner a évoqué la possibilité pour les retraités de se faire représenter non pas aux négociations mais au conseil d'administration du fonds de pension. Je voudrais savoir où en est ce problème, dont il a d'ailleurs été question par le passé. Si la réponse exigera trop de temps, vous pourriez me la remettre une autre fois.

M. LeClair: Je peux vous répondre très rapidement.

M. Nowlan: Parfait.

M. LeClair: Je demanderai d'ailleurs à M. Masse de vous répondre.

Le président: M. Masse.

M. Y. Masse: S'agit-il du conseil d'administration du régime des pensions ou bien du conseil d'administration du fonds de pension, car il avait été convenu qu'un retraité serait élu au conseil d'administration du régime des pensions. Or à cet égard j'ai le plaisir de vous informer que M. Boucher, président de l'Association des retraités du CN fait maintenant partie du conseil qui administre le paiement des pensions.

M. Nowlan: Je parlais du conseil d'administration du fonds de pension du Canadien National.

M. Y. Masse: C'est chose faite.

M. Nowlan: Dans ce cas cela répond à ma question.

M. Blaikie: Qu'en est-il du fonds de pension?

M. Nowlan: J'allais justement vous poser la question.

Le vice-président: M. LeClair.

M. LeClair: C'est le fonds d'investissement du CN qui gère le fonds de pension et c'est sans doute de cela que vous parlez.

[*Texte*]

The decisions as to how the money is invested, where, how, and the rate of return and so forth, it has always been our contention that it is a responsiblity of the company, and more specifically the responsibility of the board of directors. The reason for this, I may repeat, is that if the fund does not perform, the company has to make up the difference. Because of this we have to be accountable fully for its performance, because there is an implicit understanding that if the fund does not perform, we make up the difference.

Mr. Nowlan: I appreciate that, and I am not going to get into an argument now, but this has this other element to it. The pension trust fund has been a continuing complaint because of the peculiar situation that I started out with—so many pensioners versus the working staff. I guess the answer is that you consider this strictly within the terms of management and there is not any place there to have a representative of the . . .

Dr. LeClair: It is the board of directors' responsibility. But there are no pensioners there; you are right.

Mr. Nowlan: Well, without necessarily agreeing with that, I will leave that because of the time. I will consider that, and I imagine the pensioners, when they come before the committee, will have a few things to say about that very directly.

Something else, within the timeframe hopefully, is as to survivor benefits. I am asking in this regard, which the pensioner associations have suggested, that the pension plan be increased from the current level of 50% to 60%, or even 75%. And I am wondering, if you do not have it today, if you could give it to us before we meet the pensioners what your estimate of the cost would be to move in this direction. And are you contemplating any adjustment in change of survivor benefits?

Dr. LeClair: We will answer that when we come back, I presume.

• 1625

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan asked if that information of the estimate of cost could be furnished to this committee before we meet the pensioners. That would have to be sent to our clerk if you agree to undertake it.

Dr. LeClair: Our intention—whether we intend to change that as well—will be part . . .

Mr. Nowlan: Whether there is any intention to change, but also in fact what your estimate would be as to the change from 50% to 60% or 75%, as they have suggested from time to time.

I am going to stick within the five minutes. Yes, that is all.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Nowlan.

The next intervenor is Mr. Paul McRae. Mr. McRae, please.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

I am very anxious to get to the centre of this pension fund. We have been at it now close to 12 years, I would think, that I can recall. I think it would be wise though for the steering committee to establish a decent time when we can do it. I think

[*Traduction*]

Nous sommes d'avis qu'il appartient au conseil d'administration du CN de décider comment placer l'argent du fonds de pension et dans quelles conditions, car si le fonds n'est pas suffisamment rentable, c'est au CN de combler la différence. C'est donc nous qui devons en dernière analyse veiller à la rentabilité du fonds de pension, vu qu'il est tacitement entendu qu'en cas de déficit nous devrions combler la différence.

M. Nowlan: D'accord mais le fonds de fiducie du régime de pensions a toujours posé un problème à cause du rapport entre le nombre de retraités et les effectifs des travailleurs. Vous estimez donc que ce fonds doit rester du seul ressort de la direction et qu'il n'est pas question qu'un représentant . . .

M. LeClair: C'est effectivement une responsabilité des administrateurs et il n'y a pas de retraité au conseil d'administration.

M. Nowlan: Même si je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous, je vais maintenant passer à une autre question. Les retraités reviendront d'ailleurs sans doute à la charge lorsqu'ils comparaîtront devant le Comité.

Au sujet des prestations de survivant, les associations des retraités ont proposé qu'elles soient portées de leur niveau actuel de 50 p. 100 à 60 voire 75 p. 100. Si vous n'avez pas les chiffres sur vous, pourriez-vous nous faire savoir avant la comparution des représentants des retraités à combien s'éleverait le coût de pareilles modifications? Je voudrais également savoir si vous envisagez de modifier les prestations de survivant.

M. LeClair: Nous répondrons à votre question lorsque nous comparaîtrons à nouveau devant le Comité.

Le vice-président: M. Nowlan a demandé si les prévisions de coûts pourraient nous être remises avant la comparution des associations de retraités. Vous pourriez faire parvenir ces renseignements au greffier du Comité.

M. LeClair: Les changements éventuels dépendraient de . . .

M. Nowlan: Je voudrais savoir si vous avez l'intention de modifier ces prestations et ce que cela coûterait de les porter de leur niveau actuel de 50 p. 100 à 60 ou 75 p. 100.

C'est tout pour le moment.

Le vice-président: Merci monsieur Nowlan.

M. McRae.

M. McRae: Merci.

Cela fait 12 ans si ma mémoire est bonne qu'il est question du fonds de pension. Le comité de direction devrait prévoir suffisamment de temps pour que nous puissions l'examiner à

[*Text*]

Mr. White's report would be a very important piece of it all. I will not get into that at this particular point; I think it is best to leave it when we have the time set aside.

This morning I introduced, I suppose, a different note. I was very impressed, Mr. LeClair, that you took it seriously, because I have always had a feeling that we have never really gotten to the basis of the relationship between the CNR and the government in any kind of way. I was listening to Mr. Gustafson, who made some points that I feel very strongly about. They all are involved in that whole question of how we move things in this country, of how we move goods like this and how we service parts of the country.

I looked at the report you gave today—I am not talking about the annual report, but rather your statement today. I realize I was there when Otto Lang's letter was first published. I think it was in early 1975 or late 1974; I will not argue the point. Of course I was very much opposed to the principle of the thing, but it seemed to me that when you had that statement that profit was one of the goals, he did not take away from the goal of serving Canadians in terms of transportation.

It occurred to me when I looked at your report and when I looked at the statement—I read it through again at lunch hour—that you tend to be reporting basically how profitable the operation has been, and how efficient to some extent. But if you were going back to the original criteria—the reason the CN was set up in 1924 or whenever it was, and the reason the CP was set up in 1886 or whatever—if those were the real criteria, your report would be talking about these major problems of how we move commodities in this way rather than worrying about the profits.

I can understand, when I think about it, why you would become quite disturbed about cross-subsidization, because it again is obviously one way you can improve the profit position if you do not have to carry a $35-million loss in Newfoundland or a loss in the movement of grain or whatever you have. I understand your desire to accrue capital, to raise capital on the public market—privatization of a sort, or whatever you want to call it—simply because you have these basic aims. But I have some real difficulties with the idea of having a Crown corporation. What is the point of having a Crown corporation if this is the centrepiece of it?

More than anything I am trying to say to you that I cannot say as a backbencher Member of Parliament that we should stop the profit motive, but we should also keep this other more basic aim in front of us.

• 1630

You have some assets, considerable assets in land and in things like the CN Tower etc., etc., from which I understand you accrue profits and which you can put . . . or I do not know whether you do apply to cross-subsidize the rail operation. You are looking for, say, $2.5 billion in the next umpteen years, whatever it is, and I think this is a tremendously important problem that you have to face. But if one can assume that that infrastructure you want to put together and that money that you have put into that infrastructure—and I am talking about

[*Translation*]

fond. Le rapport de M. White constitue une pièce essentielle du dossier mais j'y reviendrai en temps opportun.

J'ai beaucoup apprécié le fait que M. LeClair ait parlé aussi sérieusement de cette question ce matin, car jusqu'à présent, les rapports entre le CN et le gouvernement n'ont jamais été examinés quant au fond. M. Gustafson a évoqué des questions de première importance concernant les modalités de transport de diverses marchandises ainsi que la façon dont les régions du pays sont desservies.

J'ai examiné le texte de votre déclaration. Je me souviens de la lettre publiée par Otto Lang en 1974 ou 1975. Même si j'étais loin d'être d'accord avec lui sur tout, il n'y avait à tout le moins pas incompatibilité dans son esprit entre les objectifs de rentabilité pour le CN et l'obligation d'assurer un système de transport convenable pour les Canadiens.

Dans votre exposé, vous faites état principalement de l'efficacité et de la rentabilité du CN. Mais si vous aviez davantage tenu compte des critères qui ont présidé à la fondation du CN en 1924 et du CP en 1886, vous nous auriez parlé moins de rentabilité et davantage de la façon de transporter les marchandises.

Je conçois fort bien que les subventions d'une région à une autre vous préoccupent car il est évident que vos résultats seraient meilleurs si vous n'aviez pas à encaisser la perte de 35 millions de dollars à Terre-Neuve ainsi que la perte résultant du transport des céréales. Il est normal que votre souci de rentabilité vous fasse envisager la possibilité de faire appel au marché des capitaux, ce qui reviendrait en quelque sorte à une privatisation d'entreprise. Je ne vois pas pour ma part à quoi cela sert de faire des chemins de fer une société d'État si son objectif numéro un est la rentabilité.

Il n'est pas question bien entendu de ne tenir absolument aucun compte de la rentabilité, mais il ne faut pas que ce souci de rentabilité passe au premier plan.

Vous avez d'importants biens immobiliers sous forme de terres, la tour CN, etc., qui vous rapportent de l'argent, mais je ne sais pas si ces sommes sont affectées aux chemins de fer. Supposons que vous ayez besoin de deux milliards et demi de dollars au cours des années à venir. Si vous aviez amélioré votre infrastructure ferroviaire à temps, les chemins de fer auraient été plus efficaces et dès lors plus rentables. Si l'exploitation des chemins de fer constitue la base du CN, pourquoi ne pas liquider certains de vos avoirs et utiliser

[*Texte*]

rail infrastructure—if it were in place or in place when it is supposed to be in place, if from that you would get more revenue, you would be a little more efficient and so the operation would be better. If the railway is the major business of this company, why would you not dispose or liquidate some of the assets that you have and use those funds to do what I think some of those assets were given you to do, and that is to run a railway?

I know you are going to say to me that you get better revenue from those assets at present, let us say, than you do from running a railway. But the point of the matter is, I think your business is first and foremost running a railway.

Before you get into it, I will recall also that I mentioned the caboose situation and also some very grave concerns I have in my community that people from your company are manipulating things in town to their advantage and I do not think to the advantage of the community or in the long run to the advantage of all concerned having to do with this survey situation and having to do with re-routing of traffic. That may be something that you would rather talk about at another time.

Anyway, I will leave you with this very basic question as to whether we should not be looking more at how we run a railway rather than how we use assets of another kind.

The Vice-Chairman: Okay. Dr. LeClair.

An hon. Member: Your five minutes is up.

Mr. McRae: I never said five. We have ten.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, in answering a question like this one, as we did this morning, I think I have to ask the indulgence of the committee because one has to take some licence in trying to be as straightforward as we can. We are talking about government policy and it is inappropriate for us to discuss government policy in a seminar such as this one.

Having said that, though, let me try the best I can very very quickly to perhaps answer some of your query. You say that we are a railway company foremost. You are quite right. But I think that our Act, our Act of incorporation and all of the Acts that have governed us since then, say that we are both a railway and a communication company. So I think that is an important distinction, because communications is something that we feel is a legitimate mandate. We have been at it for over 60 years now and we hope to be able to continue that.

In terms of the others, you are right. There are assets. Assets in some instances that we have inherited by accident. The 200 railways that were taken over in the 1920s had assets, the Chateau Laurier was one of them, for example, other hotels, a lot of real estate, mineral rights, and it is our contention that we should develop those to allow us to do our major mandate more efficiently and at less cost to the taxpayers.

The notion is always brought: Why do you not sell those and why do you not use that money to improve the railway? Well, the question is that first of all to sell you have got to find a buyer and there are not very many buyers for the CN Tower in Toronto, or CN Express which we would perhaps like to sell.

[*Traduction*]

l'argent ainsi recueilli pour améliorer l'exploitation des chemins de fer?

Vous me répondrez sans doute que ces avoirs vous rapportent davantage à l'heure actuelle que les chemins de fer, à quoi je vous rétorquerai que votre mission est avant tout de faire marcher les chemins de fer.

J'ai également eu l'occasion d'évoquer le problème des wagons de queue ainsi que le fait que les résultats de l'enquête sur la modification des trajets sont manipulés par vos gens au détriment de la collectivité. Mais on pourrait laisser cette dernière question à un autre jour.

Ma question fondamentale est donc celle de l'importance relative que vous attribuez à l'exploitation du chemin de fer par opposition à la gestion de vos autres avoirs.

Le vice-président: Monsieur LeClair.

Une voix: Vous avez épuisé vos cinq minutes.

M. McRae: Nous avons 10 minutes.

M. LeClair: Pour répondre à une question comme celle qui vient de m'être posée, il faudrait aborder des questions de politique et d'orientation du gouvernement ce qu'il ne nous appartient pas de faire.

Je vais quand même essayer de répondre à certaines de vos questions. Vous avez dit à juste titre que nous devons nous occuper en tout premier lieu du chemin de fer. Mais tous les textes législatifs qui nous régissent stipulent que nous devons nous occuper aussi bien des chemins de fer que des communications générales. Nous estimons donc que les communications relèvent elles aussi de notre mandat. C'est ce que nous faisons depuis 60 ans et nous espérons pouvoir poursuivre dans la même voie.

Il est vrai que nous possédons différents avoirs, dont certains nous sont échus par accident. Ainsi les 200 chemins de fer que nous avons repris au cours des années 1920 possédaient différents hôtels dont le Château Laurier, toutes sortes de biens immobiliers ainsi que des droits miniers; nous devons exploiter ces avoirs au mieux afin d'exercer notre mandat aussi efficacement et économiquement que possible.

Ce n'est pas la première fois qu'on nous demande pourquoi nous ne vendons pas ces différents avoirs pour améliorer les chemins de fer. Mais pour vendre il faut trouver un acheteur ce qui n'est guère simple lorsqu'il s'agit de vendre la tour du CN à Toronto ou le CNX dont nous aimerions nous débarrasser.

[*Text*]

Second, if we are in the selling business most likely we will be selling the better ones and we will have to keep the ones that are not very good and where we keep losing money. The end result is that we will have a blimp. We may receive some funds very quickly but in the long run I think Rail would suffer because we would deny ourselves revenues, which we now apply on the Rail side, for the infrastructure that you are talking about.

• 1635

So, if we made a sale, maybe that year, it would be okay. The ones that we are going to sell obviously have to be profitable, or at the price we will sell them they will have to be profitable for the people who buy them. We say, well, why not use those assets for the benefit of the taxpayers of Canada, and take that money and put it in Rail. That is our simple answer.

Mr. McRae: It is not a total answer, because I feel . . .

The Vice-Chairman: Order. Your time is up.

Mr. McRae: Just quickly. I just feel that the assets one would acquire in the Rail system, by using this money, also will give you a return. Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I very much appreciated Dr. LeClair's remarks just now, because it was a contention I was making, particularly with Canadian Pacific, during the Crow rate debate, but also with Canadian National, that the revenues from assets you have required go to the benefit of the entire corporation, all of which you received as a benefit, one way or another, when the company was incorporated from the people of Canada for nothing. Of course you were stuck with the debts but then we have picked up a couple of billion dollars worth of those since 1923.

I want to ask: Is the company really serious about knowing something about Rail operations? Are you really serious about doing away with the caboose on freight trains, whether they are full freights or whether they are freights that have to stop and do switching, whether they are freights that have to stop for an inspection, or whatever? Are you really serious about a freight train that might hit top speeds of 60 or 70 miles an hour with 80 or 100 car lengths, with three or four diesel locomotives on it and maybe one or two in the middle of the train? Are you really serious about doing away with that caboose?

Dr. LeClair: I will let Mr. Lawless answer this. I hope he is.

Mr. Lawless: Well, the easy answer to the question is yes, we are dead serious, though I think it needs elaboration.

Technology in this area has advanced to the point where Europeans and the U.S. are operating trains of the type that you are talking about, every day of the week, without cabooses. We are approaching this in a very, very carefully calculated manner, whereby we have tested for over a year, on the CN system, trains with cabooses but using what we call the ETU, the end of train unit, and they have performed absolutely perfectly.

[*Translation*]

D'autre part, on commencerait sans doute par vendre ce qu'il y a de plus rentable et on se retrouverait donc avec des entreprises déficitaires. Les résultats seraient catastrophiques. Dans l'immédiat on aurait de l'argent, mais à la longue ce serait les chemins de fer qui en pâtiraient car nous nous priverions ainsi de recettes nécessaires pour l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire.

Les entreprises que nous vendrions doivent être rentables pour intéresser un acquéreur éventuel. Or à notre avis il est préférable d'utiliser l'argent que ces différents biens nous rapportent pour l'investir dans les chemins de fer.

M. McRae: Cela ne répond pas entièrement à ma question.

Le vice-président: Vous avez épuisé votre temps.

M. McRae: Je voudrais simplement faire remarquer que l'argent ainsi placé dans les chemins de fer rapporterait également.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'avais justement insisté sur le fait au cours du débat sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau que le CP ainsi que le CN devraient affecter la totalité de leurs recettes à l'ensemble de leur entreprise que vous avez de toute façon reçue en don du peuple canadien au moment de la fondation de votre société. Vous avez également dû assumer certaines dettes mais depuis 1923, le gouvernement en a déjà épongé deux milliards.

Moi je me demande dans quelle mesure vous connaissez réellement le fonctionnement des chemins de fer. Avez-vous vraiment l'intention de supprimer les wagons de queue des trains de marchandises, même lorsqu'il s'agit des trains de marchandises qui doivent s'arrêter pour aiguillage ou inspection? Comptez-vous réellement faire rouler les trains de marchandises d'une centaine de wagons à 60 ou 70 milles à l'heure en les dotant de trois ou quatre locomotives diesels, dont une ou deux au milieu du train? Comptez-vous réellement supprimer les wagons de queue?

M. LeClair: Je demanderais à M. Lawless de répondre à votre question.

M. Lawless: Nous espérons effectivement mettre en oeuvre tous ces plans.

Grâce aux progrès de la technologie, les trains de marchandises sillonnent actuellement l'Europe et les États-Unis aux vitesses que vous avez évoquées sans wagons de queue. Depuis un an nous sommes en train d'examiner ce problème en faisant rouler des trains sur le réseau CN avec des wagons de queue mais selon le système ETU. Les résultats ont été excellents.

[*Texte*]

What we want to do now, and have applied to the Canadian Transport Commission to do, is to now remove the cabooses, but not remove the men. We will keep the men. They will be in the head end and run these trains, on the same basis, but without the caboose. These will all be controlled tests, and certainly we will be approaching this on the basis that there will be—and I know the CTC intend to have—hearings. None of this will be finalized, proceeded with or indeed implemented anywhere, without the CTC giving us the authority, after they have assured themselves this can be done in a safe and efficient manner.

It is not a technology that is a way out in the future. It is being done every day of the week, and eventually you will find that all of the North American railroads will be operating without cabooses. It will be done on a phased-in basis. We are not going to take all of our mainline trains and suddenly remove the cabooses. We will be doing this in a very carefully calculated, measured, tested way.

Mr. Benjamin: This is the straight operation of a freight train. Let us say that it is running Medicine Hat and Swift Current; it has to make a couple of stops for switching, either setting off or taking on cars between Calgary and Medicine Hat, and then a couple more times between Medicine Hat and Swift Current. It starts out as a 65-, 70-car train; by the time it gets to Swift Current, it is 100 cars.

• 1640

In the efficiency of the operation of that train, if all your crew is on the head end, how long does that train have to sit there until somebody walks back to the tail end? Or you might have dropped him off the head end when you went by the switch. You go in and do the switching. Then, when the train pulls out, the guy has to throw the switch back. But there is no caboose on the tail end, so the train has to sit there until he walks the whole length of that train.

Come on, do not give me that nonsense. On any kind of through freight or partially through freight train, the kind you are running nowadays, it seems to me that it is operational stupidity, especially if it is 40 degrees below and you are crouched in the snow. In fact, when you suggest this, I would like to put your corporate offices on the head end of a locomotive, and you can do your business back and forth across the country with no caboose on the end.

Mr. Lawless: The operation of these trains will be handled as I have outlined. Some of the areas that you are concerned about have been carefully looked at and we do not see any problems with doing exactly what I said we are doing. I think I had better remind you, Mr. Benjamin, that this is not technology that is away off in the future, it is being done every day of the week.

Mr. Benjamin: Look, U.S. railroads do it when they are running 100 empty mine cars into an iron ore pit, or some other kind of operation. They are doing very little, if any, of it on through freights. In Europe, they do not have a freight train more than 20 cars long, they do not—the Russians might, but not in western Europe.

[*Traduction*]

Nous avons donc demandé l'autorisation à la Commission canadienne des transports de supprimer les wagons de queue, mais le personnel sera transféré à la tête des trains où il s'occupera de les faire marcher. La Commission canadienne des transports a d'ailleurs l'intention d'organiser des audiences à ce sujet et une décision définitive ne sera donc pas prise sans l'autorisation de la Commission qui veillera à ce que tout se passe de façon sûre et efficace.

Donc c'est une technologie couramment appliquée dans divers pays et tôt ou tard tous les trains américains rouleront également sans wagons de queue. Mais il faudra le faire petit à petit.

M. Benjamin: Il s'agit des trains de marchandises. Prenons un train roulant entre Medicine Hat et Swift Current, qui est obligé de s'arrêter deux fois pour aiguillage et auquel on doit raccrocher ou décrocher des wagons entre Calgary et Medicine Hat, et encore deux fois entre Medicine Hat et Swift Current. Au départ ce train comporterait de 65 à 70 wagons et arrivé à Swift Current il compterait 100 wagons.

Si tout le personnel se trouve en tête du train, combien de temps faut-il attendre pour quelqu'un se rende jusqu'à la queue du train? Un homme pourrait descendre pendant le travail d'aiguillage. S'il n'y a pas de wagon de queue, il faut attendre jusqu'à ce qu'un homme marche de la tête du train jusqu'à la queue du train.

Pour les trains de marchandises cela me paraît tout à fait idiot surtout par moins 40 lorsqu'il faut travailler dans la neige. Je voudrais bien vous voir dans le wagon de tête d'un train et d'être obligé dans ces conditions de faire tout ce travail sans wagon de queue.

M. Lawless: Toutes ces questions ont été examinées attentivement et ne devraient pas soulever de difficulté. J'insiste sur le fait que cette technique est bien connue et largement utilisée à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Cela se fait peut-être aux États-Unis avec des trains roulant à vide mais rarement avec des trains de marchandises pleins. En Europe de l'Ouest, les trains de marchandises comptent rarement plus de 20 wagons.

[*Text*]

Mr. Lawless: We are not talking about empty cars, we are talking about operational trains that are loaded with 100 cars, 100 tonnes per car, and they are operating on a consistent basis with this technology. I have to assure you that this will not be done—and that is what the testing is all about—unless all those operational difficulties are dealt with, and the safety measures.

Mr. Benjamin: Do not say I did not warn you.

I want to move to another area, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: This will be your last question.

Mr. Benjamin: I gave some of your staff, Dr. LeClair and Mr. Lawless, a little notice at lunch hour. I want to ask you about some branch line abandonments, or branch line transfers from one railway to another. Can you tell me what the status is? I have had representation from all the railroads and individuals, both urban and rural, in this part of the country, but I suspect that it may be in the works in other parts as well. What is the status now of the portion of the Avonlea sub, from Avonlea to Perry? The last map I have had shows it subject to CTC review.

More importantly, there is your Gravelbourg Subdivision from Avonlea to Gravelbourg subject to review of the CTC, and CN's using the CP expanse subdivision from Moose Jaw down to Gravelbourg. Is that still in the works or is the CNR—and I believe this is one of the few times when you and your employees are in agreement, working together—still opposing the transfer of any of that line to CP?

Also, on your Central Butte Subdivision, Moose Jaw to Mair, it is proposed that the remainder of the Central Butte Subdivision to Riverwest be turned over to CP, and they would build a line from Mair over to the Outlook sub.

I am asking you what the status of that is at the moment. Are there still hearings to be held on this? I am informed that some 28 train crews—some in Regina, some in Broadview, all the way down the line—either have to move or they are out of work, just in the case of those three subdivisions only.

• 1645

On the Gravelbourg sub—my goodness, I have got the charts here—sorry I cannot lay my hands on them at the moment.

The Vice-Chairman: I think Mr. Lawless has . . .

Mr. Benjamin: —something like 33,000 carloads on that Gravelbourg. It is let us say, 6,000 carloads a year, that would have to better than 100 trains in a year off the Gravelbourg sub. Is the CN going to hold still for this; are you going to try to hang on to them or what is the score?

Mr. Lawless: Mr. Benjamin, I think we should maybe indicate what the background for some of this is, and I will not take a minute to do this. About five years ago, Canadian Pacific, Canadian National and indeed, Transport Canada, met and decided that there would be a branch line transfer of certain branch line subdivisions between the two railways. This was worked out on the basis that it would be more efficient if

[*Translation*]

M. Lawless: Je parle non pas de trains vides mais de trains de marchandises d'une centaine de wagons avec une centaine de tonnes de marchandises par wagon qui roulent sans wagons de queue. Mais une décision définitive ne sera pas prise tant que toutes les difficultés techniques n'auront pas été aplanies.

M. Benjamin: Au moins je vous aurai prévenu.

Je voudrais maintenant passer à une autre question monsieur le président.

Le vice-président: Ce sera votre dernière question.

M. Benjamin: Je voudrais avoir des renseignements concernant l'abandon de certaines lignes secondaires où le transfert de certaines de ces lignes d'un chemin de fer à l'autre. Des personnes m'ont contacté à ce sujet, tant des centres urbains que des régions rurales de cette partie du pays, mais je soupçonne que des mesures analogues sont prévues ailleurs. Qu'en est-il de la ligne entre Avonlea et Perry? Aux dernières nouvelles, la question était à l'étude à la CTC.

La CTC s'occupe également du parcours entre Avonlea et Gravelbourg et doit également se prononcer sur l'utilisation par le CN du tronçon allant de Moose Jaw à Gravelbourg et appartenant au CP. Le CN continue-t-il à s'opposer au transfert de cette ligne au CP, votre direction et vos employés étant pour une fois d'accord sur une question?

Il est question par ailleurs que le tronçon Central Butte à Riverwest soit transferé au CP qui construirait une ligne allant de Mair à Outlook.

Des audiences sont-elles prévues au sujet de ces questions? Rien que pour ces trois tronçons, cela forcerait les hommes de 28 équipes travaillant à Régina, à Broadview et ailleurs soit de déménager soit de perdre leur emploi.

Pour ce qui du tronçon de Gravelbourg . . . Je m'excuse mais je n'arrive pas à m'y retrouver parmi mes documents.

Le vice-président: Je crois que M. Lawless a . . .

M. Benjamin: Je pense que c'est 33,000 wagonnées. Supposons qu'on transporte 6,000 wagons de marchandises par an, le tronçon de Gravelbourg perdrait ainsi plus de 100 trains par an. Est-ce que vous allez essayer de garder des voies?

M. Lawless: Je vais essayer de vous répondre rapidement. Il y a cinq ans, le CP, le CN et Transports Canada ont convenu de procéder à un transfert de certaines voies secondaires entre les deux sociétés de chemin de fer. Le transport des céréales serait en effet plus efficace s'il était assuré par le CN dans cette région du pays, le reste des marchandises étant transporté par le CP.

[*Texte*]

this railway carried that particular part of the country as far as the grain was concerned and the other railway carried whatever it was.

So an exchange was worked out and it involved CN to go to CP, the Gravelbourg sub, Dodsland, Central Butte, Rosthern and Preeceville; the subdivisions to go from CP to CN were Vegreville, Melfort, Matador and Colonsay.

Now since that time the Vegreville and the Melfort have already been transferred over to CN from CP. We have been operating those lines for a couple of years I guess, or a year and a half. The Gravelbourg was next to go.

Mr. Benjamin: Just a minute. The Vegreville sub is . . .

Mr. Lawless: Vegreville and the Melfort.

Mr. Benjamin: Yes, but there is no subdivision named Vegreville. It must be a different name. Oh, I am sorry, you are right, yes. All right. Go ahead.

Mr. Lawless: So those two were done. They were rehabilitated through the government funds, brought up to the standard they should be. The connections were made and we are now operating those two.

The Gravelbourg is next and it is to go this spring.

Mr. Benjamin: Just, hold the phone a minute.

The Melfort sub which was CP is now transferred to you.

Mr. Lawless: And the Vegreville.

Mr. Benjamin: The Vegreville sub shows on this map as CN.

Mr. Lawless: Well, it probably shows on there because it was already transferred over at that time.

Mr. Benjamin: Oh, all right. Now, Gravelbourg.

Mr. Lawless: Gravelbourg is next to go and the agreement has been made.

We were quite concerned about that because there is a lot of grain on that line and when one adds up all the grain on the different lines we come out on the short end of the stick.

Mr. Benjamin: I figured that, yes.

Mr. Lawless: But we have agreed, based on the Vegreville and the Melfort, and the Gravelbourg that we can make the switch and the tonnage stays about the same.

The next to go will be the Dodsland, Central Butte, Rosthern and Preeceville, but they will not go until an agreement is finalized that equalizes the tonnage including the Matador and the Colonsay. Now that is the dispute there is between the two railways but, if we finalize the Gravelbourg we are even as far as tonnage is concerned and then the others will come on stream later when we are able to determine what else should be added to those subdivisions.

Mr. Benjamin: Is this all now a *fait accompli*?

[*Traduction*]

Il a donc été décidé que les tronçons de Gravelbourg, Dodsland, Central Butte, Rosthern et Preeceville iraient au CP, tandis que les tronçons de Vegreville, Melfort, Matador et Colonsay iraient au CN.

Depuis lors les tronçons de Vegreville et de Melfort ont été transférés du CP au CN. Cela fait maintenant près de deux ans que nous exploitons ces lignes. Le tronçon de Gravelbourg doit être transféré incessamment.

M. Benjamin: Vous parlez du tronçon de Vegreville?

M. Lawless: Vegreville à Melfort.

M. Benjamin: Mais il n'y a pas de lieu dit qui se nomme Vegreville. Vous vous trompez sans doute de nom. Je m'excuse vous avez raison. Allez-y.

M. Lawless: Donc ces transferts ont été effectués et les voies améliorées grâce aux fonds de l'État. Nous sommes maintenant en train d'exploiter ces deux lignes.

La voie de Gravelbourg va être transférée au printemps.

M. Benjamin: N'allez pas si vite.

Donc le tronçon de Melfort qui appartenait au CP vous serait transféré.

M. Lawless: Ainsi que celui de Vegreville.

M. Benjamin: Sur la carte, le tronçon de Vegreville figure comme appartenant au CN.

M. Lawless: C'est sans doute parce que le transfert avait été effectué avant qu'on ne dessine la carte.

M. Benjamin: D'accord. Donc maintenant c'est Gravelbourg qui va être transféré.

M. Lawless: Oui, selon l'accord conclu.

C'était d'ailleurs pour nous une question préoccupante car on transporte beaucoup de céréales sur cette voie, ce qui, comme vous le savez bien, n'est pas une affaire rentable.

M. Benjamin: Oui.

M. Lawless: Mais nous sommes arrivés à la conclusion qu'on pourrait procéder à ce transfert et que les tonnages resteraient plus ou moins inchangés.

Ensuite c'est au tour des tronçons de Dodsland, Central Butte, Rosthern et Preeceville d'être transférés; mais au préalable il faudra se mettre d'accord sur l'égalisation des tonnages y compris sur les tronçons de Matador et de Colonsay. Lorsque Gravelbourg aura été transféré, la question des tonnages aura été réglée et le reste des transferts aura lieu plus tard quand nous saurons ce qu'il convient d'ajouter à ces tronçons.

M. Benjamin: Donc c'est un fait accompli.

[*Text*]

Mr. Lawless: Well, the agreement was made. It was an exchange of letters which was annointed by the Minister of Transport of the day at that time. What is different now I think is that there was not that much concern about who was going to get what as far as moving grain is concerned; it is on a little different basis.

We are very concerned about moving out of southern Saskatchewan into Gravelbourg and that is one of the things I am concerned about.

Mr. Benjamin: So are your employees.

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman . . .

The Vice-Chairman: You have used up your time now.

Mr. Benjamin: All right, third round.

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: A very short question which I forgot to put earlier as a specific which you may not have now but perhaps you could provide it later on.

Before the Transport Committee on February 14, 1984, Mr. Lange, the Senior Executive Assistant to the President, indicated that there existed a repayment schedule on the underfunded liability and that repayment schedule was going to eliminate the underfunded liability by $2,006.

• 1650

Do you have that table of how that it is to be done; and if you have a table, can it be tabled?

Dr. LeClair: Somewhere, somehow, I am sure we have it. Whether we have it today, I would ask Mr. Masse . . .

Mr. Y. Masse: I do not think I have it in a form that could be tabled immediately, but we would be pleased to forward that to the committee before our next appearance.

Mr. Nowlan: That is fine.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Back to Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Dr. LeClair, or Mr. Lawless, can you tell me how many applications CN presently has, if any, before the CTC for branch-line abandonments that have not yet been decided upon? And if there are any, what subdivisions are they in?

Mr. Lawless: I do not have the names of the subdivisions. But I have split them up between East and West. At the moment in the East—and when we are talking about the "East", it is east of Manitoba—we have 26 line abandonments pending. We have one under review . . .

Mr. Benjamin: That you have applied for.

[*Translation*]

M. Lawless: L'accord a été conclu et entériné par le ministre des Transports de l'époque. On ne s'occupait pas tellement à l'époque des modalités de transport des céréales.

Mais pour nous, le transfert du sud de la Saskatchewan à Gravelbourg est très préoccupant.

M. Benjamin: Et cela également pour vos employés.

M. Lawless: Oui.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Le vice-président: Vous avez épuisé votre temps.

M. Benjamin: D'accord, inscrivez-moi pour le troisième tour.

Le vice-président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'avais oublié de vous poser une question à laquelle vous ne pourrez peut-être pas répondre tout de suite.

Déposant devant le Comité des transports le 14 février dernier, M. Lange, assistant exécutif du président, avait expliqué que le calendrier de remboursement du passif non capitalisé aurait pour effet de réduire ce passif de 2,006$.

Avez-vous un tableau indiquant comment se font les calculs et pouvez-vous le déposer?

M. LeClair: Je suis sûr que nous en avons un quelque part. Je ne sais pas si nous l'avons aujourd'hui, je demanderais à M. Masse . . .

M. Y. Masse: Je ne pense pas l'avoir sous une forme permettant de le déposer maintenant, mais nous nous ferons un plaisir de vous le communiquer avant notre prochaine réunion.

M. Nowlan: Très bien.

Le vice-président: Merci, monsieur Nowlan.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur LeClair ou monsieur Lawless, quel est le nombre de demandes d'abandon de lignes secondaires du CN encore en suspens devant la CTC? Et dans quelles sous-divisions se trouvent-elles?

M. Lawless: Je n'ai pas le nom des sous-divisions. J'ai cependant la répartition entre l'Est et l'Ouest. À l'heure actuelle, dans l'Est—et quand nous disons «Est», nous entendons à l'est du Manitoba—nous avons encore 26 demandes en suspens. Il y en a une dans le dossier qui est actuellement étudiée . . .

M. Benjamin: Des lignes pour lesquelles vous avez fait une demande.

[*Texte*]

Mr. Lawless: All of the ones I am giving you are applied for.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Lawless: There are 26 that are pending. Nothing is under review in the East . . . I am sorry; one is under review, and four are deferred for later consideration.

In the West we have three pending, one under review, and seven that have been deferred for later consideration. If you are interested, I can get the names of the lines. We would be glad to give those to you.

Mr. Benjamin: Are any of these lines either in or recommended to be in the basic network? I am talking about the West.

Mr. Lawless: The majority of these would not be in the basic network.

Mr. Benjamin: Are any of them recommended to be in the basic network?

Mr. Lawless: Some of them might be recommended, but we could give you that information too.

Mr. Benjamin: I would appreciate that.

With these abandonments, the ones that have already occurred and the ones that are applied for, and as a result of the Western Grain Transportation Act and the obvious intention of the government to subsidize trucking, I would like to ask CN—and I hope you will be very careful and forthcoming in your answer—if it is contemplated or intended that Canadian National, to retain at least its share of grain movement, will have no choice but, or at least feel it will need, to get into the trucking of grain.

The Vice-Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: We have no specific or any detailed plans to get into the trucking of grain; but I do not rule out the possibility in the future when line abandonments take place and/or other changes that might take place that leave elevators off track that we or an agent of ours, or indeed the producer himself, would get into the trucking business and move that to a main-line elevator, or an elevator anywhere, and the rate reflect it accordingly.

I am talking about the future, because we do not have any plans, as has been suggested there might be plans, to get into the trucking business in moving grain.

Mr. Benjamin: Have you or your officials . . . somewhere in the corporate structure of CN you must at least have discussed the matter, because I am reliably informed that several grain companies feel they are going to have no choice but to get into the grain-trucking business to retain the grain business they already have, if nothing else. Canadian Pacific has already bought three trucking companies out in northwest Saskatchewan, northeast Alberta. Do you mean to tell me that CN has been sitting back and just letting that business, which you now say you are going to make money on, just drift away to somebody else?

[*Traduction*]

M. Lawless: Toutes les lignes dont je vous parle ont fait l'objet d'une demande.

M. Benjamin: Très bien.

M. Lawless: Il y en a 26 dont le dossier est en suspens. Il n'y en a aucune dans l'Est dont le dossier soit actuellement étudié—je m'excuse, il y en une et quatre dont les dossiers devront être étudiées plus tard.

Dans l'Ouest, il y en a trois en suspens, une à l'étude, et sept dont les dossiers ont été reportés à plus tard. Si cela vous intéresse, je peux vous donner le nom de ces lignes. C'est avec plaisir que nous le ferions.

M. Benjamin: Ces lignes sont-elles intégrées ou a-t-il été recommandé qu'elles soient intégrées au réseau de base? Je parle de l'Ouest.

M. Lawless: La majorité d'entre elles ne sont pas intégrées au réseau de base.

M. Benjamin: A-t-il été recommandé que certaines d'entres elles soient intégrées au réseau de base?

M. Lawless: C'est possible, et nous pourrions également vous communiquer ces renseignements.

M. Benjamin: Je vous en serais reconnaissant.

Certaines de ces lignes ont déjà été abandonnées et vous avez fait une demande pour d'autres. Compte tenu de l'adoption de la Loi sur les transports des grains de l'Ouest et l'intention évidente du gouvernement de subventionner le transport routier, j'aimerais demander au CN—et j'espère que votre réponse sera réfléchie et directe—si voulant conserver une partie de ce marché, son seul choix ne sera pas de se lancer elle-même dans le transport routier.

Le vice-président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Nous n'avons pas véritablement de plans de ce genre mais je ne rejette pas du tout la possibilité prochaine lorsque ces lignes auront été abandonnées ou que d'autres changements feront que certains silos ne soient pas desservis que nous-mêmes, un de nos mandataires ou les producteurs eux-mêmes, d'ailleurs, ne décidions de transporter ces grains par la route jusqu'à un silo en bordure de la ligne principale ou ailleurs, et de modifier nos tarifs en conséquence.

Je parle pour le futur car contrairement à ce qui a été suggéré par certains, aucun de nos plans ne prévoit que nous nous lancions dans le transport routier des grains.

M. Benjamin: Vous avez bien dû en discuter pour le moins car d'après des sources sûres plusieurs compagnies céréalières estiment que leur seule option sera de faire transporter leur grain par la route si elles ne veulent pas perdre leur marché. Le Canadien Pacifique a déjà acheté trois compagnies de camionnage dans le nord-ouest de la Saskatchewan et dans le nord-est de l'Alberta. Prétendez-vous que le CN n'a rien prévu et va laisser ce marché, qui sera rentable d'après vous, lui échapper?

[*Text*]

• 1655

Mr. Lawless: CN have not bought any trucklines for this specific purpose, and I am indicating to you that there are no specific plans on any one line abandonment situation or any area yet where we have decided to go into the trucking business. But we will watch. We are not going to let anybody get away with our market share, and we will be watching that very, very closely.

Mr. Benjamin: As I pointed out last year, Mr. Chairman, as you must have got tired of hearing from me about—it is another "I told you so" thing—you would be smart to get into the trucking of grain because then you can do it at the expense of municipalities and the provincial governments and get a subsidy on hauling your grain . . . into this economic stupidity of hauling heavy, bulk commodities relatively short distances by truck. Incredible!—but it is another aftermath of doing away with the Crow . . .

The Vice-Chairman: Does that conclude your questioning, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: No, we are still on the third round and nobody else wants to . . .

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall is next.

Mr. Benjamin: Okay. Have I used up my time?

The Vice-Chairman: No, you have another three minutes.

Mr. Benjamin: Oh, bless your heart.

Mr. Chairman, are there any lines that CN presently has that it has not yet applied for but will want to apply for the abandonment of whether or not they are in the basic network?

Mr. Lawless: Yes. We are reviewing our branch line situation throughout Canada on a consistent basis, and as the reviews are made, the traffic figures are available to us and the analyses are made we make the decision which lines we will bring forward for abandonment. I have no specific situations I could give you at the moment, but this is an ongoing activity in CN Rail.

Mr. Benjamin: Would you think it would be fair to say that with the passage of the Western Grain Transportation Act somewhere between—and I mean in total, CP and CN—1,500 and 2,000 more miles of branch lines are yet to be abandoned? Would that be a reasonable ballpark figure?

Mr. Lawless: I could not comment on that. I really do not know.

Mr. Benjamin: Well, how many more miles do you contemplate of CN lines, then, over the next five or six years to be abandoned?

Mr. Lawless: I really do not have those figures. This is an ongoing process and as lines are analysed and determined that they are appropriate for application we make them. We could give you an estimate, if you would like. I do not have it available at the moment, though.

[*Translation*]

M. Lawless: Le CN n'a racheté aucune compagnie de camionnage dans ce but précis et je vous dis simplement qu'aucun abandon de ligne n'est accompagné de plans précis de reconversion au transport routier. Par contre, il n'est pas question que nous laissions échapper une partie quelconque de notre marché et nous suivrons l'évolution de la situation de très près.

M. Benjamin: Comme je l'ai déjà fait remarquer l'année dernière, monsieur le président, et me l'entendre dire doit finir par vous fatiguer—c'est encore un de «je vous l'avais dit»—vous auriez intérêt à vous lancer dans le transport routier des grains car vous pouvez le faire aux dépens des municipalités et des gouvernements provinciaux et bénéficier d'une subvention pour transporter ce grain—transporter par la route sur des distances relativement courtes des marchandises en vrac est une stupidité économique. Incroyable!—c'est une des autres conséquences du Pas du Nid-de-Corbeau . . .

Le vice-président: Est-ce que cela met fin à vos questions, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Non, c'est toujours le troisième tour et personne d'autres ne veut . . .

Le vice-président: M. Forrestall est le suivant.

M. Benjamin: D'accord. Mon temps est écoulé?

Le vice-président: Non, il vous reste encore trois minutes.

M. Benjamin: Quel bon coeur!

Monsieur le président, y a-t-il encore des lignes que le CN a l'intention d'abandonner mais pour lesquelles il n'a pas encore fait de demande et sont-elles ou non intégrées au réseau de base?

M. Lawless: Oui. Nous étudions en permanence la situation des lignes secondaires dans l'ensemble du Canada et au fur et à mesure que nous recevons les chiffres de traffic, nous les analysons et nous décidons de celles dont nous proposerons l'abandon. Je n'ai pas d'exemple précis à vous donner pour le moment mais nous le faisons sur une base permanente.

M. Benjamin: Ne serait-il pas juste de dire qu'avec l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest de 1,500 à 2,000 milles supplémentaires de lignes secondaires—j'inclus le CN et le CP—devront encore être abandonnées? Est-ce que c'est un chiffre raisonnable?

M. Lawless: Je ne pourrais pas dire. Je n'en sais rien.

M. Benjamin: Combien de milles de lignes supplémentaires le CN envisage-t-il d'abandonner au cours des cinq ou six prochaines années?

M. Lawless: Je n'ai pas ces chiffres. C'est un exercice permanent et au fur et à mesure que la performance de ces lignes est analysée nous décidons de l'opportunité de faire une demande pour qu'elle soit abandonnée. Nous pourrions vous donner une estimation, si vous voulez. Je n'ai cependant pas ces chiffres avec moi pour le moment.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: One of the problems is that the grain producers, the elevator companies, the towns, villages and rural municipalities all have massive infrastructure investments, their own or either private or public, and unless they can have some advance warning about what your intentions are they are placed in a terribly unfair position. Would you be willing to present to this committee in writing, or send it to us in a week or two, the lines and the names of the subdivisions that you have applications for abandonment on or the ones in which you are going to seek abandonment whether or not they are in the basic network?

Mr. Lawless: As mentioned earlier, we said we would do that. We can only indicate to the committee the lines that we know we will be applying for abandonment. I cannot tell you the ones we do not know.

The Vice-Chairman: That is it, Mr. Benjamin. Thank you.

I call on Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I wonder just before we adjourn for the afternoon if I just might join with I am sure your words and express my appreciation to the officials of CN for their presence here today and their very frank and thoughtful responses to our questions.

I want just before we adjourn, if I could, perhaps to reconfirm, as opposed to putting them in motion form, a couple of thoughts that have preoccupied us throughout the day.

First, I think in conversations with ourselves and with the NDP, particularly with Mr. Benjamin, and in conversations with members on the government side and with our distinguished chairman there seems to be agreement that the committee will in fact proceed with hearing the submissions of the CN Pensioners Association on Thursday next. I wanted to reaffirm that and to hope that there would be an affirmative response to that.

• 1700

The second point I wanted to make is in very necessary association with that position—first, of course, is that the steering committee do meet on Tuesday next to work out some of the details which are somewhat complex but which are necessary if we are collectively to respond to a responsibility we do have—to suggest, Mr. Chairman, and to our colleagues, again a matter that has been raised, and that is the very pertinent question of this committee proceeding without the assistance and advantage of some impartial, but nevertheless expert, advice in respect to the very complex submission we have.

And it was to ask whether or not the committee might informally agree, without the benefit of a motion, to ask the chairman to ask our distinguished clerk whether she would make inquiries with respect to the availability of expert advice to this committee with respect to this submission. I make that observation with the full knowledge that at most we are advisers, at most we are commentators. I would like what comment or what advice we may have to flow from this

[*Traduction*]

M. Benjamin: Un des problèmes c'est que les producteurs de grain, les compagnies d'élévateurs, les villes, les villages et les municipalités rurales ont procédé à d'énormes investissements d'infrastructure, investissements privés ou publics, et à moins qu'ils ne soient prévenus à l'avance de vos intentions ils se retrouvent dans une position terriblement injuste. Seriez-vous disposé à nous communiquer par écrit d'ici une semaine ou deux, les lignes et les noms des sous-divisions pour lesquelles vous avez fait des demandes d'abandon et celles pour lesquelles vous vous proposez de faire une demande, qu'elles soient ou non intégrées au réseau de base?

M. Lawless: Je vous ai déjà dit que nous le ferions. Nous ne pouvons vous communiquer que le nom des lignes pour lesquelles nous avons déjà pris notre décision. Je ne peux pas vous donner le nom de celles pour lesquelles nous ne savons pas.

Le vice-président: C'est tout, monsieur Benjamin. Merci.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Avant que nous n'ajournions pour cet après-midi, j'aimerais me joindre à vous et exprimer ma gratitude aux responsables du CN d'être venus ici aujourd'hui et d'avoir répondu avec franchise à nos questions.

Avant que nous n'ajournions, j'aimerais reconfirmer, plutôt que de les mettre sous forme de motion, une ou deux réflexions qui m'ont préoccupé toute la journée.

Premièrement, je crois que nos conversations avec le NPD, tout particulièrement avec M. Benjamin, et que nos conversations avec les députés du gouvernement et avec notre distingué président semblent confirmer que nous sommes d'accord pour entendre les témoignages de l'Association des retraités du CN jeudi prochain. Je tenais à le confirmer et j'espère que cela se traduira dans les faits.

Mon deuxième point est la conséquence logique du premier. Premièrement, bien entendu, il tombe sous le sens que le comité directeur devra se réunir mardi prochain pour régler certains des détails relativement complexes mais indispensables si nous voulons véritablement assumer notre responsabilité collective. J'aimerais en outre, monsieur le président, revenir sur une question déjà évoquée, à savoir le problème que nous posent nos délibérations sans l'assistance d'un spécialiste impartial pour nous conseiller sur cette question très complexe.

Ne serait-il pas possible que nous nous mettions d'accord officieuseemnt, sans procéder par la voie d'une motion, pour demander au président de requérir de notre greffier qu'il s'inquiète de la possibilité de nous faire bénéficier des conseils d'un spécialiste. Si je le dis c'est parce qu'au mieux nous sommes des conseillers, des commentateurs. J'aimerais que nos commentaires ou nos conseils soient assistés par la présence

[*Text*]

committee to have the advantage of a distinguished adviser who, because of his interest and knowledge, or that person's interest and knowledge in this question, would be quite acceptable to all of us.

I hesitate to suggest any names, but in a very personal way it seemed to me that Mr. Douglas Fullerton had done a good job with respect to the work going on in Canada, about five years now, with respect to pensions. His advice would be most welcome to our side.

I put the first part forward in the hope there would be some general agreement that in fact we do meet next Thursday; but, secondly, that we seek out expert advice.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Forrestall is quite correct. I have had conversations with him, and I believe I mentioned it to yourself, or to Mr. Turner, I forget, but it does not matter. Without trying to bypass or any disrespect to the steering committee, my concern is that we do not have much time, and without some sort of an understanding now, if we wait until there has been a steering committee meeting on Tuesday and then it reports to the committee on Thursday, we have lost a week, and we only have about six or seven days left for the Transport committee by the end of June.

So I would like to say that if we could agree now we could meet next Thursday and hear from Mr. White. That will give Canadian National at least several days, if they were ready to come forward at that time, too; or in order to give them sufficient time, they could come forward the following week. But if we could start the process now, because as it is part of the Canadian National's annual report, we do not need to worry about an order of reference from the House; it is an automatic reference to the committee. If we could hear from Mr. White next Thursday . . .

I would also support Mr. Forrestall's suggestion that the committee second expertise. I am agreeable to Mr. Fullerton, or any other person who is an expert in actuarial matters, independent of either the CN Pensioners' Association or the Canadian National Railways.

The Vice-Chairman: Right.

Mr. Benjamin: We found that very useful 14 years ago when we had a similar kind of hearings and travelled all over the country, remember, Charlie. I do not suggest that we go into that long an exercise at this time.

If we could do that now, I think we could save several days of time, and begin this process next week Thursday.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Campbell.

Mr. Campbell (La Salle): Thank you, Mr. Chairman.

Maybe just to wrap up, I had a discussion with Mr. Forrestall, and I just had a conversation with the committee chairman. I made that proposal to him that he might suggest

[*Translation*]

d'un spécialiste dont les compétences seraient reconnues de nous tous.

J'hésite à proposer des noms, mais personnellement, j'avancerais celui de M. Douglas Fullerton qui s'intéresse à cette question des pensions depuis maintenant cinq ans. Nous serions tout prêts à entendre ses conseils, de notre côté.

J'espère donc premièrement que nous sommes toujours d'accord pour la réunion de jeudi prochain et, deuxièmement, j'aimerais que nous bénéficions de l'aide d'un spécialiste.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: M. Forrestall a tout à fait raison. J'en ai discuté avec lui, et je crois vous en avoir parlé ou à M. Turner, je ne me souviens plus, mais cela n'a pas d'importance. Sans vouloir mettre en doute la compétence du comité directeur, j'ai peur qu'il ne nous reste pas beaucoup de temps, et si nous ne nous mettons pas plus ou moins d'accord maintenant, si nous attendons la réunion de mardi prochain du comité directeur puis son rapport au Comité jeudi, nous aurons perdu une semaine, et il ne nous restera plus que six ou sept jours de réunion d'ici la fin du mois de juin.

J'aimerais donc que nous nous mettions d'accord maintenant pour entendre M. White jeudi prochain. Si le Canadien National était prêt à revenir ce même jour également, cela lui donnerait quelques jours pour se préparer ou s'il veut avoir plus de temps, il pourrait revenir la semaine suivante. Nous pourrions nous mettre d'accord maintenant car cela fait partie de l'étude du rapport annuel du Canadien National et nous n'avons pas besoin d'ordre de renvoi de la Chambre, cet ordre de renvoi est automatique. Si nous pouvions entendre M. White jeudi prochain . . .

J'appuyerais également la demande de M. Forrestall en vue d'un spécialiste. M. Fullerton ou tout autre spécialiste de questions actuarielles, indépendant de l'Association des retraités du CN ou du Canadien national, me convient.

Le vice-président: Très bien.

M. Benjamin: Nous en avons constaté l'utilité il y a 14 ans lorsque nous avons tenu des audiences analogues et que nous nous sommes déplacés dans tout le pays, vous vous en souvenez, Charlie. Je ne propose pas que nous nous livrions à un exercice aussi long cette fois-ci.

Si nous pouvions le faire maintenant, nous pourrions gagner plusieurs jours et commencer dès jeudi prochain.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Campbell.

M. Campbell (La Salle): Merci, monsieur le président.

J'en avais discuté avec M. Forrestall, et je viens d'en discuter avec le président du Comité. Je lui ai proposé de demander au greffier plutôt que d'attendre mardi—de

[*Texte*]

to the clerk, rather than wait until Tuesday—to ask the clerk and himself to find a suitable person to appear before us. He mentioned definitely that he would do that, as well as have a steering committee meeting on Tuesday with a likelihood of having the first meeting on Thursday and scheduling other meetings if it should be necessary.

• 1705

Mr. Dionne did tell me that. I think his word has always been good. You can be assured that probably this afternoon or first thing in the morning he will advise the clerk to start looking around and have reliable persons, probably Mr. Fullerton or someone else, to appear before us.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that is fine, except for one point; that is, if we could agree now, in order to be fair to the people who would be appearing before the committee, that we hear Mr. White next Thursday. I agree that the chairman and the clerk need time to search out expertise; they will need a few days on that. But just for the sake of those who will want to appear or be present to hear any submissions on it, could we agree now to meet next Thursday to hear from the CN Pensioners Association?

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Very briefly, Mr. Chairman, I think we all recognize the need to seek some House approval with respect to appendages associated with this. That was yet a further reason for a sense of urgency with respect to a general agreement on the first question—that is to say, the hearing next Thursday. It is part and parcel of what our chairman would have to do. Thank you.

The Vice-Chairman: That is fine. Thank you, Mr. Forrestall. I will transmit this information to the chairman.

Since the same people who are on the steering committee are here now—Madam Côté, yourself, and either Mr. Nowlan or Mr. Forrestall—and you appear to be in agreement, I do not want to predetermine what the steering committee will do, but there will be a steering committee on Tuesday, June 5 at 11.00 a.m. At that time it will be confirmed—but I think in all likelihood it is quite automatic—that Mr. White and his representations will be invited here on Thursday.

Mr. Forrestall flagged the other point: We cannot hire any consultant without permission from the House. So it will be up to the chairman to prepare whatever is necessary to obtain that authorization.

With that, I will conclude this meeting.

I want to thank the representatives of CN for having appeared here as witnesses here today and having given us the benefit of the information they could provide. We thank you very much. You will be advised of the decisions of the steering committee, and we will look forward to receiving those bits of information or that material you have undertaken to supply the clerk or members of the committee. Thank you very much.

This meeting is now adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

réfléchir avec le greffier à une personne qui nous conviendrait tous. Il m'a bel et bien répondu qu'il le ferait et que le comité directeur se réunirait jeudi dans la perspective d'une première réunion jeudi avec d'autres séances prévues si nécessaire.

C'est ce que m'a dit M. Dionne. Il a toujours tenu ses promesses. Vous pouvez être certain que cet après-midi ou demain matin au plus tard il demandera au greffier de contacter de tels spécialistes, probablement M. Fulton ou quelqu'un d'autre.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est très bien, à une seule exception, il faudrait que nous décidions maintenant afin que ceux qui comparaissent devant notre Comité sachent que nous entendrons M. White jeudi prochain. Il est certain que le président et le greffier auront besoin d'un certain temps pour trouver ce spécialiste, il leur faudra quelques jours. Mais pour ceux qui voudront comparaître ou être présents pendant les témoignages, pourrions-nous décider maintenant d'entendre jeudi prochain l'Association des retraités du CN?

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Très brièvement, monsieur le président, je crois que nous reconnaissons tous la nécessité d'obtenir l'approbation de la Chambre pour de tels services. Raison de plus pour que nous nous mettions au plus vite d'accord sur la réunion de jeudi prochain. Cela fait partie de la t+ache de notre président. Merci.

Le vice-président: Très bien. Merci, monsieur Forrestall. Je transmettrai cette information au président.

Étant donné que les membres du comité directeur sont ici présents—Mme Côté, vous-même, et soit M. Nowlan ou M. Forrestall—et que vous semblez être d'accord, je ne veux pas prédéterminer la décision du comité directeur mais il se réunira à 11 heures le mardi 5 juin. Il sera alors confirmé—je crois qu'en toute vraisemblance c'est presque automatique—que M. White et ses collaborateurs seront invités à venir jeudi.

M. Forrestall nous a rappelés à la réalité, nous ne pouvons embaucher les services d'un conseiller sans l'autorisation de la Chambre. Il reviendra donc au président de prendre les dispositions nécessaires pour obtenir cette autorisation.

Sur ce, je mets fin à cette réunion.

Je tiens à remercier les représentants du CN d'être venus témoigner aujourd'hui et de nous avoir fait bénéficier des informations en leur possession. Nous vous remercions infiniment. Vous serez tenus au courant des décisions du comité directeur et nous attendrons ces renseignements ou ces documents que vous avez promis d'envoyer au greffier ou aux membres du Comité. Merci beaucoup.

La séance est levée.

Book Tarif
rate des livres
K1A 0S9
OTTAWA

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Thursday, June 7, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 19

Le jeudi 7 juin 1984

Président: Maurice A. Dionne

Transport

RESPECTING:

Capital Budget of the St. Lawrence Seaway Authority for the financial year ending March 31, 1984

Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ending March 31, 1983

Annual Report of the Canadian National Railways for 1983

INCLUDING:

The Third Report to the House

WITNESSES—TÉMOINS

Transports

CONCERNANT:

Budget d'immobilisations de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984

Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière terminée le 31 mars 1983

Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1983

Y COMPRIS:

Le troisième rapport à la Chambre

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1984

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1984

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

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

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m.

From the Canadian National Railways:

Dr. J.M. LeClair, Chairman, President and Chief Executive Officer.

Mr. Yvon H. Masse, Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer, CN.

Mr. Ronald E. Lawless, President and Chief Operating Officer, CN Rail.

Mr. Robert C. Franklin, Executive Vice-President, CN.

A 9h 30, 11h 00 et 15h 30

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. J.M. LeClair, président du Conseil et président-directeur général.

M. Yvon H. Masse, premier vice-président, Affaires générales, CN.

M. Ronald E. Lawless, président et chef de la Direction, CN Rail.

M. Robert C. Franklin, vice-président exécutif, CN.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Thursday, June 7, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 19

Le jeudi 7 juin 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Capital Budget of the St. Lawrence Seaway Authority for the financial year ending March 31, 1984

Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ending March 31, 1983

Annual Report of the Canadian National Railways for 1983

INCLUDING:

The Third Report to the House

CONCERNANT:

Budget d'immobilisations de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984

Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière terminée le 31 mars 1983

Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1983

Y COMPRIS:

Le troisième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1984

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1984

36405—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Eva Côté
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Blaikie
John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Marcel Ostiguy

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Tuesday, June 5, 1984:
Mr. McKnight replaced Mr. Mayer.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement

Le mardi 5 juin 1984:
M. McKnight remplace M. Mayer.

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

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

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

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

REPORT TO THE HOUSE

Friday, June 8, 1984

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

THIRD REPORT

1. Pursuant to Standing Order 46(4) contained in the House of Commons permanent and provisional Standing Orders, the following reports were deemed referred to the Standing Committee on Transport on Wednesday, March 2, 1983 and September 21, 1983 respectively:

(*a*) Capital Budget of the St. Lawrence Seaway Authority for the financial year ending March 31, 1984; and

(*b*) Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1983.

2. During the meeting, discussion was focussed on the extension of the seaway shipping season, the levy of lockage fees on smaller vessels, pilotage on the St. Lawrence-Great Lakes Waterway west of Montreal, the maximum use of the seaway and the availability of this transportation mode to western farmers to ship their grain for export.

3. Your Committee recommends that:-

(*a*) the extension of the shipping season beyond the current practice, other than that which is practical, should not be firmly fixed until other questions such as environmental, toll structures and pending legislation before the United States Congress have been referred to an appropriate bilateral forum for discussion and recommendation;

(*b*) the Government consider the advisability of amending the Pilotage Act so as to permit Canadian Fleet Masters, in command of vessels operating in the St. Lawrence Seaway System west of Montreal, to proceed in the System without compulsory pilotage;

(*c*) the Seaway Authority take an aggressive approach to increasing the use of the System by marketing aggressively, achieving maximum throughput and reducing costs to help meet the competitive realities of world markets.

(*d*) the Seaway Authority conduct a study of the lockage fees as it relates to smaller vessels and report its results to the Committee by March 31, 1985;

(*e*) there be no increase in tolls for the 1985-86 fiscal year; and

(*f*) the Seaway Authority take the appropriate action with the Government to remove the $210 million long-term liability, shown as deferred interest, from its financial statement;

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 8 juin 1984

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

1. Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement de la Chambre des communes articles permanents et provisoires, les documents suivants étaient réputés renvoyés au Comité permanent des transports le mercredi 2 mars 1983 et le mardi 21 septembre 1983, respectivement.

a) Le Budget d'investissements de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984.

b) Le Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière terminée le 31 mars 1983.

2. Au cours de la réunion, le débat a porté sur la prolongation de la saison de navigation dans la voie maritime, sur la perception d'une redevance d'écluse pour les petits navires, sur le pilotage dans la voie navigable Saint-Laurent/Grands Lacs à l'ouest de Montréal, sur l'utilisation optimale de la voie maritime et l'accessibilité aux cultivateurs de l'Ouest de ce mode de transport pour l'expédition de leurs céréales destinées à l'exportation.

3. Le Comité recommande que:

a) la prolongation de la saison de navigation au-delà de la période actuelle n'étant pas pratique, il ne faudrait pas fixer de dates fermes tant que d'autres questions, telles les répercussions écologiques, les régimes de péage et les mesures législatives en suspens devant le Congrès américain, n'auront pas fait l'objet des débats et d'une recommandation d'une tribune bilatérale compétente;

b) le gouvernement envisage l'opportunité de modifier la Loi sur le pilotage, afin de permettre aux capitaines de la flotte canadienne, qui commandent des navires naviguant dans le réseau de la voie maritime du Saint-Laurent, à l'ouest de Montréal, de le faire sans pilotage obligatoire;

c) pour accroître l'utilisation du réseau, l'Administration de la voie maritime adopte une attitude énergique et pratique un marketing dynamique en maximisant le volume du trafic et en réduisant les coûts afin d'aider à concurrence les marchés mondiaux;

d) l'Administration de la voie maritime effectue une étude de la redevance d'écluse imposée aux petits navires et fasse rapport de ses conclusions au Comité d'ici le 31 mars 1985;

e) les frais de péage ne soient pas augmentés pendant l'année financière 1985-1986;

f) l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent prenne, de concert avec le Gouvernement, les mesures nécessaires pour supprimer de ses états financiers le passif à long terme de 210 millions de dollars indiqué à titre d'intérêts différés.

4. Your Committee requests that the Government respond to the foregoing recommendations in accordance with Standing Order 69(13).

5. A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues No. 4 and 19 which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

4. Le Comité demande que le gouvernement réponde aux recommandations qui précèdent conformément à l'article 69(13) du Règlement.

5. Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 4 et 19 qui comprend le rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

MAURICE A. DIONNE

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 7, 1984
(22)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Mr. Benjamin, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Forrestall, Mazankowski and Turner.

Alternates present: Messrs. Blaikie and Gustafson.

Witnesses: *From the Canadian Railways Employees' Pension Association*: Mr. J. Earl White, National President. *From the Employees' and Pensioners Committee on Inflation Compensation*: Mr. Art Campbell.

The Committee resumed consideration of the Capital Budget of the St. Lawrence Seaway Authority for the financial year ending March 31, 1984 and the Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for the financial year ended March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, February 16, 1984, Issue No. 4.*)

The Committee proceeded to the consideration of its Draft Report to the House.

It was agreed,—That the Draft Report, as considered and amended, be adopted and that the Chairman be authorized to present it to the House as the THIRD REPORT of the Committee.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes which may be necessary without changing the substance of the Draft Report to the House.

At 10:12 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 10:18 o'clock a.m., the sitting resumed *in open session.*

In accordance with its permanent Order of Reference contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee resumed consideration of the Annual Report of the Canadian National Railways for 1983.

Messrs. White and Campbell made statements and answered questions.

It was agreed,—That the response of the Canadian National Railways to a question raised by Mr. Mazankowski, at the Committee meeting of February 14, 1984, on the average payment to CN Pensioners, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-11"*).

It was agreed,—That the brief submitted by Mr. White of the Canadian Railways Employees' Pension Association, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-12"*).

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 7 JUIN 1984
(22)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, ce jour à 9 h 40, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: M. Benjamin, Mme Côté, MM. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Forrestall, Mazankowski, Turner.

Substituts présents: MM. Blaikie, Gustafson.

Témoins: *De la «Canadian Railways Employees' Association»*: M. J. Earl White, président national. *De la «Employees and Pensioners Committee on Inflation Compensation»*: M. Art Campbell.

Le Comité reprend l'examen du budget d'immobilisations de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent portant sur l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir Procès-verbal du jeudi 16 février 1984, fascicule n° 4*).

Le Comité procède à l'étude de son projet de rapport à la Chambre.

Il est convenu,—Que le projet de rapport, après étude et sous sa forme modifiée, soit adopté, et que le président soit autorisé à le présenter à la Chambre à titre de Troisième rapport du Comité.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à apporter au projet de rapport, les modifications typographiques et rédactionnelles qui s'imposent, sans toutefois en modifier le fond.

A 10 h 12, le Comité interrompt les travaux.

A 10 h 18, le Comité reprend les travaux *en séance publique.*

Conformément à son ordre de renvoi contenu à l'article 38(1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 des Statuts révisés du Canada 1970, sous sa forme modifiée par le chapitre 34 des Statuts révisés du Canada (1977-1978), le Comité reprend l'examen du rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada portant sur 1983.

MM. White et Campbell font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu,—Que la réponse du représentant des Chemins de fer nationaux du Canada à une questions de M. Mazankowski, posée lors de la séance du 14 février 1984 relativement aux montants versés en moyenne aux retraités du CN, figure en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* de ce jour. (*Voir Annexe «TRPT-11»*).

Il est convenu,—Que le mémoire présenté par M. White, de la «*Canadian Railways Employees' Association*», figure en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* de ce jour. (*Voir Annexe «TRPT-12»*).

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 12 h 15, le Comité suspend les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday, June 7, 1984

• 1015

The Chairman: Order, please.

In accordance with our permanent order of reference respecting Canadian National Railways, we shall resume consideration of the Annual Report of the Canadian National Railways for 1983.

It is our privilege this morning, ladies and gentlemen, to have before us Mr. J. Earl White, National President, Canadian Railways Employees' Pension Association. With Mr. White is Mr. Campbell. We welcome both of you to the committee, gentlemen. I have been informed by Mr. White that he has an opening statement to make and I would ask him to proceed with his opening statement now. You have copies of the opening statement.

Proceed, please, Mr. White.

Mr. J. Earl White (National President, Canadian Railways Employees' Pension Association): Mr. Chairman and members of the Transport committee, I have asked Art Campbell of the Employees and Pensioners Committee on Inflation Compensation to join me. He has been involved in the debate on indexing of pensions over eight years and has made presentations to committees of the Ontario legislature, the House of Commons and the Senate on the subject of inflation compensation and the effects of inflation on pension funds. He has examined the pensions being paid by the CN pension fund and has concluded that CN are using an inappropriate or unsound mathematical equation to calculate pensions. This has led to massive gains to the fund at the expense of pensioners. Mr. Campbell has discussed this with CN officials, with officials of the Canadian Institute of Actuaries and with regulators at both the federal and provincial levels of government. From these discussions, it is evident that CN had options. CN could use the inappropriate equation which they did use, or CN could use an appropriate equation. It would have resulted in no gains to the fund and no losses to pensioners when inflation rates changed.

• 1020

CN chose to use an inappropriate equation and have continued to use it for 19 years of higher-than-normal inflation. As a result, it is estimated that about 20% of the pension that pensioners should have received has stayed in the fund. Some pensioners will receive in 1984 only about half the pension they should receive. Others will receive about 17% more than they should receive, but that is a short-term gain.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 7 juin 1984

Le président: À l'ordre je vous prie.

Conformément à notre ordre de renvoi permanent relatif aux chemins de fer nationaux du Canada, nous reprenons l'étude du rapport annuel du CN pour 1983.

Mesdames et messieurs, nous avons le privilège ce matin d'avoir parmi nous M. J. Earl White, président national de la *Canadian Railways Employees' Pension Association*, accompagné de M. Campbell. Bienvenue à vous deux messieurs. M. White m'a signalé qu'il avait une déclaration liminaire et je vais sans plus attendre lui demander de nous la présenter. Vous en avez d'ailleurs reçu copie.

La parole est à vous monsieur White.

M. J. Earl White (président national, *Canadian Railways Employees' Pension Association):* Monsieur le président et distingués membres du Comité des transports, j'ai demandé à Art Campbell, qui représente le Comité des employés des pensionnés sur leur rattrapage de l'inflation de se joindre à moi. Il a participé aux débats sur l'indexation des pensions pendant plus de huit ans et à ce titre, il a présenté des instances devant les comités de l'Assemblée législative de l'Ontario, de la Chambre des communes et du Sénat à propos précisément du rattrapage de l'inflation et des incidences de l'inflation sur les caisses de pension. Il a analysé le dossier des pensions versées par la caisse de pension du CN et il en a conclu que cette compagnie utilisait une équation mathématique mal adaptée ou mal fondée pour le calcul de ses pensions. Par conséquent, la caisse a accusé des gains encore aux détriments des pensionnés. M. Campbell en a discuté avec les représentants du CN, avec des représentants de l'Institut canadien des actuaires et avec les chargés de réglementation des ministères fédéral et provinciaux. D'après ses entretiens, il était évident que le CN avait plusieurs choix possibles: il pouvait utiliser cette équation mal adaptée, ce qui fut le cas, mais il aurait également pu utiliser une meilleure équation. Dans le deuxième cas, la caisse de pension du CN n'aurait accusé aucun gain et les pensionnés n'auraient dû absorber aucune perte, même avec une variation des taux d'inflation.

Le CN a préféré adopter une équation mal adaptée dont il s'est servi pendant 19 ans, pendant toute une période où le taux d'inflation a été supérieur à la normale. Par conséquent, on peut calculer que 20 p. 100 environ des crédits de pension qui auraient dû être touchés par les pensionnés ont été conservés par la caisse. Certains pensionnés vont recevoir, en 1984, la moitié environ de la pension auquelle ils devraient avoir droit. D'autres en recevront environ 17 p. 100 de plus, mais il s'agit là d'un avantage à très court terme.

[*Text*]

It could be that CN just made an error in selecting the wrong equation for calculating pensions, but as a result of that error the CN pension fund has reaped massive windfall gains at the expense of pensioners.

Some CN pensioners who last year on average received only $5,000 pension are being reduced to poverty, to welfare.

The trustee of the CNR Pension Trust Fund is the CNR. Mr. Alex H. Becks, on behalf of the CNR, has objected to a suggestion that the pension trust funds be transferred to an independent Canadian trust company. The basis for the objection was that administration costs would rise from 0.1% to a figure two or three times as high. Meanwhile, the share of the investment income accruing to CNR is 50 to 100 times as much as the 0.1% administration costs presently being paid by the fund.

Our Exhibit W reveals that for eight years, 1976 to 1983, the excess earnings on investments—above 7%—was in excess of $1.123 billion. During the same years the CNR paid 7.5% or 7% interest on their unfunded liability instead of paying market interest rates. CNR thereby deprived the fund of the ability to earn market rates of interest or a similar return. It was done with the approval of the Superintendent of Insurance. It was legal, but was just one more rip-off by CNR. The total involved for the eight years was $637 million.

The total of these two items together, which is the total benefit to CNR for eight years, was $1.76 billion.

The average annual benefit to CNR during the period of eight years was $220 million; $220 million is more than the total paid for pensions for each year prior to 1983.

In order to deal with a problem of communication, it is necessary that I read into the record a statement made by Dr. Maurice LeClair before this committee on Thursday, May 31, 1984:

> This is affecting people whom we know, with whom we have lived with for years. It is extremely important to all of us.
>
> The conundrum we find ourselves in is that, obviously, if we increase the payments to our pensioners—and you will remember that we have something like 47,000 pensioners for 63,000 active employees; that is a very, very high ratio, one of the highest ratios in the country . . . that is money that we have to find somewhere.

As we mentioned in our brief, our number one problem now is source of money to be able to honour our commitment to double-track the west, among other things.

[*Translation*]

Il se peut que le CN ait simplement fait une erreur lorsqu'il a choisi la mauvaise équation pour le calcul de ses pensions, mais en raison de cette erreur la caisse de pension du CN a accusé des bénéfices substantiels au détriment des pensionnés.

Certains pensionnés du CN qui, l'an dernier, touchaient en moyenne 5,000$ seulement de leur pension vont être réduits à la pauvreté, au bien-être social.

Le fiduciaire de la caisse de pension du CN est le CN lui-même. M. Alex H. Becks parlant au nom du CN, s'est insurgé contre le fait, comme on l'avait proposé, que la caisse de pension puisse être confiée à une compagnie canadienne de fiducie indépendante. À l'appui de son objection, il avait dit que les frais d'administration passeraient de 0,1 p. 100 à un chiffre risquant d'être deux à trois fois supérieurs. Mais en attendant, les revenus d'investissement dont profite le CN sont de 50 à 100 fois supérieurs à ce pourcentage de frais d'administration de 0,1 p. 100 que la caisse doit actuellement payer.

La pièce W que nous vous avons soumise révèle que, en 8 ans, de 1976 à 1983, les revenus d'investissement ont dépassé de plus 7 p. 100 les déboursés, ce qui représentent un excédent de plus de 1,123 milliards de dollars. Pendant cette même période, le CN payait 7,5 ou 7 p. 100 d'intérêt sur son passif non capitalisé au lieu de payer les taux d'intérêt courants. Ainsi, le CN a empêché sa caisse de pension de bénéficier des recettes que lui aurait apporté les taux d'intérêt courants. Cette pratique a pourtant reçu l'aval du surintendant des assurances. Tout s'est fait dans la plus parfaite légalité, mais ici encore, c'est le CN qui a joué les aigrefins. Au total, pour les 8 ans, il a ainsi ramassé 637 millions de dollars.

Si l'on fait la somme des deux, on arrive à un bénéfice net total pour le CN, en huit ans, de 1,76 milliards de dollars.

Les bénéfices annuels moyens enregistrés par le CN pendant cette période de huit ans totalisaient 220 millions de dollars; ces 220 millions de dollars sont bien supérieurs à ce que la compagnie a payé en tout au titre des pensions pour chaque année antérieure à 1983.

Pour pouvoir régler un problème de communication, je me dois de vous lire ce qu'avait dit M. Maurice LeClair devant le comité le jeudi 31 mai 1984:

> Tout cela touche des gens que nous connaissons, des gens avec qui nous vivons depuis des années et c'est extrêmement important pour nous tous.
>
> Notre dilemme est, de toute évidence, que si nous augmentons les prestations de pension payés à nos retraités, et vous vous souviendrez que nous comptons quelque 47,000 pensionnés pour 63,000 employés en activité, ce qui représente un pourcentage extrêmement élevé, parmi les plus élevés au Canada . . . cet argent, nous allons devoir le trouver quelque part.

Comme nous le mentionnons dans notre mémoire, notre problème numéro 1 actuellement est l'argent qu'il va nous falloir trouver pour pouvoir honorer nos engagements, et notamment la construction d'une voie de jumellage dans l'Ouest.

[*Texte*]

• 1025

We have only two sources of money available to us, or three actually, but only two are active. The earnings that we retain, all of which perhaps . . . Contrary to many other corporations, we do not have shareholders that we pay dividends to, except one, the federal government. We pay 20% of our net income as dividends to the government, and all of the rest, 80% of our net income, is pulled back into the system. The other source of money obviously is borrowing, and we are now reaching the limit of our borrowing capability.

The third source of funds would be equity from the part of our shareholders. Up to now, we have not been successful in convincing our shareholders to give us equity. So that is the conundrum: For every millions of dollars that we might give to our pensioners, that much more we have to borrow, or that much more we will have to cut from our expenditures.

Our problem is that at this time we have an interest bill of something like $270 million a year that we have to pay. We will have to borrow over the next five years, as I mentioned in my brief statement, more than $2.25 billion. We are told that the interest rates are on their way up. We are also told that this may be a permanent feature of our society, and to the best of our forecasting ability, we will not be able to pay for those interest costs.

So here is the conundrum: We share your concern. We share your anxiety and your wish to do something about this, but the problem is, where do we get those funds?

That is the end of the statement by Dr. LeClair. In that respect I wish to say, first of all, the number of pensioners and the number of employees is discussed, and the ratio of pensioners to employees, and the fact that it is one of the highest ratios in the country. If the CNR Pension Trust Fund is actuarially sound, and we believe that it is, relative numbers of pensioners and employees cannot be a problem. If they became a problem, it would indicate that the fund was actuarially unsound.

Then the statement goes on to explain that, if we increase pensions to our pensioners, obviously that is money that we have to find somewhere. Then three possible sources of money are mentioned: One, the retained earnings of the corporation; two, the funds that the corporation could borrow, and three, equity from the shareholder, the Government of Canada.

None of these sources is a possible solution to the problem. The problem is a conundrum, or, so you are led to believe.

Dr. LeClair talked mainly about the CNR Corporation and overlooked entirely the CNR Pension Trust Fund with assets, as at December 31, 1983, which total $4,920,022,000. Those funds earned excess investment earnings (earnings in excess of

[*Traduction*]

Nous n'avons actuellement en fait que deux ou plutôt trois sources de financement, ou du moins deux sources actives. Les bénéfices que nous conservons, et qui tous . . . Contrairement à la plupart des autres entreprises, nous n'avons pas d'actionnaires à qui payer des dividendes, hormis un seul, le gouvernement fédéral à qui nous payons à titre de dividendes 20 p. 100 de nos revenus nets, le reste, c'est-à-dire 80 p. 100, étant réinvesti dans le système. La seconde source de financement est évidemment la voie des emprunts, mais nous avons quasiment atteint la limite de nos possibilités à cet égard.

La troisième source de financement serait une émission d'actions par nos actionnaires. Jusqu'à présent, nous n'avons pas encore réussi à convaincre ces derniers d'adopter cette voie. Voici donc le dilemme: chaque million de dollars que nous pourrions verser à nos pensionnés représente un million de plus à emprunter ou un million de moins à dépenser.

Le problème est que pour l'instant le service de notre dette nous coûte environ 270 millions de dollars par an. Au cours des cinq prochaines années, comme je le déclarais précédemment, nous allons devoir emprunter plus de 2.25 milliards de dollars. Nous savons que les taux d'intérêt sont à la hausse. Nous savons également que la cherté de l'argent pourrait devenir un trait permanent de notre société et, dans la mesure où nous pouvons prévoir l'avenir, nous en sommes arrivés à la conclusion que nous ne pourrions pas payer le service d'une telle dette.

Voici donc le dilemme: nous partageons bien sûr votre préoccupation. Nous partageons vos craintes, nous voulons tout comme vous faire quelque chose de positif, mais comment allons-nous pouvoir trouver cet argent?

M. LeClair s'exprimait donc en ces termes. A cet égard, j'aimerais parler pour commencer du nombre de pensionnés et du nombre d'employés actifs et du pourcentage respectif entre pensionnés et employés, et signaler que c'est l'un des pourcentages les plus élevés au Canada. La caisse de pension du CN est financièrement saine et nous partons du principe que le rapport entre le nombre de pensionnés et le nombre d'employés ne saurait représenter un problème. Si ce rapport était effectivement un problème, cela signifierait que la caisse de pension n'est pas établie sur une base saine du point de vue actuaire.

M. LeClair poursuivait en disant que si nous augmentations les prestations de pension, il allait falloir trouver cet argent quelque part. Et il parlait de trois sources de financement possibles: en premier lieu, les bénéfices conservés par l'entreprise, en second lieu les emprunts effectués par l'entreprise et en troisième lieu l'émission d'actions par l'actionnaire de l'entreprise, c'est-à-dire le gouvernement du Canada.

Aucune de ces trois sources ne pourrait résoudre le problème. Le problème c'est qu'il y a dilemme, ou du moins c'est ce qu'on tente de vous faire croire.

M. LeClair a parlé surtout de la société qu'est le CN mais il a totalement passé sous silence la caisse de pension du CN dont l'actif représentait au 31 décembre 1983 4,920,022,000$. Ces fonds ont produit des revenus d'investissement excédentai-

[*Text*]

7% per annum) during the previous eight years of $1.123 billion.

• 1030

There are ample funds in the Pension Trust Funds to pay greatly increased pensions. The immense profits in the fund are being coveted, apparently, by a greedy and selfish corporation.

When the Pension Trust Funds produce more than twice as much profit as CNR does as a corporation, it is reasonable to believe that Dr. LeClair is well aware of that situation. Why he would explain all the irrelevant information about the corporation and the ratio of pensions to employees, I cannot imagine. The subject is complicated and is subject to the red herring treatment.

I have an index statement here that I would like to attach to my statement, and I trust it will be attached to the opening remarks.

Mr. Mazankowski: To that statement.

The Chairman: Mr. White, there has just been a request from Mr. Mazankowski that you take us through that statement.

Mr. White: I am sorry, I did not hear.

Mr. Mazankowski: Could you just explain it? Take us through that statement.

Mr. White: I will ask Mr. Campbell to do that.

Mr. Art Campbell (Employees and Pensioners Committee on Inflation Compensation, Canadian Railways Employees' Pension Association): Mr. Chairman, ladies and gentlemen, this is a recap based in part on information provided by the CNR.

Now, going across the table, starting with, say, 1969 as a representative year, the average pension a 1969 retiree received in 1969 was $233.28. Moving across to the next column, that has been escalated by CN up to $352.10 for this year.

Mr. Mazankowski: All right.

Mr. A. Campbell: If full indexing had been in effect, it would have been up to $688. If CN had used the appropriate equation to use in an inflationary environment, the pensioners would have been paid $529. So in effect, what pensioners were paid or being paid in 1984 is 66% of the pension they should have received this year.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder if they could define what you mean by the appropriate and inappropriate equation that has been referred to.

Mr. A. Campbell: The CNR seem to, at the moment, to base a pension on the average of the best five years of earnings of an individual. In times of high inflation, that leads to a reduction in the purchasing power of the pension that is calculated. For example, if you took two people, one who retired in 1966, one who retired in 1983, and they had identical earnings—that is

[*Translation*]

res (de plus de 7 p. 100 par année) de 1,123 milliards de dollars au cours des huit années précédentes.

Il y a suffisamment d'argent dans la Caisse fiduciaire de retraite pour couvrir une augmentation substantielle des pensions. Il semble que les profits immenses de la Caisse de retraite sont convoités par une compagnie avide et égoïste.

Il est logique de croire que M. LeClair est très bien au courant de la situation lorsqu'on sait que le rendement de la Caisse fiduciaire de retraite est le double du rendement du CN. Comment expliquer autrement toutes les informations non pertinentes concernant la compagnie et le ratio du nombre de retraités par rapport au nombre d'employés, je ne le vois pas autrement. Le sujet est complexe et il est facile de jeter de la poudre aux yeux.

J'ai là une déclaration annexée que j'aimerais annexer à ma déclaration principale et je pense qu'elle sera annexée aux commentaires liminaires.

M. Mazankowski: À cette déclaration.

Le président: Monsieur White, M. Mazankowski vient de demander que vous nous donniez les points saillants de cette déclaration.

M. White: Je m'excuse, je n'ai pas entendu.

M. Mazankowski: Pourriez-vous simplement l'expliquer. Donnez-nous les points saillants.

M. White: Je vais demander à M. Campbell de le faire.

M. Art Campbell (*Employees and Pensioners Committee on Inflation Compensation, Canadian Railways Employees' Pension Association):* Monsieur le président, mesdames et messieurs, il s'agit d'une récapitulation basée, en partie, sur les renseignements fournis par le CN.

Maintenant, si l'on regarde par tranche les colonnes du tableau en commençant disons par 1969, qui est une année type, en 1969 chaque retraité recevait en moyenne 233.28$. Si l'on passe à la colonne suivante, on voit que le CN a augmenté cette prestation à 352.10$ pour l'année en question.

M. Mazankowski: Très bien.

M. A. Campbell: Si le plan d'indexation avait été en vigueur, ce montant serait passé à 688$. Si le CN avait utilisé un calcul approprié dans un environnement inflationniste, les retraités auraient reçu 529$. Donc, ce que les retraités recevaient ou reçoivent en 1984 représente 66 p. 100 de la pension qu'ils devraient toucher cette année.

M. Mazankowski: Monsieur le président, est-ce qu'ils pourraient préciser ce qu'ils entendent par le calcul approprié et inapproprié auquel on a fait allusion.

M. A. Campbell: Pour l'instant, le CN semble calculer la pension sur la moyenne des cinq meilleures années de traitement d'un particulier. En temps d'inflation élevée, cela réduit le pouvoir d'achat de la pension ainsi calculé. Si l'on prend l'exemple de deux personnes ayant des traitements identiques . . . c'est-à-dire sur le plan du pouvoir d'achat au

[*Texte*]

in terms of purchasing power during those five years that the pension is calculated over—the 1983 retiree would get a pension 88% of the pension of a 1966 retiree. That is simply because inflation during 1966 was roughly 2.1%; for the five years leading up to 1983 inflation averaged about 9%.. So the high rate of inflation decreases the purchasing power of the pension, as calculated by CN. Of course the pension then decreases in purchasing power over the years.

To give a good example, 1974 was the last year in which CN used a 1 1/2% per year of service as a method of calculating the pensions. In 1975 they gave a boost; they said pensions from now on will be based on 2% per year of service. So if you look in the table in 1974, the pension that was received by a 1974 retiree was $351. That has been escalated up to $358 by 1984. If it was a fully indexed pension, it would be up to $779, almost double. If it had been calculated in accordance with the proper mathematical formula, they would have been up to $650.

• 1035

Mr. Benjamin: Is the $650, 55% of $357, or is it . . . ?

Mr. A. Campbell: I am sorry, $357 is what they actually receive; $650 is what they should have received.

Mr. Blaikie: What is the 55%?

Mr. A. Campbell: The $357 is 55% of $650; so 45% of those peoples' pensions this year has been left in the pension fund.

The major factor here in the equation that CN appears to use is that they do not take into account the increased earnings that result from higher inflation. With higher inflation, from the pension fund you get, of course, increased earnings because of the higher interest rates and you get a decrease in the purchasing power of the dollar. More dollars, less purchasing power—if you put them together you end up with a pension roughly the same as it should be, but that is not taken into account.

Mr. Deniger: I am just reading the figures, Mr. Campbell. Mr. White gave us a list of things that you have done. Are you an actuary?

Mr. A. Campbell: No, I am not.

Mr. Deniger: Are you a chartered accountant?

Mr. A. Campbell: No, I am an engineer with a mathematical background. The reason why I got into this might explain, I think, where we are heading.

Mr. Deniger: It might be helpful.

Mr. A. Campbell: The training I have in engineering is aeronautical, which has a strong mathematical background. When I got involved in this about eight years ago it was primarily because what was being said at that time about indexed pensions did not make sense. In digging into that, I

[*Traduction*]

cours des cinq années de base avant calcul de la pension . . . l'une ayant pris sa retraite en 1966 et l'autre en 1983, la dernière è prendre sa retraite aurait une pension équivalant à 88 p. 100 à celle que touche la personne ayant pris sa retraite en 1966. C'est simplement parce qu'en 1966 l'inflation était d'environ 2,1 p. 100 alors que pendant les cinq années précédant 1983, le taux d'inflation était d'environ 9 p. 100. Donc le taux élevé d'inflation réduit le pouvoir d'achat de pension tel que calculé par le CN. Evidemment, le pouvoir d'acheter la pension diminue ensuite au cours des années.

Pour vous donner un bon exemple, c'est en 1974 que le CN a cessé de calculer les pensions sur la base de 1 1/2 p. 100 par année. En 1975 ils ont majoré cela, et ont déclaré qu'à partir de cette date les pensions seraient calculées sur la base de 2 p. 100 par année de service. Donc, si vous vous rapportez au tableau pour 1974, la pension touchée par un retraité de 1974 était de 351$. Ce montant a été ramené à 358$ en 1984. Si la pension était pleinement indexée, cette personne recevrait 779$, soit près du double. Si ces pensions avaient été calculées en utilisant la formule mathématique appropriée, elles seraient de 650$ par mois.

M. Benjamin: Est-ce que 650$ représentent 55 p. 100 de 357$ ou est-ce . . . ?

M. A. Campbell: Je m'excuse; 357$ représentent ce qui est perçu, 650$ représentent ce qu'ils devraient percevoir.

M. Blaikie: Qu'est-ce que le 55 p. 100?

M. A. Campbell: La mensualité de 357$ représente 55 p. 100 de 650$, donc, cette année, 45 p. 100 des pensions de ces gens est demeuré dans la caisse de retraite.

Le principal élément de l'hypothèse utilisée par le CN semble être qu'ils ne tiennent pas compte des revenus accrus imputables à une inflation plus élevée. Indubitablement, l'augmentation du taux d'inflation fait que le rendement de votre caisse augmente et que vous avez simultanément une diminution du pouvoir d'achat du dollar. Plus de dollars, mais avec un pouvoir d'achat moindre . . . Si vous mettez les deux ensemble vous obtenez une pension à peu près identique à ce qu'elle devrait être mais on n'en tient pas compte.

M. Deniger: Monsieur Campbell, je lis simplement les chiffres. M. White nous a donné une liste de choses que vous avez faites. Êtes-vous actuaire?

M. A. Campbell: Non, je ne le suis pas.

M. Deniger: Êtes-vous comptable agréé?

M. A. Campbell: Non, je suis ingénieur ayant une formation mathématique. La raison pour laquelle je me suis occupé de ceci peut expliquer, je pense, l'orientation que nous prenons.

M. Deniger: Cela pourrait être utile.

M. A. Campbell: J'ai une formation d'ingénieur en aéronautique, ce qui demande de bonnes connaissances en mathématiques, lorsque je me suis intéressé à la question il y a environ huit ans, c'était surtout parce que ce que l'on disait à l'époque au sujet des pensions indexées ne faisait pas de sens. En

[*Text*]

started finding out that elderly people were taking an awful beating through their pension funds. One thing I learned many years back was that to take from the elderly is despicable. So I have dug myself in and ended up having to look into the world of the actuary, into the mathematics they use.

Mr. Benjamin: Have these figures you have in the statement, plus what is in your brief, been gone over by an actuary?

Mr. A. Campbell: They have been gone over in the sense that I have talked with actuaries in the Department of Insurance and the Pension Commission of Ontario, and with private actuaries as well, on a conversational basis. I have not had anyone disagree with the principle that the basic equation used for pension funds should be stated in real terms. That is something there is no disagreement on and that is really what I have done, I have stated the thing in real terms.

The Chairman: I guess that concludes the opening statement, so we are ready to go to questions. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I wonder, Mr. Chairman, if the witnesses could take us through the exhibit that documents the $1.123 billion? It is known as "Exhibit W". It was referred to in Mr. White's testimony. I guess it does not form a part of the presentation that Mr. White has presented to the committee this morning, but I think it is important for us to try to get a fix on the—yes, it is in that document you have there, Mr. Chairman. I think it is important for the committee to get a clear understanding, or a fix, on the way in which Mr. White and his associates have arrived at those figures, because that sort of brings us really to the core of the problem. Is that possible?

Mr. White: Yes, it certainly is possible.

The Chairman: Exhibit W is marked and it is in this presentation from the Employees' Pension Association. It was sent to all members and is entitled, "Excess Earnings on C.N.R. Pension Trust Funds (1976 to 1983)".

Mr. Mazankowski: That is the one I am referring to, yes. If you could just give us a rough overview of that, to substantiate and explain the numbers and the way they have been arrived at, I think that would be most helpful.

• 1040

Mr. White: In order to be sure it is understood by all concerned, I would like to say that all of the ExhibitS U for 1976 and 1977 and 1978, and there is one for each year, are the source of the information that goes into Exhibit W. Now, these ExhibitS U . . .

The Chairman: Excuse me, sir, what is the source of Exhibit U?

Mr. White: Oh! The source is the annual reports of the Canadian National Railways for each year from 1975 until 1983.

[*Translation*]

fouillant un peu la question, j'ai constaté que les personnes âgées étaient très mal servies par leur caisse fiduciaire de retraite. J'ai appris il y a de nombreuses années qu'il était ignoble de profiter des personnes âgées. Je me suis donc intéressé à l'affaire et j'ai fini par jeter un coup d'oeil dans le monde des actuaires, dans les formules mathématiques qu'ils utilisent.

M. Benjamin: Est-ce qu'un actuaire a vérifié ces chiffres contenus dans votre déclaration et ceux qui sont contenus dans votre mémoire?

M. A. Campbell: Ils l'ont été dans le sens où j'en ai discuté avec des actuaires du *Department of Insurance* et de la *Pensions Commission* de l'Ontario ainsi qu'avec des actuaires du secteur privé, lors de conversations. Jusqu'ici, personne n'est en désaccord sur le principe que l'équation fondamentale utilisée pour les caisses de retraite devrait être établie en chiffres réels. Voilà quelque chose sur lequel il n'y a aucun désaccord et en fait c'est ce que j'ai fait, j'ai fait les calculs en chiffres réels.

Le président: Je présume que cela conclut les déclarations d'ouverture, nous sommes donc maintenant prêts à passer aux questions. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, les témoins pourraient-ils nous donner un bref aperçu de la pièce à l'appui de ce 1,123 milliards de dollars? Ce document est intitulé *Exhibit W.* M. White y a fait allusion dans son témoignage. Je présume que cela ne fait pas partie de l'exposé que M. White a fait au Comité ce matin, mais je pense qu'il est important pour nous d'avoir un aperçu . . . Oui, c'est dans le document que vous avez là, monsieur le président. Je pense qu'il est important que le Comité comprenne clairement, ou ait une idée, de la façon dont M. White et ses associés sont arrivés à ces chiffres, car c'est vraiment par là qu'on arrive au coeur du problème. Est-ce possible?

M. White: Oui, c'est certainement possible.

Le président: La pièce W est identifiée et est comprise dans l'exposé de la *Employees' Pension Association.* Ce document a été envoyé à tous les membres et il est intitulé *Excess Earnings on C.N.R. Pension Trust Funds (1976 to 1983).*

M. Mazankowski: C'est bien le document auquel je fais allusion. Pourriez-vous nous donner un bref aperçu afin de prouver et d'expliquer les chiffres et la façon dont vous êtes arrivé à ces chiffres. Je pense que cela nous serait très utile.

M. White: Afin de m'assurer que tous comprennent, j'aimerais souligner que toutes les pièces U de 1976, 1977 et 1978—il y en a une pour chaque année—forment la source de renseignements qu'on retrouve à la pièce W. Ces pièces U . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur, quelle est la source de la pièce U?

M. White: Oh! Elle a pour source les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada pour chaque année, de 1975 à 1983.

[*Texte*]

If we go to Exhibit U for 1976, you will find the 1975 figures are entered there on the two right-hand columns; one showing book value, one showing market values. Next to it, on the left, is the book value for 1976 and the market value for 1976. All of these figures have been copied out of audited CNR financial statements of the pension trust funds. These figures have been totalled. And at the very top of the page, I might mention first, we have shown the amount of the investment income, and the investment income was $83,377,000 in 1976.

We have there a formula: i equals 2 x I x 100 divided by A plus B minus I. The explanation of those is given on a previous page. But in any event, I wish to explain this is a mathematical formula used by actuaries, and it is the basis upon which they calculate the rate of earnings on a book value basis. That is done at the top. All they need to use is the revenue and the assets as a basis and it is simple arithmetic.

But when you get down to the one below these statements, and there are four statements for the two years, we are setting out to obtain the market value or the profit on a market value basis of the fund for the current year, which in this case was 1976. And when we take all of those totals, we subtract the first one, which is the market value for 1976. We take that as a given figure and we subtract from it the book value for 1976. We subtract, as well, the market value for 1975 and add to it the book value for 1975.

I am not going to attempt to explain why it works, but I assure you it does and that you will come to realize it yourselves without much difficulty, if you go into it.

Now then, with this formula, we subtract two and add two, and this gives us the unrealized capital gain on investments; and for that year it was $36 million. And that added to the $83,377,000 gives us $119 million of profit in the pension trust fund on a market value basis.

Now, at the top of the page you will observe that the earnings on a book value basis were 6.23%; but three-quarters of the way down the page, when we determined the net yield on a market value basis, it was 9.89%. And as you go through the pages, you will find that the spread increases very greatly from year to year.

• 1045

Now, then, when we get over to the final page, what we are taking there is the net earnings; this is Exhibit W about which you were inquiring. In Column 2, we have shown the net earnings on investments on a market value basis, and that is what we start out with. These figures are prepared by an actuarial firm, in some cases; in others, they were prepared by me and checked by the actuaries. So I can give you my assurance that all figures have been done by an actuary or checked by an actuary and that they are absolutely reliable.

Now, then, when we go to Exhibit W, we have copied the net earnings from these various years under Exhibit U. They

[*Traduction*]

Prenons la pièce U de 1976, vous verrez que les chiffres de 1975 sont inscrits dans les deux colonnes de droite, l'une indiquant la valeur comptable et l'autre la valeur marchande. À gauche, on retrouve la valeur comptable de 1976 et la valeur marchande de 1976. Tous ces chiffres sont tirés des bilans vérifiés du CN concernant les caisses de retraite en fiducie. On a fait le total des chiffres. Je vous dirai tout d'abord que tout en haut de la page nous avons indiqué le montant du revenu des investissements qui était de 83,377,000 de dollars en 1976.

Vous voyez la formule utilisée: i égale 2 X I x 100 divisé par A plus B moins I. Vous trouverez l'explication de cette formule à la page précédente. De toute façon, il s'agit d'une formule mathématique dont se servent les actuaires, c'est la base sur laquelle ils calculent le taux des gains en se fondant sur la valeur comptable. Tout ce dont ils ont besoin ce sont les recettes et l'actif dont ils se servent comme base, c'est de l'arithmétique pure et simple.

Cependant, tout en bas des bilans, il y en a quatre pour les deux années, nous tentons d'obtenir la valeur marchande ou le profit calculé sur la valeur marchande de la caisse pour l'année en cours, dans ce cas-ci 1976. Lorsque nous avons tous ces totaux, nous soustrayons le premier, c'est-à-dire la valeur marchande de 1976. Nous nous en servons comme le chiffre donné et nous soustrayons de ce chiffre la valeur comptable de 1976. Nous soustrayons également la valeur marchande de 1975 et lui ajoutons la valeur comptable de 1975.

Je ne vais pas essayer de vous expliquer pourquoi cela fonctionne, mais c'est un fait, et vous vous en rendrez vous-même compte sans trop de difficulté, si vous l'essayez.

Au sujet de cette formule, nous soustrayons deux et ajoutons deux, ça nous donne le gain de capital non réalisé sur les investissements, et pour l'année en question il s'agissait de 36 millions de dollars. En ajoutant cette somme aux 83,377,000 dollars, cela nous donne 119 millions de dollars de profit pour la caisse de retraite en fiducie sur une base de valeur marchande.

Vous verrez au haut de la page que les gains sur une base de valeur comptable était de 6.23 p. 100; toutefois, vous verrez aux trois quarts de la page que lorsque nous avons établi le rendement net sur une base de valeur marchande, il s'agissait de 9.89 p. 100. Vous verrez en feuilletant ces pages que l'écart augmente énormément d'une année à l'autre.

A la dernière page, nous avons les gains nets; il s'agit de la pièce W au sujet de laquelle vous vouliez des renseignements. Dans la deuxième colonne, nous avons indiqué les gains nets réalisés sur les investissements basés sur la valeur marchande, dont nous partons. C'est une maison d'actuaires qui nous a préparé ces chiffres dans certains cas, dans d'autres, je les ai préparés moi-même et les actuaires les ont vérifiés. Je peux donc vous assurer que tous les chiffres ont été préparés ou vérifiés par un actuaire ils sont tout à fait exacts.

Prenons la pièce W, nous avons copié les gains nets des diverses années mentionnées à la pièce U. Ces chiffres ont été

[*Text*]

have been copied into Exhibit W. We start out with the total earnings for each year, and we show the earnings rate in Column 3. In Column 4 we have entered the amount of the earnings required to meet the liabilities at the assumed earnings rate, and the assumed earnings rate is 7%. We have shown the amount of the earnings which is required to meet their calculated obligations or their calculated liabilities, and that amount has been set aside.

Then we go over to Column 6. These are the excess earnings, the earnings in excess of the assumed earnings rate, and they are out-and-out surplus earnings. Those earnings have been calculated for each year. The source is over here in Column 2, and you can check them in the Exhibit U. You can also check them in the annual reports of the Canadian National Railways, because all the figures in Exhibit U are copied from the annual reports of the company, and I assure you they are correct. So the excess earnings are shown in Column 6, and the cumulative total of those earnings is shown in Column 8.

Mr. Mazankowski: So the Column 7 figure, then, is the rate of interest applied to the accumulation of excess earnings. Is that right? How is that interest rate arrived at?

Mr. Benjamin: It is the difference between Columms 3 and 5.

Mr. Mazankowski: I see. All right, yes.

Mr. Benjamin: One year they had a minus on us.

Mr. Mazankowski: So the $1.123 billion is truly excess money which does not need to be accounted for in terms of meeting the pension liability, right?

Mr. White: Yes, that is correct. It is in excess. Now, mind you, the company has voluntarily granted ad hoc increases from time to time, and those ad hoc increases are something they did not figure on in the first place.

Mr. Mazankowski: Okay. On the ad hoc increases, are they doing it out of the generosity of their hearts, or do they have to do it in accordance with the standards and regulations provided for by the appropriate legislation?

Mr. White: There are no standards that require them to grant any ad hoc increases.

The Chairman: Could I throw a question in here, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Sure.

The Chairman: Mr. White, can you give us any idea of what percentage of those cumulative excess earning figures might have been used up by the ad hoc increases, and what effect that would have on your final total for 1983?

Mr. White: Yes. I think those appear in Exhibit Y.

[*Translation*]

versés à la pièce W. Nous commençons par le total des gains pour chaque année, et nous indiquons le taux de gain à la colonne 3. Nous avons incrit à la colonne 4 le montant des gains nécessaires pour faire face aux échéances au taux de gain présumé, ce tout étant de 7 p. 100. Nous avons indiqué le montant des gains nécessaires pour faire face à leurs obligations calculées ou à leur dette calculée, et cette somme a été mise de côté.

A la colonne 6 maintenant, les gains excédentaires, les gains en surplus du taux de gain présumé, il s'agit véritablement de gains excédentaires. Ces gains ont été calculés pour chaque année. Vous trouverez la source à la colonne 2, et vous pouvez la vérifier dans la pièce U. Vous pouvez également vérifier ces chiffres dans les rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada, étant donné que tous les chiffres qui paraissent à la pièce U sont tirés des rapports annuels de la société et je puis vous assurer qu'ils sont exacts. Par conséquent les gains excédentaires sont indiqués à la colonne 6 et le total cumulatif de tous ces gains est indiqué à la colonne 8.

M. Mazankowski: Ainsi les chiffres mentionnés à la colonne 7 représentent le taux d'intérêt appliqué à la cummulation des gains excédentaires. C'est bien cela n'est-ce pas? Comment ce taux d'intérêt est-il calculé?

M. Benjamin: Il s'agit de différences entre les colonnes 3 et 5.

M. Mazankowski: Je vois. Oui, très bien.

M. Benjamin: Une année, ils avaient moins que nous.

M. Mazankowski: Ainsi la somme de 1.123 milliards de dollars représente vraiment de l'argent excédentaire dont il n'est pas nécessaire de tenir compte pour faire face à la dette de la pension n'est-ce pas?

M. White: C'est exact. Il s'agit d'une somme excédentaire. Ne vous en déplaise, la société a volontairement accordé des augmentations spéciales à certains moments, et ces augmentations spéciales représentaient des montants qu'ils n'avaient pas prévus au départ.

M. Mazankowski: Bien. Au sujet des augmentations spéciales, est-ce que la société a fait preuve de générosité, ou est-ce qu'elle devait les accorder à cause des normes et des réglements prévus par la Loi qui s'applique?

M. White: Il n'y a pas de norme qui exige que la société accorde des augmentations spéciales.

Le président: Puis-je poser une question monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Certainement.

Le président: Monsieur White, pouvez-vous nous donner une idée du pourcentage de ces gains excédentaires cumulatifs qui ont été utilisés pour ces augmentations spéciales, quel effet cela pouvait-il avoir sur votre total final de 1983?

M. White: Oui. Je crois que ces chiffres sont donnés à la pièce Y.

[*Texte*]

• 1050

Mr. White: Yes, I think those appear in Exhibit Y. The figures there show that they have incurred liabilities for pensions totalling $152 million. That is the amount of the *ad hoc* increases the company has voluntarily granted to pensioners.

Mr. Benjamin: And that comes out of the $1.123 billion excess earnings?

Mr. White: That is correct.

Mr. Mazankowski: How is the *ad hoc* consideration arrived at? Is there any consultation with the pension groups at all . . .

Mr. White: Not to my knowledge.

Mr. Benjamin: —or is it just a figure that is pulled out of the air?

Mr. White: There has certainly been none with our organization, and I have no reason to believe they consult anyone. It is made by CNR themselves, without doubt.

Mr. Mazankowski: What sorts of adjustments have been given, say in the last five years, in terms of percentages? Is it a flat-rate figure? Is it a percentage figure?

Mr. White: No. They usually increase pensions by so many dollars a month to people, regardless of their pension.

The Chairman: It is an across-the-board increase.

Mr. White: An across-the-board increase is what they have been doing so that the people with the smaller pensions will get a higher percentage increase. This takes some of the pressure off, but in the last eight years while they have made $1.123 billion they have paid out $152 million. Of that $152 million, $75 million was done in 1982 and 1983. Only recently have they started to increase them a bit. They are still very, very small, and they are getting some publicity at present because the increases they granted in 1984 were twice as large as the ones they granted one year ago.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. A. Campbell: Mr. Chairman, may I add some comment to that? In preparing for the Task Force on Pension Reform committee meetings last year I worked out roughly how the CN had escalated pensions over the years and it was about 2% per year for those who retired in 1974 and before.

The Chairman: And would that be cumulative too?

Mr. A. Campbell: Yes. The other way I have gone at it, it should have been around a 7% figure. That would have been a more reasonable figure.

The Chairman: Mr. Benjamin.

[*Traduction*]

M. White: Oui, je crois que ces chiffres se trouvent à la pièce Y. Ils indiquent que la société a subi des pertes de 152 millions de dollars au chapitre des pensions. Il s'agit de la somme des augmentations spéciales que la société a volontairement accordées aux retraités.

M. Benjamin: Ces sommes proviennent des biens excédentaires de 1 milliard 123 millions?

M. White: C'est exact.

M. Mazankowski: Comment a-t-on décidé de cette augmentation spéciale? Est-ce qu'il y a eu consultation avec les groupes de retraités . . .

M. White: Pas à ma connaissance.

M. Benjamin: . . . s'agit-il d'un chiffre qui a été décidé comme ça?

M. White: Il n'y a certainement pas eu de consultation avec notre organisation, et je n'ai pas raison de croire qu'il y en a eue avec quiconque d'autre. Sans aucun doute, le CN a décidé lui-même.

M. Mazankowski: Quels sont les rajustements qui ont été faits, disons au cours des cinq dernières années, au chapitre des pourcentages? S'agit-il d'un taux fixe? S'agit-il d'un pourcentage?

M. White: Non. La société augmente habituellement les pensions de tant de dollars par mois pour les retraités, quelle que soit leur pension de retraite.

Le président: Il s'agit d'une augmentation générale.

M. White: Ils ont accordé une augmentation générale, par conséquent ceux qui ont de petites pensions recevront une augmentation plus élevée en pourcentage. Il y a donc un peu moins de pression qui s'exerce, mais au cours des huit dernières années, alors qu'ils ont reçu 1, 123 millions de dollars, ils ont versé 152 millions de dollars. De ces 152, 75 millions ont été réalisés en 1982 et 1983. Ce n'est que récemment que la société a commencé à augmenter un peu. Les augmentations sont quand même toujours très très peu élevées, mais la société reçoit de la publicité présentement parce que les augmentations qu'elle a accordées en 1984 étaient deux fois plus importantes que celles d'un an auparavant.

Le président: Monsieur Campbell.

M. A. Campbell: Monsieur le président, puis-je ajouter une remarque? En me préparant pour les réunions du groupe de travail du Comité de la réforme des pensions, l'an dernier, j'ai calculé à peu près la façon dont le CN avait révisé les pensions au cours des ans, et j'en suis arrivé à une augmentation de 2 p. 100 par année pour ceux qui avaient pris leur retraite en 1974 ou avant.

Le président: Est-ce que c'était cumulatif également?

M. A. Campbell: Oui. L'autre façon dont j'aurais pu le calculer m'aurait donné un pourcentage de 7 p. 100. C'aurait été un chiffre plus raisonnable.

Le président: Monsieur Benjamin.

[*Text*]

Mr. Benjamin: One point, and then a question, Mr. Chairman.

That 2% per year up to 1974 came about, Mr. Chairman . . . I know Mr. Mazankowski and Mr. Forrestall were here when the Transport committee held hearings across the country on the CN pension fund, and we unanimously recommended to Parliament the pensions of those on pensions be raised by 2% per year retroactive for 20 years, which amounted to a 40% increase. Only since then has the CN made their *ad hoc* payments because we were not able to conduct the same kind of exercise as we did in 1969-70-71.

I take it, Mr. White or Mr. Campbell, that you are saying that after deducting the $152 million in excess earnings that they have paid out in *ad hoc* payments that $971 million is still there in excess earnings that have not been paid out to anybody. Is the cash there, is the money there, or has CN spent it?

Mr. White: No, these are trust funds, and the CNR says they cannot spend trust funds; they are quite separate and apart from the Canadian National Railways as a corporation. I assure you I believe that all of the money is there.

Mr. Benjamin: So what they have done is that $971 million that you say was unused excess earnings . . .

• 1055

Mr. White: Yes.

Mr. Benjamin: —and then it is all in the investments made by the fund.

Mr. White: Yes.

Mr. Benjamin: So if they were to pay out that $971 million in excess earnings, they would have to sell off that much of investments.

Mr. White: That is correct.

Mr. Forrestall: Because they do not have the cash.

Mr. Benjamin: Yes, the earnings were re-invested.

The Chairman: Let us have just one person speaking at a time here, because I want to get it on the record.

Mr. Benjamin: So those excess earnings were put into investments amounting to a total now, as of 1983, of over $3 billion. The $971 million, I take it, is in that $3.3 billion, and if the CN pension plan were required then to pay out those excess earnings in increases for pensioners, it would mean they would have to sell off that much of their investments. Right?

Mr. White: Yes.

The Chairman: Mr. Campbell, did you wish to comment?

Mr. A. Campbell: Yes, I have just one comment on that. As the CN officials testified last week, they do not have to make a contribution of any set amount into the fund. It is just to keep it actuarially sound. So if they have excess earnings of this

[*Translation*]

M. Benjamin: Je voudrais d'abord faire une remarque et poser ensuite une question, monsieur le président.

Ce taux de 2 p. 100 par année jusqu'à 1974, monsieur le président . . . Je sais que M. Mazankowski et M. Forrestall étaient présents lorsque le Comité des transports a tenu des audiences à l'échelle du pays au sujet de la Caisse de retraite du CN. Nous avions recommandé à l'unanimité au Parlement que les pensions de retraite de ces retraités soient augmentées de 2 p. 100 par année rétroactivement pendant 20 ans, ce qui reprérepresentait une augmentation de 40 p. 100. Depuis cette époque seulement, le CN effectue des paiements spéciaux, étant donné que nous n'avons pas pu faire les mêmes calculs que nous avions faits pour 1969-1970 et 1971.

Je crois comprendre, M. White ou M. Campbell, que d'après vous après avoir déduit les 152 millions de gains excédentaires que la société a payés en paiements spéciaux, il y a toujours en gains excédentaires 971 millions de dollars qui n'ont pas été versés à personne. Est-ce que les liquidités sont là, est-ce que l'argent est là, ou est-ce que le CN l'a dépensé?

M. White: Non, il s'agit de fonds fiduciaires, le CN déclare qu'elle ne peut dépenser ces fonds fiduciaires, ils sont tout à fait distincts des chemins de fer Nationaux du Canada en tant que société. Je crois, je vous l'assure, que tout cet argent est là.

M. Benjamin: Ainsi, ce qu'ils ont fait, ces 971 millions qui d'après vous sont des gains excédentaires non utilisés . . .

M. White: Oui.

M. Benjamin: . . . et ensuite tout est en investissements par le fonds.

M. White: Oui.

M. Benjamin: Donc s'ils devaient verser ces 971 millions de dollars de revenus excédentaires, il leur faudrait écouler un montant équivalent d'investissements.

M. White: C'est juste.

M. Forrestall: Parce qu'ils ne l'ont pas en espèces.

M. Benjamin: Oui, les revenus sont réinvestis.

Le président: Essayons de ne parler qu'un à la fois, car je veux que cela figure au procès-verbal.

M. Benjamin: Donc en date de 1983, tous ces revenus excédentaires, de plus de 3 milliards de dollars, ont été investis. Les 971 millions de dollars, j'en conclus, font partie de ces 3.3 milliards de dollars, et s'il fallait que le Régime de pensions du CN, verse ses revenus excédentaires sous forme d'augmentation aux retraités, cela signifierait qu'il faudrait écouler une grande part des investissements du Régime, n'est-ce pas?

M. White: Oui.

Le président: Monsieur Campbell, vouliez-vous ajouter quelque chose?

M. A. Campbell: Oui, j'ai simplement une remarque à faire. Comme l'ont dit dans leurs témoignages les dirigeants du CN la semaine dernière, ils ne sont pas obligés de cotiser un montant fixe au régime. C'est simplement en vue de maintenir

[*Texte*]

sort, then it means they do not have to make the CN contribution into the fund. Therefore, they save money by not putting in as much money as they used to put in. Am I making sense?

Mr. Benjamin: Just a minute.

Mr. A. Campbell: In rough terms, for example, if in the 1950s and 1960s they found that 13% of pay was required to keep that fund actuarially sound, now they would be getting back to maybe 9% of pay, or some such figure, to keep it actuarially sound. So they have saved.—

Mr. Benjamin: But do they not have to put in their full share . . .

Mr. A. Campbell: According to testimony . . .

Mr. Benjamin: —as and when the employee retires?

Mr. White: Oh yes.

Mr. A. Campbell: My understanding is that they have to put in just enough to keep the fund actuarially sound as they go along.

Mr. Benjamin: Yes. But what you are saying, then, is if the employee is contributing 7% of his earnings, and to keep it actuarially sound the total contribution had to be only 9%, then that means the company contributed only 2%.

Mr. A. Campbell: That is right.

Mr. Benjamin: When do they contribute that other 5%, or do they?

Mr. A. Campbell: As far as I know, that is not a requirement. That is what I heard last week. They put in just enough to keep it actuarially sound. That is my understanding.

The Chairman: Is that what we commonly hear referred to as "the unfunded liability" of CN?

Mr. A. Campbell: No.

Mr. Mazankowski: They pay interest on the unfunded liability of 7%. Is that right?

Mr. A. Campbell: Yes, that is my understanding.

Mr. Mazankowski: That is a cheap form of borrowing.

Mr. A. Campbell: Yes.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Welcome to the committee, Mr. White. How much service do you have and with what railroad?

Mr. White: I was employed by only one railway, Canadian National Railways, and I have more than 46 years of seniority in train service.

Mr. Turner: I have a little over 42 years of service; we have been through about 20 or maybe 25 wage negotiations in our lifetimes.

[*Traduction*]

de bonnes pratiques actuarielles. Donc s'il y a des revenus excédentaires de cette ampleur, cela signifie que le CN n'a pas à cotiser sa part au régime. Par conséquent, le CN réalise des économies en n'ayant pas à contribuer autant que par le passé. Me suis-je bien fait comprendre?

M. Benjamin: Un instant.

M. A. Campbell: Grosso modo, par exemple, si au cours des années 1950 et 1960, il fallait cotiser 13 p. 100 de son salaire au régime pour maintenir la solidité actuarielle de celui-ci, la cotisation serait maintenant ramenée peut-être à 9 p. 100 du salaire, ou à un chiffre semblable, afin d'assurer la santé actuarielle du régime. Donc ils réalisent des économies.

M. Benjamin: Donc ils ne cotisent pas leur pleine part . . .

M. A. Campbell: Selon le témoignage . . .

M. Benjamin: . . . lorsqu'un employé prend sa retraite?

M . White: Oui.

M. A. Campbell: À ma connaissance, le CN ne fait que cotiser suffisamment pour maintenir un régime actuariel sain.

M. Benjamin: Néanmoins vous dites que si l'employé cotise 7 p. 100 de son revenu, et pour maintenir le régime et qu'il faut seulement des cotisations totales de 9 p. 100, alors cela signifie que la société ne fournit que 2 p. 100.

M. A. Campbell: C'est juste.

M. Benjamin: Quand l'entreprise cotise-t-elle les cinq autres pour cent, et le fait-elle?

M. A. Campbell: À ma connaissance, ce n'est pas essentiel. C'est ce que j'ai entendu dire la semaine dernière. On ne cotise que ce qu'il faut pour maintenir le régime. C'est ce que j'ai compris.

Le président: Est-ce ce que l'on entend toujours appeler les «obligations non capitalisées» du CN?

M. A. Campbell: Non.

M. M. Mazankowski: Le CN verse des intérêts sur ces obligations de 7 p. 100. N'est-ce pas?

M. A. Campbell: Oui, à ma connaissance.

M. Mazankowski: C'est une formule économique d'emprunt.

M. A. Campbell: Oui.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Je vous souhaite la bienvenue au Comité, monsieur White. Combien d'années de services avez-vous et avec quelle société ferroviaire?

M. White: Je n'ai travaillé que pour une société ferroviaire, les chemins de fer canadiens Nationaux, et j'ai plus de 46 années d'ancienneté.

M. Turner: J'avais un peu plus de 42 ans de service; nous avons vécu 20 ou peut-être 25 négociations collectives dans notre vie.

[*Text*]

Mr. White: That is correct.

Mr. Turner: During those negotiations, were you ever asked your opinion of what should happen with the pensions?

Mr. White: Never.

Mr. Turner: Pension funds are based on a plan whereby the employee puts in so much money per month, which is taken off his pay cheque every two weeks; the company matches that, and that goes into a fund. Is that correct, sir?

Mr. White: No, that is not correct. It is correct that they deduct 6.5% from the employee's pay cheque, and that goes into the fund the following month.

Mr. Turner: That is right.

Mr. White: The company, when it is ready, contributes the balance required, so that there is sufficient going into the fund, that it will be actuarially sound or will actuarially meet the minimum standards of funding.

Mr. Turner: That is what you call a funded pension.

Mr. White: Yes. Ours is called a funded pension because it is funded up to the minimum standards required by law; however, it is really not a funded pension because one-third of the money has not been paid in.

Mr. Turner: When you first hired on with CNR, you had to work 10 years before you were allowed to pay into the pension scheme. Is that right?

Mr. White: That is correct.

• 1100

Mr. Turner: And at the end of about 9.5 years you were given the opportunity to pay back for the 10 years, because at that time they changed the rules of the pension so the employee that started that day could pay in to the pension scheme. Is that correct?

Mr. White: I do not know anything about that, because when the 10 years was up it was the middle of the Depression . . .

Mr. Turner: Yes.

Mr. White: —and I was not working. I was unable to work on the railway, so I enlisted in the army and I did not go back for a great many more years.

Mr. Turner: The Pension Board at that time, anytime you had wage negotiations, the wage negotiations were operated by officials of the company plus the General Chairman's Association.

During that time, do you remember one member of the General Chairman's Association contacting you—I know I was never contacted—about doing something about pensions?

[*Translation*]

M. White: En effet.

M. Turner: Au cours de ces négociations, vous a-t-on demandé ce que vous pensiez qu'il fallait faire avec les pensions?

M. White: Jamais.

M. Turner: Le Régime de pensions repose sur une formule qui prévoit que l'employé cotise tant par mois, à la source, toutes les deux semaines; l'entreprise verse le même montant au régime. N'est-ce pas, monsieur?

M. White: Non, ce n'est pas le cas. Il est vrai que l'on déduit 6.5 p. 100 du chèque de paye de l'employé et que cette somme est versée au régime le mois suivant.

M. Turner: En effet.

M. White: L'entreprise, lorsqu'elle est prête, cotise le solde nécessaire de façon à ce qu'il y ait suffisamment de fonds dans le régime, pour que celui-ci soit sain ou réponde aux normes de financement minimum.

M. Turner: C'est ce que l'on appelle une pension à pleine capitalisation.

M. White: Oui. Notre régime est appelé une pension à pleine capitalisation parce qu'elle est capitalisée conformément aux normes minimales prévues par la loi; néanmoins, ce n'est pas vraiment le cas, puisqu'un tiers de l'argent n'a pas été cotisé.

M. Turner: Lorsque vous avez commencé à travailler pour les Chemins de fer canadiens nationaux, il vous fallait travailler 10 ans avant de pouvoir cotiser au régime de pensions. N'est-ce pas?

M. White: En effet.

M. Turner: Et après neuf ans et demi, on vous donnait l'occasion de rembourser l'équivalent des 10 années, parce qu'à l'époque, on a modifié le Règlement sur les pensions de façon à ce que l'employé puisse commencer à cotiser ce jour même au Régime de pension. N'est-ce pas?

M. White: Je n'en sais rien, car à la fin de mes 10 premières années, nous étions au milieu de la crise . . .

M. Turner: Oui.

M. White: . . . et je ne travaillais pas. J'étais incapable de travailler pour les chemins de fer, et donc je me suis enrôlé dans l'armée et je ne suis pas retourné aux chemins de fer pendant un très grand nombre d'années.

M. Turner: Le Conseil des pensions à l'époque, lorsqu'il y avait des négociations salariales, elles avaient lieu entre les cadres de la société et l'Association du président général.

Pendant cette époque, vous rappelez-vous qu'un seul membre de l'Association du président général ait communiqué avec vous—je sais qu'on n'a jamais communiqué avec moi—pour faire quelque chose au sujet des pensions?

[*Texte*]

Mr. White: Yes, I remember its being discussed. They advised me that the company does not negotiate pensions with the labour unions; there is nothing they can do about it. It is entirely within the jurisdiction of the company. And that is the way it was until 20, 25 years ago.

Mr. Turner: You and I signed many a strike ballot. Do you ever remember signing a ballot where pensions were part and parcel of a section of a ballot?

Mr. White: Absolutely not.

Mr. Turner: I think it was 1939 when the unfunded liability . . . If that money had been put in when the employee put the money in, so that the fund was generated—the pensions operate on the money that is in the fund, making interest plus the employees contributions, plus the company's. That is what generates the fund. If that money were in the fund now, the unfunded liability, is it not true that the CNR could raise the pensions of the pensioners?

Mr. White: It is absolutely true, and in the opening remarks that I made today, I have explained that the revenue, the excess earnings the company receives, plus the amount of interest they do not pay in, because they have this concession and they pay 7%—those two sums together have amounted, during the past eight years, to an average of $220 million per year. That is enough to double every pension that was being paid in 1982 and all prior years. Pensions could have been doubled for one year and prior to that . . . I am sorry, I just wrote this thing and I did not have available to me the CNR annual reports. I was unable to determine how much they paid out each year. But I do believe the average of pensions paid in the last eight years is less than $220 million a year. I would like to make it official, but I cannot do it. But I can say that $220 million is more than they paid out in every year prior to 1983.

Mr. Turner: With your long service with Canadian National Railways, were you ever, as a member of the Brotherhood and an employee of the Canadian National Railways, informed by an official of the railroad or an official of the union, that the CNR pension plan was negotiable at wage negotiation time?

Mr. White: No, sir, never.

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

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I want to get back to the business of the ad hoc adjustments, because it goes back to a previous committee meeting when Dr. LeClair was here. I was trying to ascertain at that time the amount of the average monthly pension paid to the CNR employees. The answers were not provided, but since then they have been sent to me.

[*Traduction*]

M. White: Oui, je me souviens qu'on en a discuté. On m'a fait savoir que l'entreprise ne négociait pas les pensions avec les syndicats; qu'il n'y avait rien à faire, que cela relevait entièrement de la compétence de l'entreprise. C'est ainsi que cela se passait jusqu'à il y a 20, 25 ans.

M. Turner: Vous et moi avons signé un grand nombre de votes de grève. Vous rappelez-vous avoir signé un vote où la question des pensions faisait partie du vote?

M. White: Jamais.

M. Turner: Je crois que c'était en 1939 lorsque les obligations non capitalisées . . . Si l'argent avait été versé au régime en même temps que l'employé cotisait, de façon à augmenter la caisse—les pensions sont versées en fonction de l'argent en caisse, additionné des intérêts, des cotisations des employés et de la part de l'employeur. C'est ce qui entretient la caisse. Si cet argent se trouvait en caisse, l'argent des obligations non capitalisées, n'est-il pas vrai qu'alors le CN pouvait augmenter le niveau des pensions à ses retraités?

M. White: C'est absolument vrai, et dans mes premières remarques aujourd'hui, j'ai expliqué que le revenu, le revenu excédentaire que reçoit l'entreprise, augmenté des intérêts qu'elle ne verse pas, parce qu'elle jouit d'une concession et ne verse que 7 p. 100—ces deux sommes associées se sont chiffrées au cours des huit dernières années, à une moyenne de 220 millions de dollars par année. Cela suffisait à doubler chaque pension versée en 1982 et toutes les années précédentes. On aurait pu doubler les pensions à compter de la première année et avant . . . Je regrette, je viens d'écrire ce texte, et je n'avais pas en main les rapports annuels du CN. Je ne suis pas arrivé à déterminer combien l'entreprise verse chaque année. Néanmoins, je crois que la moyenne des pensions versée au cours des huit dernières années se chiffre à moins de 220 millions de dollars par année. J'aimerais pouvoir le dire officiellement, mais je ne le peux pas. Néanmoins je peux affirmer que ces 220 millions de dollars sont supérieurs aux sommes versées pour chaque année antérieure à 1983.

M. Turner: Compte tenu de vos longs états de service avec les Chemins de fer nationaux du Canada, un cadre de l'entreprise ou un dirigeant du syndicat vous a-t-il jamais informé, comme membre de la fraternité et employé des chemins de fer nationaux du Canada, que le régime de pensions du CN était négociable lors des négociations salariales?

M. White: Non, monsieur, jamais.

Le président: Merci, monsieur Turner. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais revenir à cette question des rajustements ad hoc, car il en a été question à une réunion précédente du Comité alors que M. LeClair était ici. J'ai tenté d'établir à cette occasion, à combien se chiffrait la pension mensuelle moyenne, versée aux employés du CN. On n'avait pu nous répondre, mais depuis lors, on m'a parvenir la réponse.

[*Text*]

• 1105

I have to tell you, sir, that if you would allow me to put these figures on the record officially, I think you will agree that the adjustments are pretty miserly and really do not overcome a disparity that exists with the pensioners. For example . . .

The Chairman: Just before you give examples, you asked about putting them on the record. What kind of document do you have? Is it a long document or a short one?

Mr. Mazankowski: It is not a long document. It is a response to a question that was provided to me.

The Chairman: You are quite free to put it on the record. I was going to suggest that if it was a long document we could append it rather than having it read. But it is up to you.

Mr. Mazankowski: Yes, I would certainly be pleased to have it appended, but I think to make the point at this time . . .

The average monthly pension, including escalation, which I presume is the *ad hoc* adjustments, to December 31, 1983 is $575.42. Excluding escalation . . . that would be before the adjustments; if the adjustments were not taken into account—the average monthly pension would be $559.63. So the totality of the *ad hoc* adjustments amounts to some $15.79, on average, per month.

When you look at some of the others, sir—for example, if you look at a person who retired in 1974, with 10 years . . .

Mr. Benjamin: Which one are you looking at?

Mr. Mazankowski: It is a document that was provided to me in response to a question.

Including escalation, that person will receive $357.70; excluding escalation, $350.66. So there is an adjustment of roughly $7 a month. Then, when you compare that with a person who retired in 1982 or 1983, they receive about $1,000 a month. So the disparity between a person who retires in 1974-75 and one who retires eight years later is very profound.

It seems to me that really summarizes the plight of pensioners, because the escalation has not been sufficient to bring those people who have provided years of service but retired five, six, seven, eight years ago to something like the level of the person who is retiring today.

Is that really the core of the problem, Mr. White?

Mr. White: It most certainly is. I can say that I personally retired ten and a half years ago. My pension was $520 a month. I was one of the high-earning people on the railway, because I worked in train service; I was a train conductor for the last 25 years and I did earn high wages. I did get $520 a month. But today nobody on the Canadian National Railways, with the lowest and most menial job there is on the railway—if they retire today, they retire with a pension appreciably larger than mine. As for my colleagues who are retiring now, they are all retiring with three to four times as much pension as I got,

[*Translation*]

Permettez-moi, monsieur, de citer ces chiffres pour qu'ils soient consignés au compte rendu. En effet, vous devrez reconnaître avec moi que ces rajustements sont infimes et qu'ils ne comblent pas la disparité qui existe d'un retraité à l'autre. Par exemple . . .

Le président: Je vous interromps car vous avez dit que vous citeriez des chiffres pour qu'ils soient consignés au compte rendu. Le document que vous avez entre les mains est-il long ou court?

M. Mazankowski: C'est un long document. Il s'agit d'une réponse à une question que j'avais posée.

Le président: Vous pouvez très bien le consigner au compte rendu. S'il s'agit d'un long document, nous pourrions peut-être l'annexer et ainsi vous n'auriez pas à le lire. C'est comme vous voudrez.

M. Mazankowski: Je veux bien qu'il soit annexé mais pour présenter mes arguments . . .

La pension mensuelle moyenne, compte tenu de la hausse, qui correspond je suppose au rajustement effectué, était de 575.42$ au 31 décembre 1983. Sans les rajustements, sans la hausse, la pension moyenne mensuelle serait de 559.63$. Le rajustement équivaut donc à 15.79$, en moyenne, par mois.

Prenez par exemple le cas d'une personne qui aurait pris sa retraite en 1974, après 10 ans . . .

M. Benjamin: Où en êtes-vous?

M. Mazankowski: Il s'agit du document qu'on m'a donné en réponse à une question.

Dans ce cas là, la pension serait de 357.70$ et sans la hausse, elle serait de 350.66$. Il s'agit donc d'une hausse de quelque 7.00$ par mois. Prenez maintenant le cas d'une personne qui aurait pris sa retraite en 1982 ou 1983. Elle reçoit environ 1,000$. par mois. On constate donc qu'entre une personne qui a pris sa retraite en 1974-1975 et une personne qui a pris sa retraite huit ans plus tard, il y a une énorme différence.

Cela illustre bien les difficultés des retraités car la hausse n'est pas suffisante pour donner à des gens qui ont pris leur retraite il y a 5, 6 , 7 ou 8 ans, un traitement équivalant à ceux qui prennent leur retraite aujourd'hui.

Monsieur White, ai-je bien cerné le problème?

M. White: Tout à fait. Pour ma part, j'ai pris ma retraite il y a 10 ans et demi. Ma pension était de 520.00$ par mois. J'étais parmi ceux qui touchaient des salaires élevés parce que j'avais travaillé pendant 25 ans comme conducteur de train et que je touchais un salaire élevé. Ma pension était donc de 520$. De nos jours, quiconque travaille pour les Chemins de fer nationaux, aux tâches les moins bien rémunérées, prend sa retraite avec une pension beaucoup plus élevée que la mienne. Quant à mes collègues qui prennent leur retraite aujourd'hui, ils touchent des pensions trois ou quatre fois plus élevées que la

[*Texte*]

and I worked for more than 46 years. People now retire with 35 years, and they get three and four times as much. The pensions paid to people prior to five to ten years ago are an absolute mockery. Canadian National Railways has made a fantastic amount of money . . . it is well over $1 billion in excess earnings—and they do not recognize people in my category—and there are thousands who are older than I, who have been retired longer and who are getting much smaller pensions.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I can only say that I agree with the sentiments of Mr. White. I think it is grossly unfair. It is a grave injustice. For the record, perhaps, Mr. Chairman . . . it is information that was provided to me by Dr. LeClair—it might be useful to the committee to have this appended, because I think it confirms the point I have been trying to make.

• 1110

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Could I put a question to Mr. White? Mr. White, it is somewhat personal, so if you choose not to answer, do not feel any obligation.

You said you retired with a pension of $520 a month. With the escalations that you have received since, by how much has that increased? I am simply looking for a specific example.

Mr. White: Company policy precluded any increase to me for more than eight years, but a year ago and a few months ago, I did receive increases and my pension has been increased from $520 up to $550.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. White: So I have an increase of $30 a months and an increase in deductions for Blue Cross or something, of about $15 a month.

Mr. Benjamin: That would be the income tax.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think the figures contained in the document I just left with the clerk will certainly bear that out; I think that is really the point we were trying to get at the other day.

The Chairman: Right.

Mr. Mazankowski: Mr. Campbell, I would like you to just take me through column 3 and column 4 on the document that Mr. White provided to the committee this morning, headed: "Comparison of Average Pensions: Paid in 1984, fully indexed, and, inflation compensated."

You have the fully indexed pension to CPI, and then you talk about the appropriate equation. What is the appropriate equasion again? I presume that that is what you, as pensioners, are gunning for—what you would consider to be fair. Is that right?

Mr. A. Campbell: That is right. I could go through the actual equasion. I have a piece of paper here with it on.

[*Traduction*]

mienne. J'ai travaillé plus de 46 ans. Aujourd'hui, les conducteurs prennent leur retraite après 35 ans et ils touchent trois ou quatre fois plus que moi. Les pensions versées aux gens qui ont pris leur retraite il y a cinq ou dix ans sont absolument dérisoires. Le CN a réalisé des bénéfices énormes, plus d'un milliard de dollars en gains excessifs et il ne veut pas reconnaître les difficultés qu'éprouvent des milliers de gens comme moi ou encore qui ont pris leur retraite avant moi, et qui touchent des pensions moins élevées.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. White a toute ma sympathie. Je pense que c'est tout à fait injuste. C'est une injustice criante. Monsieur le président, je voudrais dire . . . J'ai entre les mains des renseignements que m'a donnés M. LeClair et il serait peut-être utile de les annexer au compte rendu de la séance d'aujourd'hui. Ils viennent en effet étayer l'argument que j'ai présenté.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Puis-je poser une question à M. White? Monsieur White, c'est une question personnelle; vous êtes libre de ne pas y répondre.

Vous avez dit que vous aviez pris votre retraite avec une pension de 520$ par mois. Compte tenu des hausses accordées depuis, quelle est votre pension actuellement? Je voudrais savoir ce qu'il en est dans un cas bien précis.

M. White: La politique de la société interdisait toute augmentation dans un cas comme le mien pendant plus de huit ans mais il y a un peu plus de 12 mois, ma pension est passée de 520$ à 550$.

Le président: Merci.

M. White: Cela représente donc une augmentation de 30$ mais à vrai dire, de 15$ seulement, car les déductions de la Croix-bleue et autres ont augmenté.

M. Benjamin: Il s'agit vraisemblablement de l'impôt.

M. Mazankowski: Monsieur le président, les chiffres que contient le document que je viens de remettre au greffier viennent renforcer l'argument. En effet, c'est ce que nous essayions de démontrer l'autre jour.

Le président: Je vois.

M. Mazankowski: Monsieur Campbell, je voudrais revoir avec vous la troisième et la quatrième colonnes remises ce matin par M. White aux membres du Comité et intitulées: *Comparaison des pensions moyennes: versées en 1984, pleinement indexées et corrigées du taux d'inflation.*

On indique les pensions indexées sur l'indice des prix è la consommation et ensuite l'équation appropriée. Quelle est l'équation appropriée? Je suppose que c'est ce que vous, pensionnés, tentez d'obtenir, n'est-ce pas? C'est ce que vous considérez comme juste, n'est-ce pas?

M. A. Campbell: C'est cela. Je vais vous expliquer l'équation. J'ai une feuille de papier où j'ai fait le calcul.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Yes, but if you can summarize.

Mr. A. Campbell: I will just walk you through it. The CNR, during the 1950s and 1960s, adjusted pension contribution rates several times and adjusted the pension to be paid during that period, so they had to end up with a contribution rate appropriate to the pensions they were paying. At that time, inflation averaged 2.1% per year. So that meant the pension, in real terms, was one that decreased in purchasing power 2.1% per year. Okay?

Mr. Mazankowski: All right.

Mr. A. Campbell: So, now, if you take higher inflation and the higher interest rates that go with inflation, it is only reasonable to expect that the fund should be able to pay a pension that decreased in purchasing power by 2.1% per year. A sort of common sense approach. If you go into the mathematics of it, that is exactly what happens. What the fund has to do, though, is first maintain the same contribution rate that it did in the 1950s and 1960s, and their earnings have to be the same in real terms. In other words, if, during that period, their earnings were, say, 3% above inflation, they would have to maintain, on average, an earnings rate 3% above inflation. Since CN have said that they are in the top 10%, etc., there should be no problem in that area.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, another question. Why is it that the CN and CP railway pension problem has been around for so long? What is different about its structure, or the provisions of the pension plan as it relates to railway employees vis-à-vis other Crown corporations, for example, on the one hand, or other commercial corporations who have their own pension plans? I have been around Parliament Hill for 16 years, and this has been an issue that has been kicked around from the first day I got here, and it still has not been resolved. Yet, while there is an ongoing plight for senior citizens and pensioners, you do not see the same kind of hostility with respect to Air Canada, Bell Canada, other Crown corporations and other commercial corporations. What is wrong with this damn thing? Yet, at the same point in time, the CN officials—and we have to agree with them—say that they are living within the spirit of the law, within the spirit of the regulation, and that there is nothing wrong with the way the thing is being administered. That is the dilemma, I think, for parliamentarians and people who have been trying to sort this thing out. Is it just a matter of the miserliness of the board of directors? Is there a shortcoming, or a failing in the structure of the pension plan to begin with? What is it? Can you help us in that regard?

The Chairman: Mr. Campbell.

• 1115

Mr. A. Campbell: I can comment on that. In talking with people in the Department of Insurance here, one of the actuaries said, you have to remember, Mr. Campbell, that actuaries answer the questions they are asked. So if a company asks them, how can I meet my obligations at least cost, you get an unindexed pension, which is what CN has basically done. If the company asks the actuary, how do I share both the costs of

[*Translation*]

M. Mazankowski: Pouvez-vous résumer?

M. A. Campbell: Je vais vous donner des explications. Pendant les années 50 et 60, le CN a rajusté plusieurs fois les taux de cotisation au fonds de pension de même que les pensions versées pendant cette période. Ainsi, la société voulait obtenir un taux de cotisation conforme aux pensions versées. À ce moment-là, l'inflation était de 2.1 p. 100 par année. Cela signifiait que les pensions, en valeur réelle, diminuaient de 2.1 p. 100 par année, du point de vue du pouvoir d'achat. Me suivez-vous?

M. Mazankowski: Oui.

M. A. Campbell: L'inflation étant plus élevée et les taux d'intérêt également, on peut s'attendre à ce que le fonds permette de verser des pensions équivalant à une diminution du pouvoir d'achat de 2.1 p. 100 par année. C'est le bon sens qui dicte cela. Quand on fait les calculs, on constate exactement cela. Il faut donc tout d'abord maintenir le même taux de cotisation que dans les années 50 et 60 et ainsi les gains seront les mêmes en valeurs réelles. En d'autres termes, si durant cette période, les gains étaient de 3 p. 100 supérieurs au taux d'inflation, il faudrait maintenir en moyenne un taux de gains de 3 p. 100 supérieur au taux d'inflation. Puisque le CN a reconnu qu'il faisait partie des 10 p. 100 de l'échelon supérieur, cela devrait se faire sans difficulté.

M. Mazankowski: Je voudrais poser une autre question, monsieur le président. Comment se fait-il que le problème des pensions au CN et au CP dure depuis si longtemps? Quelles sont les caractéristiques qui différencient leur régime de pension de celui d'autres société d'État, ou encore d'autres sociétés privées? Il y a 16 ans que je suis député à la Chambre des communes et je me rappelle avoir discuté de ce problème dès le premier jour. Et il n'est toujours pas résolu. Les personnes âgées et les retraités font toujours face à des difficultés mais ce n'est pas le cas des employés d'Air Canada, de Bell Canada ou d'autres sociétés d'État ou privées. Qu'est-ce qui ne va pas? D'autre part, les cadres du CN, et nous pouvons les croire, soutiennent qu'ils respectent la loi et les règlements et qu'il n'y a rien d'anormal dans la façon dont les choses sont administrées. C'est un dilemme à la fois pour les parlementaires et pour les gens qui essaient de démêler le vrai du faux. S'agit-il de mesquinerie de la part du conseil d'administration? Y a-t-il une lacune dans la conception du régime de pension? Qu'est-ce que c'est? Pouvez-vous nous renseigner à ce sujet?

Le président: Monsieur Campbell.

M. A. Campbell: Je parlais l'autre jour à un actuaire du Département des assurances. Il me disait: «Monsieur Campbell, les actuaires répondent aux questions qu'on leur demande». Ce qu'il suggère aux compagnies qui veulent répondre à leurs obligations aux moindres coûts c'est un régime non indexé. C'est ce qui s'est passé dans le cas du CN. S'ils doivent produire quelque chose qui permette de partager

[*Texte*]

inflation and the benefits of inflation among the members of a pension fund, then you will get something that will escalate at something along this appropriate equation number I have been using.

I think that is the basic thing here. All companies with pension plans have an awful lot of leeway in how they interpret the regulations. The regulations are very, very lose. CN, it seems, has taken about the cheapest route it could. It could go completely unindexed and still get away with it; but it has given some increases. It could just as easily have selected to go and share, as I mentioned, the cost of inflation and the benefits of inflation.

Mr. Mazankowski: Are you saying, then, that Air Canada basically function under the same set of rules and regulations, but they are more generous to their employees than CN, or Bell Canada, or whatever? Do they function under the same set of rules and regulations, but out of the generosity of their hearts they treat their employees better? Is that what you are saying?

Mr. A. Campbell: They are all under the Pension Benefits Standards Act, and if they are federally incorporated, yes, they have the same basic rules. But the rules here are . . . If you thought of yourself as a lawyer, for example, and bent the rules in this way, you would have trouble with the Law Society of Upper Canada. But in the actuarial profession it seems there is no regulatory body to clout people.

In talking with the head of the Ontario Pension Commission just about three weeks ago, he said actuaries give choices to companies. If the company happens to choose an option which tends to cheat a little bit, that is the company's problem; it is not the actuary's problem.

The Chairman: Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I do not have any specific questions. I intend to read over the brief very thoroughly.

I probably, I would guess, have one of the highest concentrations of CN pensioners in my riding in the country, coming from Transcona, and the areas surrounding Transcona, all of which are in my riding. I have an interest in this issue for that reason, but also because it just so happens that most of my family works for the railway as well. My Dad is working hard to beat your record of 46 years; he has four years to go.

It seems to me I already feel like Mr. Mazankowski, and I have only been here five years. I hope I will be here 16 years, but I hope I will not be in a position 11 years from now to say we have been kicking this thing around ever since I got here and nothing seems to be resolved.

What is clearly needed, it seems to me, is purely and simply the Crown corporations, at least the CNR—how we deal with the CPR is another matter; we could get into that—but how we deal with the CNR is a question of political will. It is a question of the government, the governing party of the day,

[*Traduction*]

et les coûts et les revenus de l'inflation parmi les participants à la caisse de pension, alors ils en arrivent à une formule d'augmentation qui ressemble à peu près à cette équation que j'utilise.

Ce qu'il faut retenir c'est que les compagnies qui ont des régimes de pension peuvent interpréter les règlements de façon très large. Les règlements sont souples, c'est le moins qu'on puisse dire. Le CN a évidemment choisi la méthode la moins coûteuse. Il aurait pu décider de ne pas indexer du tout les pensions. Il a accordé certaines augmentations, mais il aurait pu aussi bien opter pour la formule, comme je l'ai dit, du partage des coûts et des revenus de l'inflation.

M. Mazankowski: Vous voulez dire que sous l'égide des mêmes règlements, Air Canada se montre plus généreuse pour ses employés que le CN, Bell Canada et d'autres? C'est par pure générosité qu'il a décidé de mieux traiter ses employés? Les règlements sont les mêmes dans son cas?

M. A. Campbell: Ils tombent sous le coup de la Loi sur les normes des prestations de pension, et comme sa charte est fédérale, oui, elle est régie par les mêmes règlements. Il reste que ces règlements . . . Disons simplement qu'un avocat qui prendrait autant de liberté avec les règlements risqueraient de se faire taper sur les doigts ici par la *Law Society of Upper Canada*. Malheureusement il ne semble pas y avoir d'équivalent pour les actuaires.

Il y a trois semaines environ, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec le directeur de la Commission et des pensions de l'Ontario. Il me disait que les actuaires se bornaient à donner des choix aux compagnies. Selon lui, si les compagnies décidaient de tricher un peu ce n'était pas la faute des actuaires.

Le président: Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Je n'ai pas de questions précises à poser, monsieur le président. J'ai simplement l'intention de lire le mémoire très attentivement.

Ma circonscription compte probablement la plus forte concentration de pensionnés du CN, avec Transcona et la région environnante. Je m'intéresse à la question pour cette raison et du fait que la plupart des membres de ma famille travaillent pour le chemin de fer. Mon père fait de son mieux pour battre votre record de 46 ans. Il a encore quatre ans à tenir.

Je me sens un peu comme M. Mazankowski, même si moi je ne suis ici que depuis cinq ans. J'espère bien y demeurer 16 ans, mais je ne voudrais pas avoir à affirmer la même chose dans 11 ans, c'est-à-dire que la question est débattue depuis mon entrée au Parlement mais qu'aucune solution n'a été proposée.

En ce qui me concerne, la question est de savoir comment procéder avec les sociétés de la Couronne, et en particulier le CN, je ne parle pas du CPR, ici, son cas est différent, nous aurons l'occasion d'y revenir, est une question de volonté politique. Il faut que le gouvernement du jour, le parti

[*Text*]

having the political will, the desire, the energy, determination, whatever it takes, to bring CN into line on this question. All the actuarial figures . . . as you say, actuarial figures are not as objective as they are sometimes thought to be and as they are sometimes paraded by CN. There are various options. There are various ways in which pension plans can be organized if there is a will to distribute the benefits as well as the costs of inflation more equitably. I just wanted to say that I agree that this is a mockery; I mean, for you to get an increase, to go from $520 to $530 is basically an insult—or $550. You probably would have felt better about it to have been left where you were rather than to have somebody insult you by giving the impression they were doing you a big favour.

• 1120

So it is a question of political determination. I think it is something that is too late for this government, obviously, for anything to be done in the short time, maybe weeks, that remain. But I would hope it would be on the priority list of the next government. And if I am around, I will be among those who keep at them.

The Chairman: Mr. Forrestall, do have any questions you wish to put before I go to Mr. Benjamin?

Mr. Forrestall: I have a couple. Mr. Mazankowski has been around for 16 years; some of us have been around for 20 years. You are right, the problem is here and it will not go away.

I think I would like to have the benefit of response to this, from either witness. If you were in a position of authority and in a position to do something about it, what would you do as a minimum?

The Chairman: Mr. White.

Mr. White: Is that a question to me?

The Chairman: Yes, to you or Mr. Campbell, whichever one of you . . .

Mr. Mazankowski: We are looking for solutions.

Mr. Forrestall: Actually what I am looking for are solutions. What would be your solution if you had the authority to change it? For example, in the House yesterday, Mr. Chairman, the Minister of Transport made it quite clear to us that he makes policy for Crown corporations. If you had that authority, sir, what would you do as a minimum, tomorrow morning?

Mr. White: As a minimum, I would arrange to terminate the arrangement whereby Canadian National guarantees to the pension fund to make up for any actuarial deficiencies; and at the same time, I would terminate the arrangement whereby they appropriate unto themselves actuarial surpluses. The surplus we have here, or the surplus earnings, are actually an acturarial surplus, although they have not shown it as such in any of their financial statements; they do not recognize it. The money is unquestionably there; I have not doubts about it.

But I would do those two things, and I would then follow through with a change of trusteeship. I think we will never be able to satisfactorily deal with CNR as a trustee. They have

[*Translation*]

gouvernemental du jour dit la volonté politique, le désir, l'énergie, la détermination et le reste de mettre le CN au pas. Pour ce qui est des chiffres des actuaires, ils ne sont pas toujours aussi objectifs qu'ils peuvent le paraître tels qu'ils sont présentés parfois par le CN. Il y a diverses options. Il y a diverses façons de distribuer plus équitablement les coûts et les revenus de l'inflation dans les régimes de pension. Je suis d'accord avec vous sur le fait que c'est une farce. Une augmentation de 520 dollars à 530 dollars, ce serait la même chose à 550 dollars, est une farce, une insulte. Je suppose que vous auriez préféré rester au même point plutôt que de vous faire insulter de la sorte par quelqu'un qui voulait donner l'impression qu'il vous faisait une grande faveur.

Donc, pour moi, c'est une question de détermination politique. Il est évident que le gouvernement actuel a trop attendu et qu'il ne lui est plus possible d'agir dans les semaines qui restent. J'espère cependant que ce sera une priorité du prochain gouvernement. Si je suis encore là, je serai parmi ceux qui l'aiguilleront pour qu'il se presse de faire quelque chose.

Le président: Vous avez des questions à poser, monsieur Forrestall, avant que je ne passe à M. Benjamin?

M. Forrestall: J'en ai quelques-unes. M. Mazankowski a dit être là depuis 16 ans. Certains d'entre nous sont là depuis 20 ans. Malgré tout, le problème perdure.

Je pose la question à l'un ou l'autre des témoins. Si vous aviez l'autorité nécessaire pour corriger le problème, vous commenceriez par quoi?

Le président: Monsieur White.

M. White: Vous me posez la question?

Le président: À vous ou à M. Campbell, peu importe . . .

M. Mazankowski: Nous cherchons des solutions.

M. Forrestall: Je cherche en effet des solutions. Quelle serait la vôtre si vous aviez l'autorité de faire quelque chose? Par exemple, hier à la Chambre, le ministre des Transports nous a indiqué clairement qu'il établissait les politiques pour les sociétés de la Couronne. Si vous étiez à sa place, par quoi commenceriez-vous?

M. White: Je commencerais par abolir l'entente par laquelle le Canadien National garantirait la caisse des pensions d'éponger les déficits actuariels. Et du même coup je mettrais fin à l'entente qui permet au CN de s'approprier les excédents acturariels. Les excédents sont des excédents de revenus, des excédents actuariels, même s'ils ne sont pas consignés comme tels dans les états financiers du CN. Il ne fait aucun doute qu'il y a suffisamment d'argent.

Donc, je commencerais par ces deux mesures, pour les faire suivre d'un changement de fidéicommis. Nous ne pourrons jamais être satisfaits du CN en tant que fiduciaire. Il a eu de

[*Texte*]

had too many bad habits for too long. I believe we should promptly, or as soon as possible, transfer the custody of these trust funds to an independent Canadian trust company, or to more than one trust company, as soon as possible.

Mr. Forrestall: I am interested in that. Certainly, we all remember Hall's comment in a number of recommendations in his study, *Industrial Inquiry Commission into Canadian Railway Pension Plans*.

Mr. White: It is Dr. Hall's suggestion I have in mind.

Mr. Forrestall: His report of the fall of 1976, his fifth recommendation; that the trusteeship of both the CNR and the CPR pension plans be removed from the hands of the board of directors with respect to companies and placed in the hands of an independent trust company. Do you think CN could come up with the cash to make that a possible . . .

Mr. White: The cash unquestionably is entirely separate. I have no doubt but what CNR has not had their finger in the cash at all. I am sure they have always been maintained entirely separately. They are audited, and I am quite satisfied there is absolute honesty and respect to the handling of the funds.

• 1125

Mr. Forrestall: Yes, but you are suggesting . . . Yes, I see. Then you have no difficulty in believing that Canadian National, through a series of conversions, could transfer to the private sector for administration that amount of money which represents an actuarial reality.

Mr. White: Yes.

Mr. Forrestall: I am just assuming that, if everything ceased tomorrow, every employee would draw a pension for the rest of his or her natural life.

Mr. White: That is correct.

Mr. Forrestall: Let me just go to the next step, then. How would that translate into pensions? It seems to me, when you look at it, for somebody retiring today it is not too bad. He is not too badly off. How do you correct the enormous injustice to those who are on a pittance in terms of income from the corporation?

Mr. White: In my opinion, it can only be done on a retroactive basis. Canadian National Railways has been accumulating these excess earnings year by year, and they have never been revealed by CNR. As a trustee, I think their position is untenable. I think they should be required by the government to transfer those funds and transfer all the potential surpluses which have been accumulated during the past eight years and probably much longer.

Now then, I have not previously mentioned it; it is not in my brief, but I would like to add something in this same respect now. The company has invested a large sum of money in real estate. I know some of their real estate is land which has been purchased at so much an acre and on which tens of millions of dollars in buildings have been erected. They have real estate operations which are thriving, which are quite sound and quite

[*Traduction*]

trop mauvaises habitudes pendant trop longtemps. Rapidement, le plus rapidement possible, nous devrions transférer la garde de cette caisse à une compagnie de fiducie canadienne indépendante ou à plusieurs compagnies.

M. Forrestall: C'est intéressant. Nous nous souvenons tous des recommandations Hall dans le cadre de sa commission industrielle d'enquête sur les régimes de pensions des chemins de fer.

M. White: C'est la suggestion de M. Hall que j'avais à l'esprit.

M. Forrestall: Son rapport remonte à l'automne de 1976. Sa cinquième recommandation était que le fidéicommis des régimes de pension et du CN et du CPR soit retiré au conseil d'administration de cette société pour être remis à une compagnie de fiducie indépendante. Vous pensez que le CN accepterait de rendre les fonds nécessaires . . .

M. White: Il ne fait aucun doute que les fonds ont été détenus de façon distincte. Il ne fait aucun doute que le CNR n'a pas mis la main dans la caisse. Ces fonds sont d'ailleurs vérifiés. Je suis sûr qu'ils ont été gérés honnêtement.

M. Forrestall: Mais vous dites . . . Je vois. Vous croyez que par une série de conversions le Canadien National pourrait transférer la gestion des fonds qui représentent la réalité actuarielle à une compagnie privée.

M. White: Oui.

M. Forrestall: Je suppose que s'il ne se passait plus rien à compter de demain chaque employé pourrait percevoir ses prestations de pension pour le reste de ses jours.

M. White: En effet.

M. Forrestall: Je vous amène à l'étape suivante, dans ce cas. Quelles seraient les pensions qui en résulteraient? Quelqu'un qui prendrait sa retraite aujourd'hui s'en tirerait pas mal. Cependant, ne serait-ce pas une injustice très grave pour ceux qui ne retirent qu'un maigre salaire de la société?

M. White: À mon avis, il faudrait remonter en arrière. La société des Chemins de fer Nationaux du Canada a accumulé ces revenus excédentaires pendant des années. Elle ne les a par ailleurs jamais révélés. En tant que fiduciaire, sa position est indéfendable. Elle devrait être tenue par le gouvernement de transférer tous ces montants ainsi que tous les montants potentiels accumulés au cours des huit dernières années et même davantage.

A ce sujet, je voudrais dire quelque chose qui ne se trouve pas dans mon mémoire. La Société investit des sommes d'argent importantes dans des valeurs immobilières. Certaines de ces valeurs ont pris la forme de lotissements, payés tant l'acre, sur lesquels des immeubles d'une valeur de millions de dollars ont été construits. Ce sont des opérations en valeur immobilière qui se sont révélées très saines et qui rapportent

[*Text*]

good, but they are being carried in our books at book value. They do not show the appreciation in value of land or the appreciation in value of buildings caused by market values and caused by the higher and higher rents which are being earned on some of these buildings.

Now, the actuarial statements do not show these things. I do know that in 1969 the actuaries recommended to Canadian National Railways that they reappraise their real estate holdings and bring them on at market values, so the financial statement would reflect the true values of the buildings. It has not been done; it has never been done. This constitutes a hidden asset, hidden by Canadian National Railways, and no one knows how much it amounts to, because when they prepare their financial statements, they are not required to reveal the market value of real estate.

Mr. A. Campbell: Mr. Chairman, can we have a break for about two minutes here, just to talk?

The Chairman: Sure.

Mr. A. Campbell: Thank you.

• 1129

• 1130

Mr. A. Campbell: Mr. Chairman, if I could just comment on that, whether there would be enough funds if it were transferred over to a trust company—we mentioned this earlier. If CN has not been putting in matching contributions all the way along, then the fund could be in trouble. If, as they add increased earnings, which Mr. White has brought out here, if they have cut down on their contributions year by year, then the fund will be deficient, as far as giving reasonable escalation is concerned.

An actuary looking at the fund now would say, the CN has promised a fixed pension; therefore, here are the funds necessary to pay a fixed pension. If we then wanted some escalation built into it, there would have to be additional funds. They may not be available if CN has not been putting in matching contributions along the way.

Mr. Forrestall: And you do not know for sure whether they have or not, or whether in fact they have been converting the excess earnings to pay their share of the contribution to the fund.

Mr. A. Campbell: The testimony of Dr. LeClair last week, if I heard it properly, said that CN had put in something like $2 billion, compared to $1.1 billion by employees. But under questioning by Mr. Benjamin , I think it was, it was revealed that $1.1 billion of that CN contribution was from unfunded liabilities—in other words, part of the debt interest. So their matching contribution over that period was not there.

[*Translation*]

aujourd'hui beaucoup. Malgré tout, leur valeur continue d'être la valeur au livre. Il n'est pas tenu compte de l'appréciation de la valeur des terres et des immeubles sur le marché ni de l'augmentation du loyer dans ces immeubles par exemple.

Les états actuariels ne montrent rien de tout cela. En 1969, les actuaires avaient recommandé au Canadien National de réévaluer ses biens immobiliers de façon à refléter leur valeur marchande, leur valeur réelle dans les états financiers. Cependant, elle n'en a rien fait. Pour la société des chemins de fer du Canadien National, c'est un actif caché. Personne n'en connaît l'étendue. C'est dû au fait que le CN lorsqu'il prépare ses états financiers, n'est pas tenu de révéler la valeur marchande de ses biens.

M. A. Campbell: Monsieur le président, pourrions-nous faire une pause pour nous entretenir entre nous quelques minutes?

Le président: Certainement.

M. A. Campbell: Merci.

M. A. Campbell: Monsieur le président, je voudrais revenir sur la question de savoir s'il y aurait suffisamment de fonds au moment où le fidéicommis serait transféré du CN à une compagnie de fiducie indépendante, comme il a été mentionné plus tôt. Si le CN n'avait pas versé de cotisations égales tout au long de cette période, la caisse pourrait être en difficulté. Par rapport à l'augmentation des revenus dont a fait état M. White, si le CN n'avait pas versé les cotisations qu'il aurait dû verser au cours des années, la caisse pourrait être déficitaire au moment où il faudrait accorder des augmentations raisonnables.

Un actuaire qui examinerait la caisse actuellement se dirait que le CN a promis de verser une pension fixe et qu'il y a suffisamment de fonds dans la caisse pour le versement d'une pension fixe. Et s'il devait y avoir une augmentation, il est certain qu'il faudrait trouver des fonds supplémentaires. Et ces fonds pourraient bien manquer si le CN n'avait pas versé de cotisations égales tout au long de cette période.

M. Forrestall: Vous ne pouvez pas être certain que les fonds nécessaires soient là, ou que le CN n'a pas converti les fonds excédentaires pour acquitter sa part des cotisations à la caisse.

M. Campbell: Si j'ai bien compris le témoignage de M. LeClair la semaine dernière, il a semblé dire que le CN avait contribué environ deux milliards de dollars, comparativement à 1.1 milliard de dollars pour les employés. Cependant, en réponse à M. Benjamin, je pense, il a ajouté que le 1.1 milliard de dollars des cotisations du CN provenait de l'engagement non financé, c'est-à-dire que c'était une partie de l'intérêt sur la dette. Donc le CN n'a pas versé de cotisations au cours de cette période.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. A. Campbell: So it would be important to make sure that there is matching contributions, or they have been made over the years, before transferring to a trust company.

Mr. Forrestall: All right. So that, Mr. Chairman, is the dilemma. I think we must have CN here to hear them once again on some of these questions. I do not think this committee wants to delay this matter. If you are uncertain, then you will understand our uncertainty. It is a conundrum, to use Dr. LeClair's words. I do not know where we go from here. I can think of a thousand questions, but they come back to an essential point.

Thank you.

Mr. White: I wish to add that, while there is no doubt whatsoever that $1.123 billion in excess earnings has gone into the fund, and that money is still there, it is entirely possible that the reductions in payments by Canadian National Railways into the fund have been such that they may not have paid in sufficient money. That amount of excess earnings could have been dissipated, in view of the fact that CNR does reduce their payments to a bare minimum and they do pay interest at 7%, which is an obligation. It is a ridiculous rate of interest to pay, but they are paying 7% when we should really be getting 14% into the fund.

Their reduction in payments could have offset part of these excess earnings of which I speak. The earnings are there, but maybe there are not sufficient assets so that the fund could . . . If it were turned over to another trustee, the new trustee might not be able to pay all those excess earnings out over a period of a few years in increases in pensions because, as Mr. Campbell has just suggested, there is no guarantee that all the assets that would be required—so that they could have $1.123 billion extra money available—would be there.

Mr. Mazankowski: Mr. White, is it not true, looking at it from CN's point of view now, that it really does not matter, because there is sufficient money to honour the commitment that they are obligated to under the provisions of the plan? It really is not an indexed plan. Judging from the comments and the questions between yourself and Mr. Turner, you still do not have, if I am to take it correctly, a provision for an indexed pension plan.

Mr. White: That is right, we do not.

• 1135

Mr. Mazankowski: So it is really the structure of the plan that is perhaps faulty, that has to be changed. Is that not correct?

Mr. White: Yes, it is correct.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. White, I think inadvertently, has referred always to Canadian National Railways—such as when he was mentioning the $1.123 billion. What you are really referring to is the Canadian National Railways Pension Trust Fund.

[*Traduction*]

M. Forrestall: Je comprends.

M. A. Campbell: Il faudrait donc s'assurer que les cotisations étaient égales sur un certain nombre d'années avant de transférer le fidéicommis à une compagnie de fiducie privée.

M. Forrestall: Nous sommes placés devant un dilemme, monsieur le président. Nous devons faire revenir le CN pour entendre ses explications sur ces questions. Le Comité ne veut pas prolonger cette affaire plus qu'il ne faut, mais il doit être certain. Si vous êtes incertain vous-mêmes, vous comprendrez que le Comité puisse l'être aussi. M. LeClair, pour sa part, a parlé d'énigme. Nous pouvons poser des milliers de questions, mais toutes reviennent au même point.

Merci.

M. White: Il ne fait aucun doute qu'il y a pour une valeur de 1.123 milliard de dollars de revenus excédentaires qui est allée dans la caisse et que cet argent s'y trouve toujours. Cependant, il reste possible, si la Société des chemins de fer du Canadien National a réduit ses paiements, que des fonds suffisants ne s'y trouvent pas. Les revenus excédentaires ont pu disparaître du fait que le CN effectue des paiements minimum et ne fait que verser un intérêt de 6 p. 100 comme il y est tenu. C'est ridicule, mais le CN ne paie que 7 p. 100 d'intérêt quand il devrait en payer 14 p. 100.

Donc, la réduction des paiements a pu gruger une partie de ces revenus excédentaires dont j'ai parlé. Les revenus entrent, mais l'actif n'est peut-être pas à un niveau suffisant pour permettre à la caisse . . . Le nouveau fiduciaire, le cas échéant, ne serait peut-être pas capable d'accorder toute les augmentations de pension à partir de ces revenus excédentaires accumulés puisque, comme l'a indiqué M. Campbell, il n'y a pas de garantie que l'actif serait suffisant avec les 1.123 milliard de dollars.

M. Mazankowski: Mais du point de vue du CN, monsieur White, n'est-il pas exact que tout cela n'a pas d'importance parce qu'il y a suffisamment d'argent dans la caisse pour honorer les engagements prévus par le régime? Parce que le régime n'est pas indexé. A en juger par l'échange entre vous-même et M. Turner, vous n'avez toujours pas de régime de pension indexé.

M. White: C'est juste.

M. Mazankowski: C'est donc vraiment le régime lui-même qui laisse peut-être à désirer et qui doit donc être modifié. Est-ce bien cela?

M. White: Oui, c'est exact.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que M. White s'est toujours reporté aux chemins de fer du Canadien National, ainsi par exemple lorsqu'il a mentionné le 1.123 milliard de dollars. Or cette somme porte sur le fonds de fiducie du Régime de pensions des chemins de fer du Canadien National.

[*Text*]

Mr. White: Yes, right.

Mr. Benjamin: And when you mention real estate, you mentioned CN real estate, whereas the CN Pension Trust Fund has a total of $187 million in real estate and another $305 million in mortgages and loans secured by real estate.

The funded liability of the CN Pension Trust Fund is $3.422 billion. The unfunded liability is $1.582 billion, which they are paying off and have to have in the pension fund by the year 2006.

If you were to take the remaining excess earnings that you have calculated here, the remaining $971 million excess earnings, out of the funded assets of the pension fund, out of that $3.422 billion, if you took $971 million out of there immediately—in other words, sold off some bonds and some stocks and oil and gas properties or real estate or whatever—and paid it out on a retroactive basis to the pensioners, would the Pension Trust Fund then be actuarily sound, or would Canadian National have to reimburse the trust fund with additional moneys to keep it actuarily sound?

The Chairman: Mr. White.

Mr. White: That depends entirely on the contributions that have been made by CNR during the past eight years. It depends on whether or not they have contributed sufficient money or if they have withheld as much as they possibly could, which I know is their normal policy. It is possible that they have withheld enough money that they could not pay it out and still be actuarily sound.

Mr. Benjamin: How can you say they withheld money when you I agree that they have kept the books honest, according to the auditor under the Pension Benefits Standards Act? They have not withheld any money, they have put in only what they were obligated to put in . . .

Mr. White: Yes.

Mr. Benjamin: —to keep the fund actuarily sound.

Mr. White: Yes.

Mr. Benjamin: All the excess earnings, we agree, have gone into the funded liability of the trust fund, so they have not withheld any of the excess money in CNR's own bank account . . .

Mr. White: No.

Mr. Benjamin: —the excess earnings have gone into the trust fund. They have not withheld any, it is just that they have not paid the same amount as the employees have been paying into it. Right?

Mr. White: Yes, that is true.

Mr. Benjamin: All right, then.

[*Translation*]

M. White: Oui, c'est exact.

M. Benjamin: Et lorsque vous parlez de l'immobilier, il est question de l'immobilier du CN alors que le fonds de fiducie du Régime de pensions du CN englobe 187 millions de dollars en immobilier et 305 millions de dollars en hypothèques et prêts garantis par l'immobilier.

Les engagements financés du fonds de fiducie du Régime de pensions du CN totalisent 3.422 milliards de dollars. Pour ce qui est des engagements non capitalisés, qui atteignent 1.582 milliard de dollars, les employés sont en train de le payer afin qu'ils fassent partie intégrante du fonds de pension d'ici 2006.

Si l'on retire le surplus des gains de 971 millions de dollars de l'actif capitalisé du fonds de pension, c'est-à-dire si on le soustrait des 3.422 milliards de dollars en vendant des obligations et des titres cotés en bourse, des propriétés appartenant à des compagnies de gaz ou de pétrole, ou encore des terrains, et si l'on versait rétroactivement les bénéfices de ces transactions aux retraités, le fonds de fiducie serait-il sûr sur le plan actuariel, ou le Canadien natinal serait-il obligé d'y contribuer les sommes supplémentaires afin de le maintenir à flot?

Le président: Monsieur White.

M. White: Cela dépend entièrement des cotisations versées par les chemins de fer du CN pendant les huit dernières années. J'entends par là que cela dépend si ces cotisations ont été suffisantes ou si les chemins de fer ont retenu le plus d'argent possible, ce qui est leur politique habituelle. Il est en effet possible qu'ils aient retenu suffisamment d'argent qu'ils ne puissent pas en accorder sans compromettre la situation actuarielle du fonds.

M. Benjamin: Comment pouvez-vous affirmer que les chemins de fer ont retenu l'argent lorsque vous convenez que d'après leurs livres, le fonds a été bien géré, conformément en cela aux directives du vérificateur général figurant dans la Loi sur les normes de prestations de pensions? Ils n'ont retenu aucune somme d'argent, ils se sont contentés de contribuer les sommes qu'ils étaient tenus de verser . . .

M. White: Oui.

M. Benjamin: Pour que le fonds demeure solide sur le plan actuariel.

M. White: Oui.

M. Benjamin: Nous avons reconnu que les gains supplémentaires ont été versés aux engagements capitalisé du fonds de fiducie, les chemins de fer du CN n'ont donc retenu aucun des gains supplémentaires figurant dans ces livres . . .

M. White: Non.

M. Benjamin: . . . ces gains supplémentaires ont été versés au fonds de fiducie. Rien n'a été retenu, les chemins de fer n'ont tout simplement pas payé des montants équivalant aux cotisations des employés. C'est bien cela?

M. White: Oui, c'est vrai.

M. Benjamin: Bien.

[*Texte*]

When Dr. Hall recommended that this be administered by one or more independent trust companies, without a change in the Pension Benefits Standards Act you are not going to be any better off, unless the government were to instruct the administrators of the pension fund. Whether it is the CN board of directors or whether it is a private trust company, the government would have to instruct them. Or would it not make more sense to amend the Pension Benefits Standards Act? That would accomplish what you are saying, and then you would not need to transfer the administration of the pension fund to any other company or any other trust company. The CN board of directors . . . or if the whole pension trust fund were administered by the pensioners and the railway brotherhoods combined, they would have to live up to a new Pension Benefits Standards Act. There would be no necessity to transfer it, because if you were to transfer it, your administration costs would go higher. Is the real nub of the whole issue not a matter of government policy and enacting changes to the Pension Benefits Standards Act?

• 1140

The Chairman: Mr. Campbell or Mr. White.

Mr. White: Yes, I would like to answer that very much.

The Chairman: Certainly.

Mr. White: The nub of the situation is that the company is objecting to the transfer of these pension trust funds to any private company, because if it were transferred, the administration costs would double or triple; they would go up from 0.1% to 0.3%. But they conveniently ignore the fact that they are making 5%, 6%, 7%, 8%, 9% and 10% above the 7%, which means . . .

Mr. Benjamin: Just a minute. Hold it!

Mr. White: —50, 60, 70, 80 or 100 times as much as the 0.1% which is being charged.

Mr. Benjamin: Yes, but it is not the CNR which is making that 8%, 9% and 10%. It is the CNR pension trust fund that is making those kinds of returns.

Mr. White: That is correct.

Mr. Benjamin: All right, then. You are avoiding my question. My question is: If you were to amend the Pension Benefits Standards Act, which would require them to pay out excess earnings in retroactive pension payments to those on pension, surely that is all that would be needed, no matter who administers the pension fund.

Mr. White: That is true. It could be done by that means.

Mr. Benjamin: I do not see any other route you could go. Otherwise . . .

The Chairman: I think Mr. Campbell wishes to add to your answer, Mr. Benjamin.

[*Traduction*]

M. Hall a recommandé que cela soit administré par une ou plusieurs compagnies de fiducie indépendantes, mais si l'on ne modifie pas la Loi sur les normes des prestations de pensions, cela n'améliorera pas votre situation, à moins que le gouvernement ne donne des instructions précises aux administrateurs du fonds de pension. Que ces administrateurs soient des membres du Conseil d'administration du CN ou d'une compagnie de fiducie privée, il faudrait que le gouvernement leur donne des directives. Cependant, ne serait-il pas plus pratique de modifier la Loi sur les normes des prestations de pensions? Cela permettrait d'accomplir ce que vous voulez, et il ne serait alors pas nécessaire de transférer l'administration du fonds de pension à une autre entreprise ou une autre société de fiducie. Le Conseil d'administration du CN . . . Si tout le fonds de fiducie était administré par les retraités et la Fraternité des cheminots, ces derniers auraient besoin d'une nouvelle loi sur les normes des prestations de pensions. Il ne serait pas nécessaire d'effectuer de transfert, et de toute façon, cela entraînerait une hausse des coûts administratifs. Le noeud du problème ne relève-t-il pas d'une politique gouvernementale, ne faudrait-il pas modifier la Loi sur les normes des prestations de pension?

Le président: Monsieur Campbell ou monsieur White.

M. White: Oui, j'aimerais beaucoup répondre à cette question.

Le président: Certainement.

M. White: Le noeud du problème est que l'entreprise s'oppose au transfert de ces fonds de pension en fiducie à une entreprise privée, car si cela se réalisait, les coûts administratifs doubleraient ou même tripleraient; ils passeraient de 0.1 p. 100 à 0.3 p. 100. Cependant, on néglige allègrement le fait que ces fonds rapportent 5, 6, 7, 8, 9 et 10 p. 100 de plus que le 7 p. 100, ce qui signifie . . .

M. Benjamin: Un moment. Arrêtez-vous!

M. White: . . . 50, 60, 70, 80 ou 100 fois plus que le 0.1 p. 100 d'intérêt.

M. Benjamin: Oui, mais ce ne sont pas les chemins de fer du CN qui rapportent ces 8, 9 et 10 p. 100 mais bien le fonds de pension en fiducie.

M. White: C'est exact.

M. Benjamin: Bien. Cela dit, vous éludez ma question. Ce que je veux savoir, c'est si vous deviez modifier la Loi sur les normes des prestations de pension, de telle sorte que les gains supplémentaires doivent être versés rétroactivement aux retraités, cela suffirait, quels que soient les administrateurs du fonds.

M. White: C'est exact. On pourrait effectivement procéder ainsi.

M. Benjamin: Je ne vois pas vraiment d'autres moyens. Autrement . . .

Le président: Je crois que M. Campbell aimerait ajouter quelque chose, monsieur Benjamin.

[*Text*]

Mr. A. Campbell: If I could just add to it, I think going the Pension Benefits Standards Act route is sure a possibility. But it takes a long time to get an amendment such as that through, because you would then have every company which is regulated by the Department of Insurance coming in to comment upon that legislation. So it would be a very, very long-term effort. What I would suggest here is that the Government of Canada is the major shareholder in CN, and therefore . . .

Mr. Benjamin: It is the only shareholder.

Mr. A. Campbell: Yes, and therefore, it should be acting as a responsible shareholder and directing the company as a company. So the government in this case would act as a shareholder, and so you would get immediate action. This is a dying breed we have here, and we have to get some relief in quickly.

Mr. Benjamin: Right. All right, the short-term measure could be an instruction as a matter of government policy to the CN board of directors. They gave them one in 1974 to start making a profit, and those were their orders: to follow government policy. The CN board of directors—I do not care who is on it—have no choice but to pay as little as they can possibly legally get away with into the pension trust fund. They have no choice. It is a matter of government policy; those are their orders. If you fired the whole board tomorrow, the new board would have to do the same thing.

So it requires, then, for the short term a change in government policy re the profitability of CN, and for the long term, the Pension Benefits Standards Act. But I am still not sure if I got an answer from you. If you were to immediately pay out $971 million out of the funded liability in the pension trust fund, would that fund still be actuarily sound?

Mr. A. Campbell: If it is actuarily sound at the moment, no, they would be short.

Mr. Benjamin: All right, then. So that means CN would have to find that $971 million.

Mr. Art Campbell: That is correct. The point, though, is that all that money has come out of the pockets of pensioners. They have been losing for 19 years now.

Mr. Benjamin: All right, but since the excess earnings are in the pension fund, not in the CNR's bank account, the funds are there in the funded liability. What you are really saying, then, is instead of letting the CNR take until the year 2006 to pay up the remaining $1.5 billion, you want them to pay in $1 billion right now in order to pay out those excess earnings and keep the fund actuarially sound.

[*Translation*]

M. A. Campbell: Si vous permettez, à mon avis, il est effectivement possible de choisir de modifier la Loi sur les normes des prestations de pension. Cependant, l'adoption d'un amendement en ce sens prend beaucoup de temps car chaque entreprise régie par le département des Assurances voudrait peut-être donner son avis sur le projet de loi. Il s'agirait donc d'une entreprise à très long terme. En conséquence, étant donné que le gouvernement du Canada est le principal actionnaire du CN . . .

M.Benjamin: Il en est le seul actionnaire.

M. A. Campbell: Oui, et en conséquence, il devrait se comporter en actionnaire responsable et administrer l'entreprise comme une entreprise. Si le gouvernement se comportait ainsi comme un actionnaire responsable, on obtiendrait des résultats immédiats. Or ce genre d'actionnaire est en voie de disparition, et la situation doit être corrigée bientôt.

M. Benjamin: Bien. À court terme donc, le gouvernement pourrait communiquer des directives au Conseil d'administration du CN. Il l'a d'ailleurs déjà fait en 1974 lorsqu'on a décidé de rentabiliser l'entreprise, et on a alors intimé l'ordre au CN de se conformer aux directives gouvernementales. Or, à l'heure actuelle, le Conseil d'administration du CN n'a pas d'autre choix que de verser le moins possible au fonds de pension tout en se conformant à la loi car c'est ce qui leur est demandé de par une politique gouvernementale. En conséquence, si l'on renvoyait tous les membres du conseil d'administration demain, le nouveau conseil serait tenu de respecter les mêmes directives.

A court terme donc, ce qu'il faut c'est modifier la politique gouvernementale eu égard à la rentabilité du CN, et à long terme, amender la Loi sur les normes des prestations de pension. Cependant, je ne crois pas que vous m'ayez encore répondu. Si vous versiez immédiatement 971 millions de dollars pris à même les engagements capitalisés du fonds de pension en fiducie, ce fonds demeurerait-il encore à flot sur le plan actuariel?

M. A. Campbell: S'il l'est en ce moment, non, il ne le serait plus.

M. Benjamin: Bien. Cela signifie donc que le CN serait obligé de trouver un montant équivalant à ces 971 millions de dollars.

M. Art Campbell: C'est exact. L'essentiel à retenir en l'occurrence cependant, c'est que tout cet argent a été versé par les retraités. Cela fait 19 ans qu'ils perdent.

M. Benjamin: Bien, mais étant donné que les gains supplémentaires sont intégrés au fonds de pension et non aux comptes en banque des chemins de fer du CN, cet argent fait partie des engagements capitalisés. Vous vous trouvez donc à dire vraiment que plutôt que d'accorder aux chemins de fer du CN jusqu'en 2006 pour payer le 1.5 milliard de dollars restant, vous voulez que les chemins de fer versent immédiatement 1 milliard de dollars afin de permettre aux retraités de toucher ces gains supplémentaires tout en maintenant la rentabilité actuarielle du fonds.

[*Texte*]

Mr. A. Campbell: At the moment, in rough calculation, it would take around $45 million a year to escalate the pensions to where they should be. Do not hammer me down to the corner on it, but that is a ballpark figure of what is required to escalate pensions to where they should be, starting in 1984. That is not looking back and doing anything retroactively whatsoever. It is not saying: You have been robbed over the years; we should pay you back. That is starting right now. So it is a pretty small amount when we are talking about funds of this size.

• 1145

An hon. Member: Les, could I just interject?

Mr. Benjamin: Well, just to remind you that the CN paid in $84 million last year, in 1983.

Mr. A. Campbell: It was $110 million by employees, I think. Was it not something like that?

Mr. Benjamin: Contributions by the employees, $94 million; contributions by the company on current service and unfunded liability, $111 million. So they roughly contributed about the same in 1983.

Mr. A. Campbell: But some of that was paying on an unfunded liability though.

Mr. Benjamin: Yes, yes.

Mr. A. Campbell: Which is not current service. That is not equal contributions, then. You have to subtract that.

Mr. Benjamin: That is right.

The Chairman: Mr. Forrestall. I am sorry; Mr. White, first.

Mr. White: Yes. I would like to point out that this $84 million reduction by CNR in 1983 is the amount of the actuarial surplus discovered by the actuary, which was $126.759 million. The actuary said that a new actuarial evaluation showed the CNR liability to be reduced by that amount. So CNR then agreed to pay out $42.758 million in increased pension benefits; the difference is $84.001 million, and that amount is applied in reduction of their liability, which appears over in the left hand side under the 1983 column.

Mr. Benjamin: Yes. The reduction in the unfunded liability comes to $84 million.

Mr. White: That is right, and it was the difference between the $126 million declared by the actuary to be surplus to requirements.

Mr. Benjamin: I beg your pardon. It was not a reduction in the unfunded liability. The unfunded liability was increased in 1983 by $84 million over 1982.

[*Traduction*]

M. A. Campbell: D'après des calculs estimatifs, à l'heure actuelle, il faudrait qu'on contribue environ 45 millions de dollars par année pour hausser les pensions jusqu'au niveau souhaité. Ne me demandez pas des chiffres au cent près car il ne s'agit que d'un montant estimatif de ce qu'il faudrait ajouter aux prestations pour qu'elles atteignent le niveau où elles devraient se trouver à partir de 1984. Ce n'est pas revenir sur le passé et accorder une réparation rétroactive quelconque. Ce n'est pas faire amende honorable en reconnaissant qu'on les a floués au cours des années, et qu'on leur doit un dédommagement. C'est une action qui prend effet maintenant, et c'est une somme très modique quand on parle de fonds aussi considérables.

Une voix: Est-ce que vous me permettez une observation, Les?

M. Benjamin: Je voulais simplement vous rappeler que le CN a versé 84 millions de dollars l'an dernier, en 1983.

M. A. Campbell: Il y avait 110 millions de dollars de cotisations salariales, je crois. N'était-ce pas une somme de cet ordre?

M. Benjamin: Cotisations des employés, 94 millions de dollars; cotisations de la Compagnie au titre des services courants et de la dette actuarielle non provisionnée, 111 millions de dollars. Ils ont donc versé au titre des cotisations approximativement la même somme qu'en 1983.

M. A. Campbell: Mais une partie allait à une dette non provisionnée.

M. Benjamin: Oui, oui.

M. A. Campbell: Ce qui n'est pas au titre des services courants, et ce ne sont donc pas des cotisations égales. Il faut donc soustraire cela.

M. Benjamin: C'est exact.

Le président: Monsieur Forrestall. Excusez-moi, c'est d'abord le tour de M. White.

M. White: Bien. Je voudrais signaler que cette réduction de 84 millions de dollars en 1983 représente le montant de l'excédent actuariel qui s'élevait à 126,759 millions de dollars. Aux termes de la déclaration de l'actuaire, une nouvelle évaluation actuarielle a fait ressortir que la dette du CN était diminuée de ce montant, de sorte que le CN a alors consenti à verser 42,758 millions de dollars en prestations de retraite augmentées; la différence est alors de 84,001 millions de dollars, et cette somme est appliquée en réduction de sa dette, chiffre qui paraît dans la colonne de gauche, celle de 1983.

M. Benjamin: Oui, la diminution de la dette non provisionnée s'élève à 84 millions de dollars.

M. White: C'est exact, et c'était la différence avec les 126 millions déclarés par l'actuaire comme excédent.

M. Benjamin: Je vous demande pardon: ce n'était pas une diminution de la dette non provisionnée qui, en 1983, a été augmentée de 84 millions par rapport à 1982.

[*Text*]

Mr. White: No, I am sorry, it is the other way around.

The Chairman: It was reduced.

Mr. White: It was reduced by $84 million.

Mr. Benjamin: Well, yes, further down and then they deduct it: decreases during the year, $84 million.

Mr. White: Yes.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. White: Well, that is the actuarial liability. So because of the actuarial liability, CNR has reduced their liability by that amount of money. So it did cost them $42 million out of the refund, in effect, of $126 million. So it made 1983 a fantastically good year and increased the profit of the fund for the year 1983 to $541 million.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry. I have no more questions. Mr. Forrestall can take us until noon if he likes; I do not mind. I just want to say that obviously, as Mr. Mazankowski said, we not only want, we need CN to come back here. I believe they are willing to and want to. I appreciate the difficulty for government members, with your convention coming up, but I think we should try to get CN to tell us what is the earliest date. I want to be fair and give them a chance to go over this brief and everything else, and give them enough time to do it. I think it is urgent that they appear before us and that the committee be assigned some expert staff, as we had in 1970, even if it is only for one week; have them before us, I hope, next week Tuesday afternoon or in the evening, if it is possible, because you fellows will be in a bind on Thursday next week. I just wanted to put that to you, Mr. Chairman, for us to think about; that it might be a good idea to get hold of CNR today and say: Look, will you be ready to appear next Tuesday afternoon and evening?

The Chairman: I understand your point of view, Mr. Benjamin, but I see two difficulties with it. One is that we have no authority to retain expert staff. We would have to receive that authority from the House, and I am not sure where we would find an expert in a week who would be prepared to give us expert advice.

Mr. Benjamin: Well, the last time we had an actuary assigned to us from the Department of National Health and Welfare; he was very good and really useful for the committee.

• 1150

The Chairman: That may be possible, but I do not think we can make that decision here this morning.

Mr. Benjamin: Right. Okay. I just wanted to leave that with you.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin: Thank you, Mike.

[*Translation*]

M. White: Non, je regrette, c'est l'inverse.

Le président: Elle a été diminuée.

M. White: Elle a été diminuée de 84 millions de dollars.

M. Benjamin: Oui, plus bas, et ensuite ils la déduisent: réduction en cours d'année, 84 millions de dollars.

M. White: Oui.

M. Benjamin: Bon.

M. White: Mais c'est la dette actuarielle. A cause de celle-ci, le CN a diminué sa dette de ce montant, et il lui en a coûté 42 millions de dollars versés sur le remboursement de 126 millions de dollars. L'année 1983 a donc été excellente, et les bénéfices de la caisse ont donc passé à 541 millions de dollars.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Benjamin: Excusez-moi, monsieur le président. Je n'ai plus de question, et si M. Forrestall veut nous occuper jusqu'à midi, cela m'est égal. Je voulais simplement dire que de toute évidence, comme le disait M. Mazankowski, nous voulons et nous devons de nouveau faire comparaître le CN. Je crois d'ailleurs qu'ils y sont disposés. Je comprends que cela soit difficile pour les membres du parti gouvernemental, avec leur convention qui se rapproche, mais je crois que nous devrions obtenir du CN qu'ils nous disent quelle est la date la plus proche à laquelle ils veulent comparaître. Je voudrais respecter les règles du jeu en leur donnant une chance de revoir, à tête reposée, ce mémoire et tous les autres documents, mais il est urgent qu'ils comparaissent et que le Comité soit assisté de quelques spécialistes, comme nous l'avons été en 1970, même si ce n'est que pour une semaine. J'espère donc qu'ils pourront comparaître la semaine prochaine, mardi après-midi ou dans la soirée, si possible, parce que jeudi vous allez vous trouver occupés ailleurs, messieurs. Je voulais simplement soumettre cela à votre réflexion, monsieur le président et vous proposer de prendre contact aujourd'hui avec le CN en leur proposant de comparaître mardi prochain, dans l'après-midi et dans la soirée.

Le président: Je comprends votre point de vue, monsieur Benjamin, mais j'y vois deux difficultés: d'une part nous n'avons pas le pouvoir de demander l'aide de spécialistes, et devrions demander cette autorisation à la Chambre, et je ne sais pas si nous trouverions en une semaine un spécialiste disposé à nous donner des conseils professionnels.

M. Benjamin: Il est arrivé une fois que le ministère de la Santé nationale et du Bien-être détache un de ses actuaires, qui s'est avéré excellent et fort utile au Comité.

Le président: C'est bien possible, mais je ne pense pas que nous puissions prendre cette décision ici ce matin.

M. Benjamin: Très bien. Je voulais tout simplement vous en faire la proposition.

Le président: Je vous remercie.

M. Benjamin: Merci, Mike.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Before we get out of here, I wanted to add that it seems to me there is another dimension, and that is the role of the union and the process that in fact represents those still actively working for the corporation.

Could you bring us up to date, Mr. White, on their attitude with respect to this question? I have particularly in mind that the fund is not an indexed fund, if I understand correctly, because the union itself, the employees themselves do not want to pay the additional costs that would be required for indexing. It seems to me that a quick fix may be possible, but what about the mid- and long-term haul? What do we do, and how do we get at the protection down the road? Perhaps Mr. White might tell us the current attitude of the unions with respect to this problem.

The Chairman: Mr. White.

Mr. White: As far as I am concerned, the current attitude and the attitude for 20 years past has been very unsatisfactory. I have come to believe in recent years that the reason for it being unsatisfactory is that the top union leaders who are dealing with the company on the negotiation of pensions are not qualified to do so. Generally speaking, they do get actuarial advice, but they get it from a CNR actuary free of charge. That is like getting legal advice from a CNR lawyer when you are defending yourself in a court of law against the CNR. It is equally unreasonable.

I think the union leaders are being led down the garden path by means of misleading statements in the same manner as this committee has been misled by various statements over the years about the amount of money paid by the company. I think you have been misled, and I think the union leaders are also being misled. I feel that they are not able successfully to deal with the company and they have failed to do so over the years.

They have obtained the check-off of union dues, which is very valuable to the unions, and the company has retained the rip-off of our pension funds, which is also very valuable, and everybody is quite happy except a few pensioners who are complaining about their small pensions. I am one of them.

The Chairman: I am going to butt in here just to make an editorial comment or a comment from the Chair. I simply want it on the record that that answer is the opinion of the witness and that I certainly, as one member of this committee, would not want this committee to become involved in any kind of interunion or union affairs or any disagreement between members or former members of the union and the present executive of the union. I do not think that is within the purview of this committee.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: To make a point on the chairman's observations . . .

Mr. Benjamin: If I may, Mr. Chairman, it should also be made clear that the railway brotherhoods legally cannot

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voulais ajouter, avant que nous ne levions la séance, que la question me semble avoir une autre dimension, à savoir le rôle du syndicat et la représentation de ceux qui sont encore employés par la société.

Pourriez-vous nous dire, monsieur White, quelle est leur attitude à l'égard de cette question? Je crois savoir en effet que les fonds de la Caisse ne sont pas indexés, parce que le syndicat, à savoir les employés eux-mêmes ne veulent pas payer les frais supplémentaires que leur coûterait l'indexation. Un arrangement à court terme est peut-être possible, mais qu'en est-il du rattrapage à moyen et à long terme? Comment intervenir, comment assurer une protection pour l'avenir? M. White pourrait peut-être nous dire quelle est l'attitude actuelle des syndicats en ce qui concerne cette question.

Le président: Monsieur White.

M. White: Si vous voulez mon opinion, l'attitude actuelle et celle des 20 dernières années ont laissé beaucoup à désirer. J'en suis venu à penser, dans les dernières années, que si cette attitude est regrettable, c'est parce que les chefs syndicaux qui traitent avec la Société de la négociation sur les retraites ne sont pas qualifiés pour le faire. Ils bénéficient des services d'un actuaire, mais c'est un actuaire du CN dont ils n'ont pas à rémunérer les services. C'est exactement comme si, comparaissant au tribunal dans un procès contre le CN, vous preniez conseil auprès de l'avocat du CN. Ce serait tout aussi illogique.

A mon avis, les chefs syndicaux se font duper avec des déclarations trompeuses de la même façon que ce Comité a été induit en erreur, au cours des années, par différentes déclarations sur les sommes versées par la Société. Vous avez été bernés de même que les chefs syndicaux qui n'ont pas su obtenir d'avantages de la Société au cours des années.

Ils ont obtenu la retenue des cotisations syndicales, ce qui est un grand avantage pour les syndicats, et la Société a conservé le bénéfice de notre caisse de retraite, ce qui constitue également un avantage très important pour elle, de sorte que cela arrange tout le monde à l'exception de quelques retraités qui se plaignent de ce que leur pension est si petite. Je suis l'un de ceux-ci.

Le président: Je vais intervenir ici pour faire une observation en tant que président. Je voudrais faire remarquer pour le compte rendu que c'est là l'opinion du témoin et qu'en tant que membre de ce Comité, je ne voudrais pas que nous nous laissions entraîner dans les affaires syndicales ou dans un différend entre membres ou anciens membres du syndicat et membres actuels de l'exécutif du syndicat. Je ne crois pas que ce soit notre rôle.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais faire un commentaire sur l'observation du président . . .

M. Benjamin: Permettez-moi de dire, monsieur le président, qu'il conviendrait également de préciser que les syndicats des

[*Text*]

bargain for the pensioners. Once an employee becomes a pensioner he is no longer part of the bargaining unit so no railway union, either legally or under the collective agreement, can bargain for those already on pension.

The Chairman: I think that is a valid observation, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The impression has got abroad that somehow or another unions are against those on pension getting more money, but that is not the case. They just have no legal authority to bargain for those once they leave the bargaining unit.

The Chairman: Mr. Mazankowski has another question or observation to make, but I have one question I would like to put to the witnesses.

• 1155

During our discussions this morning the emphasis of course has been on the CN pension fund, and we have heard the view of the witnesses that they are not getting a fair shake, if I can use that term, from the pension fund, and that CN are not in fact contributing to the fund in the amounts in which they should be contributing. My question is, in the opinion of the witnesses, does this same situation pertain *vis-à-vis* CPR as well, or is it peculiar only to CNR?

Mr. White: The answer is, it is precisely the same.

I would like to add that in regard to my last answer, I gave my own personal opinion, that is true; and I would like to add that I think it would be appropriate if this committee were to invite some of the top officers of the unions to come to this committee and explain their own position. We have some of these officers in this room today, and some of them could be invited. I would like to see them invited and I would like them to be asked the same question. Then maybe we might find out more about what their thinking is.

The Chairman: I have serious reservations about that suggestion, Mr. White, but your suggestion is on the record and it will be taken up by members of the steering committee Tuesday morning, when we have our meeting. I will not say any more about it at this moment, but I have serious reservations about our mandate to call any member of the railway brotherhoods before this committee.

Mr. Campbell wants to make a comment, and then I am going to Mr. Mazankowski.

Mr. A. Campbell: Yes, going back to the point that was raised by Mr. Forrestall a minute ago, about the cost of indexing a pension, and how the employees did not want this, there is an awful lot of misinformation around about the cost of indexing. If you take it in the context that if a company maintains their contribution rate and employees continue their contribution rate of the 1950s and the 1960s, then it is very easy to show that an indexed pension costs 15% more than an unindexed pension. So if CN employees right now are putting

[*Translation*]

chemins de fer n'ont juridiquement pas le droit de négocier pour les retraités. Lorsqu'un employé prend sa retraite, il ne fait plus partie de l'unité de négociation de sorte qu'aucun syndicat des chemins de fer ne peut négocier pour ceux qui ont déjà pris leur retraite, que ce soit en droit ou dans le cadre de la convention collective.

Le président: C'est une observation qui me paraît juste, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: On nous donne parfois l'impression que pour l'une ou l'autre raison, les syndicats ne tiennent pas à ce que les retraités touchent des prestations plus importantes, mais ce n'est pas le cas. Les syndicats ne sont tout simplement pas habilités à négocier pour ceux qui ne font plus partie de l'unité de négociation.

Le président: M. Mazankowski a une autre remarque à faire, mais j'aimerais poser une question aux témoins.

Au cours de notre discussion de ce matin, nous nous sommes particulièrement attachés à la Caisse de retraite du CN, et les témoins nous ont fait savoir qu'ils ne recevaient pas leur dû et que le CN ne cotise pas à la caisse comme il le devrait. Je voudrais demander aux témoins si, à leur avis, il en est de même pour le CP ou si la situation ne s'applique qu'au CN?

M. White: Il en est de même pour l'un comme pour l'autre.

J'aimerais ajouter qu'en ce qui concerne ma dernière réponse, je vous ai donné, il est vrai, ma propre opinion mais j'aimerais ajouter qu'il serait tout indiqué que ce Comité convoque certains des principaux chefs syndicaux pour venir s'expliquer devant lui. Certains d'entre eux assistent à cette séance, et certains pourraient être invités. J'aimerais qu'ils le soient et qu'on leur pose la même question, ce qui nous permettrait peut-être d'en découvrir davantage sur ce qu'ils pensent.

Le président: J'ai pris bonne note de votre proposition, monsieur White, mais ce n'est pas sans réserves de ma part; cela dit, les membres du comité directeur étudieront cette proposition mardi matin, lors de notre réunion. À ce stade je ne veux pas en dire davantage, mais je me demande s'il est de notre mandat de convoquer devant ce Comité les membres des syndicats des chemins de fer.

M. Campbell veut faire une observation, et je donnerai ensuite la parole à M. Mazankowski.

M. A. Campbell: Pour en revenir à la question soulevée il y a quelques instants par M. Forrestall sur le coût de l'indexation des pensions et le fait que ce sont les employés qui n'en ont pas voulu, cette question du coût de l'indexation est fort mal connue et toutes sortes de bruits circulent à son sujet. Si une société et ses employés continuent à cotiser à la caisse de retraite avec le taux de cotisation des années 1950 et 1960, il est facile de démontrer que le coût d'une pension indexée est de 15 p. 100 supérieur à celui d'une pension non indexée. Si les

[*Texte*]

in 6.5% and there is some matching contribution by CN, an additional 1% will pay for an indexed pension. But it is on the proviso that the company continue at the same contribution rate as they have in the past.

Mr. Benjamin: Mr. Campbell, I think what you said about how the 1% increase in contributions of the employees and a matching one by the company would pay for an indexed pension—for those already on pension, or for those who are presently employed and have yet to go on pension?

Mr. A. Campbell: Long-term, it would pay for those who contributed that extra 1%. Put another way, the basic pension fund that is now building up there, if it had those constant contributions, would pay 87% of a fully indexed pension. So your indexing account has to pay roughly 13%. In the pure sense, those people who start contributing now the extra 1% would get 100%, but those who have not contributed should get 87% of a fully indexed pension.

Mr. Benjamin: So you mean it would go to those who are already on pension as well.

Mr. A. Campbell: Yes. But the 1% is not needed. Just the fund as is should pay a pension roughly equivalent to 87% of a fully indexed pension.

The Chairman: All right, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I just wanted to make one observation. It relates to my earlier question about the comparison between the treatment of CN pensioners and other Crown corporations—Air Canada—and other commercial corporations.

• 1200

Mr. Benjamin went on at great length, talking about the fact that part of the problem is CN's mandate to operate under sound business principles and good management in anticipation of profit, and I merely want to point out to the committee members that Air Canada basically operates under the same mandate. I do not see anything wrong . . . I know of Mr. Benjamin's deep commitment to socialism and more state intervention in irresponsible management and things of that nature. That is fine. He is certainly entitled to his opinion, but quite frankly, the same mandate applies to Air Canada as to CN.

Just for the record, sir, I would just like to tell you that the Air Canada pensioners, I think, are treated a lot more fairly than the CN pensioners, yet they are both Crown corporations. So it really is a matter of managerial decision and a commitment to their employees to treat them fairly. I think that is what we are really talking about; that is, fair treatment, decent treatment and a commitment to look after the people who have looked after the corporation and who have worked hard and have discharged their responsibilities in an exemplary manner.

[*Traduction*]

employés du CN cotisent donc 6,5 p. 100 de leur salaire et que le CN verse la même somme, il suffirait d'un supplément de 1 p. 100 pour payer l'indexation, mais ce à la condition que la société maintienne au même niveau le taux de ses cotisations.

M. Benjamin: Monsieur Campbell, lorsque vous nous expliquez qu'une augmentation de 1 p. 100 de la cotisation des employés et une augmentation équivalente de la société couvrirait les frais de l'indexation, s'agit-il de ceux qui ont déjà pris leur retraite ou de ceux qui sont encore employés et prendront leur retraite par la suite?

M. A. Campbell: À long terme, ce serait pour ceux qui ont cotisé ce 1 p. 100 supplémentaire. Autrement dit, la caisse de retraite qui est en train de se constituer verserait les 87 p. 100 d'une pension pleinement indexée si elle recevait ces cotisations constantes. Votre compte d'indexation doit donc payer approximativement 13 p. 100. En termes absolus, ceux qui vont commencer maintenant à cotiser le 1 p. 100 supplémentaire recevraient 100 p. 100, mais ceux qui ne l'ont pas versé devraient recevoir 87 p. 100 d'une pension entièrement indexée.

M. Benjamin: Vous voulez donc dire que ceux qui sont déjà en retraite en bénéficieraient également.

M. A. Campbell: Oui, mais le 1 p. 100 n'est pas nécessaire. La caisse telle quelle devrait verser une pension approximativement équivalente à 87 p. 100 d'une pension pleinement indexée.

Le président: C'est votre tour, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voulais simplement faire une observation relative à la question que j'ai posée tout à l'heure, à savoir la comparaison entre le traitement des retraités du CN, et celui des autres sociétés de la Couronne—Air Canada—et d'autres sociétés commerciales.

M. Benjamin s'est abondamment étendu sur le fait que le problème venait en partie du mandat du CN qui est d'appliquer les principes d'une gestion saine afin de réaliser des bénéfices, et je voudrais simplement faire remarquer aux membres du Comité que Air Canada a exactement le même mandat. Je ne vois rien de mal à . . . Je sais que M. Benjamin est totalement dévoué à la cause du socialisme, et d'un élargissement de l'intervention de l'État parce que les affaires d'une société sont gérées de façon irresponsable. C'est très joli, et il a certainement le droit d'avoir ses opinions, mais en toute franchise, le même mandat s'applique à Air Canada.

Je voudrais simplement vous signaler aux fins du compte rendu, que les retraités d'Air Canada sont beaucoup mieux traités que ceux du CN, bien que toutes deux soient des sociétés de la Couronne. La question relève donc d'une décision du patronat et de la façon dont il entend traiter ses employés. Je crois que c'est de cela que nous parlons en réalité, à savoir le traitement équitable des employés et la volonté d'assurer le bien de ceux qui ont consacré leurs efforts à la société et se sont acquittés envers elle de façon exemplaire de leurs responsabilités.

[*Text*]

In 1979, Air Canada pensioners received an increase of 4.5% in their pensions; in 1980, an increase of 5%; in 1981, a 6.5% increase, with a maximum of $55 per month. We are talking about averages here. In 1982, there was another increase of 5%; in 1983, another increase of 5%. I suppose if you were to take that over a four-year period, you are probably at a 35% increase over that four-year period. Now, I do not know what the base figure is, but you do not hear the Air Canada retirees complaining like the CN and CP pensioners are, and Air Canada continues to pay medicare costs for employees after retirement.

So it is really a matter of commitment, and what we are asking here is that the pensioners be treated fairly. I am not sure what the basis of the Air Canada pension agreement is, and it may very well be that CN is legally and technically discharging its responsibilities and obligations under the provisions of the pension agreement. But I say to you, sir, that I think, morally, it is not fulfilling its commitment to the people who work for it and who discharge their duties on behalf of the corporation. I think it is incumbent upon this committee to try to sort out the matter, so that we can come up with a solution that is fair, reasonable and decent.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. White, indexing is part of the problem, or it is part of the solution to the problem. During your 46 years of service, have you ever known the unions to go in with the idea of an indexed pension, or did the company ever make the suggestion when they negotiated for a wage package?

The Chairman: Mr. White.

Mr. White: The only indexation the unions went in for and progressed with was done 12 years ago, and they asked for indexation of pensions to the extent of 1% per annum compounded annually, which was a preposterous and ridiculous proposition. Immediately, I put out a bulletin about it and the whole thing was dropped. As far as I am concerned, the unions have been sensitive to any criticism about their activity and their dealings with the company.

Another point along that line is that, after Dr. Hall completed his report, the unions and the company did negotiate an agreement to establish a heritage fund, and the amount to be contributed was 0.1% by the company and 0.1% by the employees. This again was such a ridiculously small amount that I criticized it as well, and it also fell by the boards and was never completed; it was never implemented. But I have a signed copy of the agreement.

• 1205

The Chairman: Mr. White, again I do not think we should be getting into the company-union relationship. The company we can recall before this committee. I would have to examine whether or not we can call the union, but I have grave reservations about it and I am not sure we should be putting statements on the record vis-à-vis the union without the union having an opportunity to defend itself or rebut any statements

[*Translation*]

En 1979, les pensions d'Air Canada ont augmenté de 4,5 p. 100, en 1980, de 5 p. 100, en 1981, de 6,5 p. 100 avec un maximum de 55 dollars par mois. Nous parlons ici de moyennes. En 1982 il y a eu une autre augmentation de 5 p. 100; en 1983, une autre augmentation de 5 p. 100. Sur une période de quatre années, cela doit représenter une augmentation de 35 p. 100. Je ne sais pas ce que cela représente en chiffres exacts, mais on n'entend pas les plaintes des retraités d'Air Canada comme on entend celles du CN et du CP, et Air Canada continue à payer le coût de l'assurance-maladie de ses employés après leur retraite.

C'est donc une question de bonne volonté, et ce que nous réclamons ici, c'est que les retraités soient traités équitablement. Je ne connais pas les termes précis de l'entente en matière de pensions d'Air Canada, il est fort possible que le CN respecte les dispositions de l'entente sur les pensions et s'acquitte de ses responsabilités, en droit et en pratique. Mais ce que je vous dis, monsieur, c'est qu'à mon avis, le CN ne respecte pas son engagement moral envers ceux qui sont à son service et qui s'acquittent de leurs responsabilités envers la société. Il incombe à ce Comité, à mon avis, de tirer cette question au clair afin que nous puissions proposer une solution raisonnable, satisfaisante et juste.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur White, l'indexation est une partie du problème ou constitue une partie de la solution au problème. Au cours de vos 46 ans de service, cette question d'indexation a-t-elle été soulevée par les syndicats ou par la société, dans le cadre d'une négociation salariale?

Le président: Monsieur White.

M. White: La seule fois que la question de l'indexation a été avancée par les syndicats, c'est il y a 12 ans, lorsque ceux-ci ont demandé une indexation des pensions de 1 p. 100 par an composé annuellement, ce qui était une proposition dérisoire et grotesque. J'ai alors immédiatement publié un bulletin, et toute la question a été abandonnée. Les syndicats se sont montrés très sensibles, en ce qui me concerne, à toute critique concernant leur activité et leurs relations avec la société.

Autre fait à signaler dans ce contexte, c'est qu'après la publication du rapport de M. Hall, les syndicats et la société ont négocié un accord de constitution d'une caisse du patrimoine, à laquelle les employés et la société devaient verser une cotisation de 0.1 p. 100. Là encore il s'agissait d'une somme dérisoire et à la suite de mes critiques, la question a également été abandonnée et n'a plus jamais été reprise, ou mise en oeuvre, mais je possède un exemplaire signé de l'accord.

Le président: Je ne crois pas qu'il soit utile de revenir sur la question des rapports entre la société et le syndicat. Nous pouvons convoquer la société à comparaître à nouveau devant nous. Je ne sais pas ce qu'il en est du syndicat, mais en tout état de cause, il ne convient pas de faire des déclarations concernant le syndicat sans que celui-ci puisse se défendre. Je vous demanderais donc de bien vouloir ne pas faire état du syndicat.

[*Texte*]

it feels might be unfair to it. I would like us to stay out of the union angle of this and deal with the question at hand.

Mr. Turner: Mr. White, in 1949 I wrote the Minister of Labour in the federal government and also the Vice-President, Tom Madley, of the Brotherhood of Locomotive Engineers and I had correspondence with a Mr. MacDonald, who was an MP from Edmonton, suggesting that the changes be made. I made contacts with American railroad brotherhoods and the union officials in St. Thomas to make a move then.

We were told at that time that the government of the day was going to come up with the Canada Pension Plan. It was part and parcel of a three-tiered system—your Old Age Pension plus your Canada Pension plus your industrial pension wherever you worked in this country: the combination of the three would give you all kinds of money so you could retire.

At that time I suggested to the brotherhood that we go for indexing of pensions. To my knowledge it has never been suggested to the company, and I think this is part of the solution.

As you know as a former railroader, the young fellow paying into the scheme pays the pension of the older folks. That is the way the system works, whether it is right or wrong. That is the way it has worked for years. Therefore the next time we negotiate something we should have negotiations suggested by the unions that part and parcel of the solution be put into effect in the union contract, which is indexation of pensions. In other words, you have to pay for what you want to take out and you do it during your working system.

I think that the day you start to work is the day you set aside for your old age—I do not care how you do it—and when you are 65 years of age you start taking it out. Down through the years we have all been very slack in not looking at the situation and saying: Hey, some day I am going to retire.

I suggested that in 1949 and we are still working on it. I think what the CNR and everybody connected with the CNR Pension Fund—and all pension funds—have done to the employees of Canada is a disgrace and wrong because if you pay in naturally you take out at age 65. Now they are talking about increasing the Canada Pension Plan some more so we are going to have to pay some more money in.

So I think we should sit down and come up with a solution, and it should be done fast, to take care of the railroaders on pension now, and I think the unions have a responsibility in this solution.

Mr. White: You are not asking me a question.

The Chairman: Agreed. I would call that an editorial comment.

I have no indication of any further questions.

Before I make a few comments of my own, with the committee's indulgence I would ask that the committee agree to append to this day's proceedings the submission from the Canadian Railways Employees' Pension Association. Agreed?

Some Hon. Members: Agreed.

[*Traduction*]

M. Turner: En 1949, j'ai adressé une lettre au ministre fédéral du Travail, ainsi qu'à M. Tom Madley, vice-président de la Fraternité des mécaniciens de locomotive; j'ai également eu un échange de correspondance avec M. MacDonald, député d'Edmonton, au sujet de ce changement. J'ai également contacté les syndicats des cheminots américains, ainsi que la direction du syndicat, à St-Thomas.

On nous avait répondu à l'époque que le gouvernement comptait mettre sur pied le Régime de pensions du Canada. Les pensions de vieillesse, les pensions obtenues sur le lieu de travail et le Régime de pensions du Canada devaient, ensemble, permettre aux retraités d'avoir de quoi vivre décemment.

J'avais proposé à l'époque au syndicat d'exiger des pensions indexées, mais à ma connaissance, cela n'a jamais été proposé à la société.

Ce sont, bien entendu, les jeunes qui paient les pensions de ceux qui touchent la retraite. C'est ainsi que ce système fonctionne, que cela nous plaise ou non. Lors des futures négociations, il faudrait prévoir l'indexation des pensions, c'est-à-dire qu'il faudrait cotiser suffisamment pendant les années où on travaille pour avoir de quoi retirer à l'âge de la retraite.

Il faut commencer à mettre de côté pour ses vieux jours aussitôt que l'on commence à travailler, afin de pouvoir toucher une pension arrivé à l'âge de 65 ans. On a trop souvent tendance à ne pas vouloir réfléchir au fait qu'un jour, on devra prendre sa retraite.

J'en avais donc parlé pour la première fois en 1949, et voici que nous en reparlons encore aujourd'hui. Le régime de pensions du CN et tous les régimes de pensions en général ont floué les travailleurs du Canada, car si on a cotisé toute sa vie à un régime de pensions, il est naturel que l'on puisse toucher une retraite arrivé à l'âge de 65 ans. Or, il est question actuellement de relever à nouveau le Régime de pensions du Canada, ce qui va nous obliger à payer à nouveau.

Il va donc falloir trouver rapidement une solution pour régler le problème qui se pose aux cheminots actuellement à la retraite, et les syndicats ne pourront pas se débiner.

M. White: Ceci n'est pas une question.

Le président: Bien. C'est plutôt un commentaire.

Il semblerait qu'il n'y ait plus de questions.

Avant de poser moi-même quelques questions, je vous demanderais de marquer votre accord pour annexer au compte rendu de la réunion le mémoire de la *Canadian Railways Employees' Pension Association.*

Des voix: D'accord.

[*Text*]

The Chairman: Okay.

I do not think there is any doubt we have a serious problem before us. I am not sure we have the tools at our disposal to resolve the problem. I do not think it is going to be resolved, either, simply by hearing the two sides of the story and being left with two sides that do not mesh, so to speak. Therefore I would ask members of the committee to give some thought to this between now and next Tuesday and for the members of the various parties to instruct their representatives on the steering committee with the kinds of suggestions they might feel would be practical and workable in view of the situation in which we find ourselves at the moment.

• 1210

The committee already has one additional reference besides our normal references on domestic air carrier policy. Most of us seem to believe the committee has a short life span. All of us, if that is true, will not be able to do anything on this issue during an election campaign when the House is dissolved, because we do not exist as a committee.

It would seem to me that that kind of delay is not beneficial to either side in this conundrum, as Dr. LeClair called it. Maybe we could suggest, or recommend rather, in a report to the House that the government appoint an independent commissioner, or an inquiry of some kind, to proceed immediately to delve into this question and come up with recommendations that are fair to both. I could see that being done by a commissioner, or by a commission of more than one, whereon the various parties to this disagreement would appoint or would recommend individuals who might sit on that commission. The problem I see with that, of course, is the commission, or whatever kind of inquiry it is, not coming to an unanimous solution to the problem.

Mr. Benjamin: [*Inaudible—Editor*]

The Chairman: Well, we have not had to my knowledge a current one, or a recent one, that would make the information current and usable. That is just a suggestion. My concern is that this not just be dropped at this point as it might, as it could well be if the political situation develops as many people suspect it will. In any case, whatever happens, the days of this Parliament are certainly numbered by the Constitution.

I am simply putting that out as a suggestion that members might think about. I would like to discuss it further in the subcommittee meeting on Tuesday.

With that, I want to say a very sincere thank you to our witnesses this morning. I think you have made a very good presentation before the committee. There is no doubt about your strong feelings, and I think you have given us an education this morning on the problem as you see it. I hope we will be able to do something as a committee of this House to help resolve the issue. Thank you very much, gentlemen.

Mr. White: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: The committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

Le président: Parfait.

C'est un problème grave, sans aucun doute, mais je ne sais pas si nous pourrons le résoudre. Entendre les deux sons de cloche ne sera sans doute pas suffisant. Je demanderais donc à tous les membres du Comité de réfléchir à ce problème d'ici à mardi prochain et de transmettre à leurs représentants au sein du comité de direction les solutions pratiques qu'ils préconisent afin de résoudre le problème.

Nous sommes déjà saisis d'un ordre de renvoi supplémentaire qui est venu s'ajouter à celui de la politique en matière de transports aériens nationaux. Il ne nous reste plus tellement de temps. Il sera en effet impossible de régler ce problème au cours de la campagne électorale, lorsque la Chambre ne siège pas.

Or, les retards ne vont pas arranger les choses. Nous pourrions peut-être, dans notre rapport à la Chambre, recommander que le gouvernement nomme un commissaire indépendant, ou qu'il organise une enquête, afin d'examiner l'ensemble du problème et de faire des recommandations équitables pour tous. On pourrait notamment confier le problème à un seul commissaire ou à une commission dont les membres seraient nommés par les parties à ce différend. Mais il y a le risque que pareille commission ne se prononce pas à l'unanimité en faveur de telle ou telle décision.

M. Benjamin: [*Inaudible—éditeur*]

Le président: Il n'y en a pas eu récemment, à ma connaissance, qui puisse être utile. Je voudrais simplement que ce problème ne soit pas abandonné en raison de la conjoncture politique. De toute façon, la législature actuelle tire à sa fin.

C'est une suggestion à laquelle vous pourriez réfléchir. On pourra en discuter à nouveau au cours de la réunion du souscomité prévue pour mardi.

Sur ce, je tiens à remercier très sincèrement nos témoins. Vous avez fort bien exposé votre cas et expliqué la situation de votre point de vue. J'espère que nous parviendrons à résoudre le problème d'une façon ou d'une autre. Merci beaucoup, messieurs.

M. White: C'est moi qui vous remercie, monsieur le président.

Le président: La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-11"

INFORMATION PROVIDED BY THE
CANADIAN NATIONAL RAILWAYS.

Questioner: Hon. D.F. Mazankowski, P.C.

Subject: Average Payment to CN Pensioners

Upon further verification, we have identified certain incorrect data in our previous response. The corrected information is in the same format as earlier presented.

The previous information was based on a computer printout, which was thought to be programmed to exclude all escalation, but which in fact excluded only the escalation granted for the years 1981 to 1983. Escalation applied prior to 1981 was not excluded and this has now been corrected.

The average monthly pension payable under CN's 1935 and 1959 Pension Plans as at December 31, 1983, and broken down into categories of those retired for 10 years, 12 years, 15 years, and over 15 years, the answers are as follows:

Average monthly pension:

$575.42 including escalation to December 31, 1983
$534.04 excluding escalation

Year of Retirement	Including Escalation	Excluding Escalation
1968 and prior (over 15 years)	334.72	184.13
1969 (15 years)	352.10	233.28
1972 (12 years)	357.61	284.55
1974 (10 years)	357.70	350.66
1982	-	992.74
1983	-	1,070.07

APPENDIX "TRPT-12"

A

SUBMISSION

to the

HOUSE OF COMMONS

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

on

C.N.R. PENSION TRUST FUND

SUBMITTED

in OTTAWA, ONTARIO on

May 28, 1984

by the

NATIONAL OFFICE

of

CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION

406-402 West Pender Street

VANCOUVER, B.C. V6B 1T6

Telephone (604) 684-8404

CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION
NATIONAL HEADQUARTERS
406 – 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
Telephone: 684-8404

May 28, 1984

This submission was personally addressed
and delivered to all members of the

Standing Committee on Transport
House of Commons
Parliament Buildings
Ottawa, Canada K1A 0A6

Re: Canadian National Railways Pension Plan and Fund

This letter has been written on behalf of the members of the Canadian Railways Employees' Pension Association who are recipients of pensions from the CNR Pension Plan to express their dismay concerning the inadequacy, or absence of adjustments, in their pensions to reflect both the initial inadequacy and the continued deterioration in value due to increases in the cost of living of these pensioners.

This letter, as well, has been written on behalf of the other members of the Canadian Railways Employees' Pension Association who are presently employees in service of Canadian National Railways or of subsidiaries of CNR, whose employees are required as a condition of employment to contribute to pension plans, of which that railway company or one of its subsidiary companies is the trustee, which pension plans will provide upon each employee's retirement, a fixed pension for life. Employees in service can look forward therefore to the payment to them, upon retirement, of an adequate, or nearly adequate pension, which will very rapidly deteriorate to the standard of inadequacy of pensions presently being paid to railway pensioners. If, however, the rate of inflation increases, as now seems apparent, those pensions will deteriorate in purchasing power proportionately more rapidly.

The CNR Pension Trust Fund currently pays pensions to slightly more than 45,000 pensioners, and is in the process of accumulating sufficient assets to fully

finance pensions that will eventually be granted to present active employees who are members of the Plan (approximately 67,000). The monthly pensions paid to CNR pensioners during the year 1982 totalled about $220 million. Based on the CNR Plan actuary's last valuation interest rate assumption of 7% per annum, we estimate the actuarial liability for these pension payments was about $1,500 million as at December 31, 1982 ($1,500,000,000). Monthly pensions paid to CNR pensioners during the year 1983 totalled about $246 million. Based on the CNR Plan actuary's last valuation interest rate assumption of 7% per annum, we estimate the actuarial liability for these pension payments was about $1,720 million as at December 31, 1983 ($1,720,000,000).

We believe that there is a direct relationship between the level of pension escalation that the CNR Pension Fund can afford to grant (and should be morally obliged to grant in the absence of legal requirements), and the investment yield on the pension fund. The investment yield on the pension fund is composed of "Interest, rent, dividends and realized capital gains." A major earnings factor is the "unrealized capital gains" which CNR has not published in any statement of earnings. The earnings rate published by CNR is published on a "book value" basis. Usually it is a modest figure. The earnings rate not published by CNR is the earnings rate based on a "Market value to Market value" basis. The earnings rate each year on "Market value to Market value" basis is usually many percentage points higher than the "book value" basis.

Attached is EXHIBIT T which is an EXPLANATION OF THE EARNINGS RATE CALCULATIONS. Also attached are EXHIBITS U-CNR-1976 and EXHIBITS for all subsequent years to and including 1983. Also attached to this letter is EXHIBIT V-(C.N.R.). This EXHIBIT lists the annual investment yields earned on the assets held in the CNR Pension Trust Fund (calculated on a market to market basis) during each of the years from 1976 to 1983 inclusive. As well EXHIBIT V-(C.N.R.) shows the four year moving average (arithmetic) yields during the periods 1976 to 1979, 1977 to 1980, 1978 to 1981, 1979 to 1982, and 1980 to 1983.

Yields based on annual fund growths on a market to market basis and average yields based on four year moving averages are the commonly accepted basis and

interval for measuring relative pension fund investment performance by those companies who provide such a service, e.g., Wood Gundy Ltd. EXHIBIT V clearly reveals that the net yield on a market value basis is very large. The ad hoc increases that have been granted by CNR each year are truly "crumbs from the CNR banquet table." The food being placed on the table each year is substantially the earnings on pension funds that have been paid for by employees and former employees. CNR claims that it pays approximately twice as much as employees. Such statements are grossly misleading, as CNR includes interest on debts incurred by CNR from 1935 to date. Payment of interest is a penalty for a deferred payment, not a contribution. On a current basis CNR pays much less than employees pay.

The net earnings on investments for 1983 on a market value basis EXHIBIT U-(C.N.R.-1983) were: ——— $639,581,000

The net yield earnings rate for 1983 on a market value basis was: ——— 19.9%

The CNR actuary's assumed rate of earnings on the assets for 1983 was: ——— 7.0%

The amount of the earnings required to meet the actuarial obligation at the assumed rate of 7% was $\frac{7.}{19.9} \times \$639,581,000 =$ ——— $224,978,241

The excess earnings, above 7%, earned for the year 1983 were $\frac{12.9}{19.9} \times \$639,581,000 =$ ——— $414,602,759

In the Consolidated Statement of Financial Position of the Canadian National Railways Pension Trust Fund as at December 31, 1983, the actuary retained by CNR, Mr. Geoffrey B. White, has certified that due to his actuarial valuation the actuarial liability of CNR has been decreased by $126,759,000. This new actuarial valuation has created an additional surplus in the pension trust

fund. To the excess earnings for 1983 in excess of the assumed rate of earnings of 7% which excess was $414,602,759 (see Exhibit W), we must now add the decrease in actuarial liability of $126,759,000 (see CNR Annual Report mentioned above). The total surplus for 1983 in excess of the assumed earnings was therefore $541,361,759.

Of the excess earnings of $541,361,759 about one-half can be attributed to the assets underlying the pensions being paid to retired members -- say $270,758,000. CNR reported that for 1983 the cost for increases in pension benefits to pensioners, and actuarial liability related to current service was $42,758,000. See EXHIBIT Y. Therefore from assets accrued from payments previously paid by present day pensioners and CNR, and from a reduction in actuarial liability, a profit of $228 million was earned. As CNR has always contributed less to the pension fund than employees, at least one-half of the $228,000,000 profit made in 1983 on assets underlying pensions being paid to retired members, and on the reduction in actuarial liability, was earned from funds previously paid by present day pensioners. That $114,000,000, or more, expropriated by CNR from assets underlying pensions being paid to CNR pensioners today to reduce CNR debt to the pension trust funds is positively a RIP-OFF by CANADIAN NATIONAL RAILWAYS! And it has been going on for many years.

Several of the States in the United States have U.S.A. railway companies operating in them, which companies are wholly owned, or are controlled, directly or indirectly by Canadian National Railways. In most of the States in which such CNR subsidiary railway companies operate special State laws also operate in respect to pension funds. These statutes (Blue Sky laws) provide that if an employer requires his employees to contribute to the employer's pension plan (as CNR does in Canada to Canadian employees) then the employer is in the business of selling investments to his employees and is subject to all of the States' statutes respecting sales of securities and the investment earnings thereon.

For the year 1983, as explained in the second paragraph before this paragraph, CNR appropriated approximately $114,000,000 for their own use and to their own

advantage, which was earned on funds paid for entirely by pensioners, while they were employees and entirely apart from any contributions made by CNR. Under the Blue Sky laws that apply in most States where CNR subsidiaries operate, those subsidiaries are required to pay to pensioners all profits made on pension funds which can be attributed to the assets underlying the pensions being paid to retired members. If an $114,000,000 profit was made on pension funds paid by pensioners when they were employees, then the trustee would be required by the Blue Sky law for the State in which they were employed to increase the pensions of pensioners, so that they would receive all of the benefit their money had created.

Excess earnings on employees' pension funds must be repaid to the employees, -- if they are employees of U.S.A. Companies where Blue Sky laws apply.

It should be readily apparent that legislation in Canada is long overdue to prevent Canadian Railway Companies from ripping-off employees and pensioners, while they plead exhorbitant costs, and publish grossly misleading statements in respect to those costs.

We would also add that the active CNR employees are required, as a condition of employment, to contribute to the CNR Pension Fund. Those employees who subsequently terminate their employment and elect to receive a refund of their contributions receive a lump sum payment of their contributions accumulated with interest at 3% per annum, until June 30, 1976 and 4% per annum thereafter compounded annually. The CNR Pension Fund also earned 19.9% during 1983 on any such contributions that eventually will be refunded and this is a source of considerable gain to the Pension Fund as well. We believe that the interest credited to an employee's own contributions should bear a direct relationship to the investment yield earned on the assets held in the Pension Fund or should at least be equal to the rate of interest paid by commercial banks on non-chequing savings accounts. The Province of Manitoba recently enacted legislation requiring interest to be credited on employee contributions in accordance with this approach under plans covering Manitoba residents.

EXHIBIT W-(C.N.R.) reveals the excess earnings above the assumed earnings rate for each year on the CNR Pension Trust Fund for eight years, 1976 to 1983.

The total of the excess earnings is $1,123,082,451. The average excess earnings for eight years is more than $140,000,000 per year.

If CNR can continue with this lucrative RIP-OFF for ten more years at the same average rate they will have reduced their unfunded liability to less than $100,000,000. In the last two years the excess earnings have been $266,337,024 and $414,602,759 and the reduction in actuarial liability has been $126,759,000 which is a total reduction of liability for CNR of $807,698,783. This is an average reduction of liability of $400,000,000 per year. These figures should clearly reveal the intent of the Trustee of our pension trust fund.

EXHIBIT X is the Consolidated Statement of Retained Earnings for the Canadian National Railway System for the same eight year period as shown in EXHIBIT W-(1976 to 1983).

The entire railway system in those eight years earned and retained a profit of $524,354,000. During the same eight year period, the same Company, in its capacity of Trustee of our pension trust funds, earned and reduced its actuarial liability by excess earnings of much more than double the profit earned by the entire railway system. Most of those excess earnings were a RIP-OFF by CNR. Most of those earnings should have gone to the persons whose money earned those surplus earnings, and they were employees and pensioners.

EXHIBIT Y reproduces figures and statements made by CNR to the Standing Committee on Transport on June 29, 1982.

The cost of escalating pensions has been reported by CNR for each of several years. We have reproduced their figures for the years 1976 to 1982 by photography. The figures for 1983 have been copied out of the annual report. Some of them are current service, however to give CNR the best picture possible we have shown the full amount to be for the escalating of pensions. The figures for 1983 and the total for the eight years have been written in so as to reveal that CNR paid $152,000,000 for the escalation of pensions.

Excess earning above 7% for years 1976 to 1983 were ——— $1,123,082,451

The CNR liability in 1976 if paid in 1975 would have earned
2.9% more than the 7% paid by CNR = $\frac{2.9}{100}$ x $1,058,720,000 = 30,702,880

The CNR liability in 1977 if paid in 1976 would have earned
1.6% more than the 7% paid by CNR = $\frac{1.6}{100}$ x $1,072,018,000 = 17,152,288

The CNR liability in 1978 if paid in 1977 would have earned
6.0% more than the 7% paid by CNR = $\frac{6.0}{100}$ x $1,239,267,000 = 74,356,020

The CNR liability in 1979 if paid in 1978 would have earned
7.2% more than the 7% paid by CNR = $\frac{7.2}{100}$ x $1,212,598,000 = 87,307,056

The CNR liability in 1980 if paid in 1979 would have earned
11.7% more than the 7% paid by CNR = $\frac{11.7}{100}$ x $1,170,856,000 = 136,990,152

The CNR liability in 1981 if paid in 1980 would have earned
3.7% less than the 7% paid by CNR = $\frac{-3.7}{100}$ x $1,498,990,000 = -55,462,630

The CNR liability in 1982 if paid in 1981 would have earned
9.7% more than the 7% paid by CNR = $\frac{9.7}{100}$ x $1,582,050,000 = 153,458,850

The CNR liability in 1983 if paid in 1982 would have earned
12.9% more than the 7% paid by CNR = $\frac{12.9}{100}$ x $1,497,620,000 = 193,192,980

$1,760,780,047

CNR was appointed by an act of Parliament to be the trustee of the trust funds held in trust for CNR employees, pensioners, beneficiaries and survivors. CNR cannot borrow any money out of this trust fund. They can delay making their contributions for a year, or 20, or 30 or 40 years. Until 1969 they paid 4 per cent interest on contributions that were in arrears. Since 1969 they have paid 7 per cent in interest on contributions in arrears. Their financial obligation to the trust fund has grown very rapidly since 1969. It has been approximately one and a half billion dollars ($1,500,000,000) in recent years. The annual interest payment by CNR at the rate of 7 per cent per annum since 1981 has exceeded $100,000,000 per year. CNR pays the full interest payment

each year. Where else could any corporate borrower put their hands on such an immense pool of funds at such a ridiculously low rate of interest. In order to have those funds available for the use of CNR the only action CNR needs to take is to delay the payment of their annual financial obligation and to allow it to become a part of the "unfunded liability." Their payment in 1983 of their obligatory payments make an interesting study when compared with those for 1982 (see below).

	1982	1983
Current service costs	$ 57,331,500	$ 5,910,600
Payments applied in reduction of principal	18,945,000*	429,000*
Interest payments on unfunded liability	110,743,500	104,833,400
	$187,020,000*	$111,833,400*

*The asterisk indicates that all figures so marked appear in the balance sheets of the pension trust fund for the corresponding year. The interest payments have been calculated at 7 per cent on the balance owing by CNR at each year end. After the interest payment is deducted the balance paid by CNR is the current service cost. The figures not marked with an asterisk are very close approximations.

The actuary who advises CNR stated that the current actuarial valuation was for an amount $126,759,000 less than his previous valuation. He also calculated the actuarial value of increases in pension benefits to pensioners, and actuarial liability related to current service. The increase was for $42,758,000. The net decrease in actuarial liability therefore was $84,001,000 (see 1983 Balance Sheet).

With the above "windfall" the CNR reduced its payment for current service costs from $57,331,500 (approximately) in 1982 to $5,910,000 (approximately) in 1983. This is a reduction of nearly 90 per cent. The payments in reduction of principal were reduced from $18,945,000 in 1982 to $429,000 in 1983. This was

a reduction of more than 97% when compared to the obligatory payment of the previous year. It seems apparent that CNR wanted to avoid the payment of any money which would reduce its unfunded liability. The larger that unfunded liability is, the greater is the advantage that CNR reaps from the cheap money it is able to retain in the corporate structure by dragging its feet in making contributions.

On page 7 of this submission a statement of excess earnings and earnings denied to the fund because CNR has not paid its unfunded liability reveals that those amounts total $1,760,780,047 _____ FOR THE YEARS 1976 TO 1983 ONLY. DURING THOSE SAME YEARS CNR HAS UNDERTAKEN TO ESCALATE PENSIONS TO THE VALUE OF $152,000,000. (See Exhibit Y.)

As a trustee of trust funds the corporation (CNR) is milking the pension trust fund for all it is worth. Pious platitudes are expressed by those who have a high profile, and a few crumbs are distributed to pensioners, however the performance and the small escalations are pitiful.

Mr. Charles Turner, M.P. submitted a written question to CNR at a hearing on June 8, 1982 as follows:

> As CN is an entrepreneur in the pension business, how much money have they made each year during the past three years?

The reply, in part, by CNR was:

> The Company does not consider itself an entrepreneur in the pension business.

The Company reply was technically correct, but it was evasive. The pension fund is a trust fund and CNR (the corporation) is the trustee. CNR undertook to guarantee during the presidentcy of Donald Gordon that all payments to pensioners would be paid on time, even although the trust fund might be temporarily short of cash. (During the first 25 years (1935 to 1959) that the trust fund was in existence, CNR guaranteed to match all payments by employees

dollar for dollar. During those years CNR did not pay one cent into the pension trust fund for any employee in service.) The guarantee by CNR was to provide cash, if necessary, but as well CNR guaranteed to pay any actuarial "deficiencies" which might occur. Along with that guarantee was their "right" to credit any actuarial "surpluses" to the "unfunded liability" of CNR. The actuaries of the day were able to assure Mr. Donald Gordon that these guarantees would pay off quite well for CNR; they are a veritable gold mine.

Today, CNR is not in an entrepreneurial position because the contributions from employees are paid to CNR in trust. If they were paid as part of a contract, and if CNR sold pensions to employees on a contractual basis, then CNR would be in an entrepreneurial position. As the plan functions CNR is liable to pay and must pay all actuarial "deficiencies," and CNR has received and will continue to receive all actuarial "surpluses." CNR pays deficiencies and receives surpluses for the exact same amounts as if CNR were in an entrepreneurial position.

CNR is not in an entrepreneurial position, but it is receiving all the benefits that would accrue to it if it were in an entrepreneurial position. Really, it is as if CNR were living common law and refused to pay its share of the living costs, but when the children brought in a small bit of income, it took that too, by "right."

For all practical purposes we may regard CNR to be in an entrepreneurial position.

EXHIBIT Z is composed of 10 pages. Pages 69:49 to 69:56 of the Minutes of Proceedings of the Standing Committee on Transport for Tuesday, June 29, 1982 have been reproduced here for purposes of reference.

EXHIBIT Z Page 9 of 10 is about CANPAR OIL & GAS LTD.

EXHIBIT Z Page 10 of 10 is about SIEBENS OIL & GAS LTD.

Mr. Charles Turner, M.P. raised the question of indexation of CNR pensions and the fact that it took 42 years to discover (an admission by CNR President N.J. MacMillan before a parliamentary committee) that pensions were negotiable between the company and the labor unions. The discussion between the Hon. J.H. Horner, Chairman of the Board, Mr. G.W. Lange, Director of Compensation for CNR and Mr. Charles Turner, M.P. reveals that no progress was made between CNR and the labor unions in respect to the indexation of CNR pensions. Such an arrangement would have interfered with the lucrative conduct of the CNR pension trust fund affairs. The incentive was there for CNR to drag its feet on the negotiation of pensions. The answers by Mr. G.W. Lange for CNR are noncommittal and non-informative. The labor union leaders who wanted to negotiate pensions were up against a stone wall. CNR was willing to deduct dues from employees whether or not they belonged to the "certified bargaining agent." The unions got what they wanted as far as the CHECK OFF was concerned. CNR has retained what it wants as far as a pension fund RIP OFF is concerned.

The suggestion by the Hon. J.H. Horner that the membership choose the leaders who will negotiate pensions with CNR clearly indicates that he is unaware of the impediments to democracy which exist in the hierarcy of railway labor unions. Mr. Charles Turner, M.P. is well qualified to explain how they function. See EXHIBIT Z pages 1, 2 and 3.

It is suggested that you now read the proceedings of the Standing Committee on Transport which have been reproduced on our pages numbers 6, 7 and 8 of EXHIBIT Z. Commencing with questioning by Mr. Michael Forrestall, M.P. reference was made to a previous question by Mr. Charles Turner, M.P. which we reproduced in EXHIBIT Y-(C.N.R.). The question was:

> "If the pension trust fund were transferred to an independent trust company at arm's length, would you object and on what grounds?"

The reply by CNR was in writing, and it was as follows:

"The Company would object on the grounds that the present administration of the fund is producing a greater return than could be achieved by an outside trust company."

To the above reply Mr. Michael Forrestall, M.P. asked for proof.

The Hon. J.H. Horner explained at length about how proud they were about what the investment group has done. He also made it clear that Dr. LeClair was responsible for the written reply on behalf of CNR. The Hon. J.H. Horner then went on to explain

"...that at least three and not more than six members of the Board of Directors, shall be members of that investment committee to enable the Board of Directors to, as I say, ride herd on that investment committee because we are the ultimate recipient of any shortfall."

Mr. Alex Becks, Manager of international investments at pension trust (C.N. Investment Division) indicated that he wished to speak on the subject matter. Mr. Alex H. Becks said:

"First of all, I would like to state that the results of the CN pension funds have been one of the best in the country, and I do not think any trust company around can match these results in the past couple of years."

Mr. Michael Forrestall followed through with the following which is quoted, in part:

"...I just asked you to prove it because you have just told Canadian investors that the safest, most prudent, smartest, wisest people in the country are yourselves."

Mr. Becks' immediate reply was:

"No, but I have powers of independent measurement services, like Wood

Gundy which measures all pension funds. We have consistently been in the top quarter in the past 10 years."

The immediate reply of Mr. Forrestall was:

"I am being facetious, and you know that."

I have listened for years to such rhetoric from Canadian National head office spokesmen about the CNR pension trust funds. I decided that the statements by Mr. Alex H. Becks should be checked out for authenticity.

The result of the investigation of Mr. Becks' statements is our EXHIBIT T which explains in simple language the means by which any actuary can calculate the profit of a pension fund on a book value basis, and as well on a market to market basis. Using EXHIBIT T as a guide I calculated the profits each year for the years 1976 to 1983. These exhibits are identified with the letter U and -(C.N.R. and the year). The actuarial firm then checked all of my calculations and declared that all calculations are correct. Next followed EXHIBIT V-(C.N.R.).

EXHIBIT V-(C.N.R.) shows all of the earnings for the CNR pension trust fund on a market to market basis in columns 2 and 3. In columns 5 and 6 it shows the Wood Gundy figures about which Becks addressed your Committee. The first quartile break, if 200 pension funds were compared on a basis of investment yield would be the fund in 50th position from the top of the list. That fund was in the top 25 per cent or the "top quarter" to use Mr. Becks' words.

Our analysis reveals that for the years 1977 to 1983 the CNR fund was never in the top 25% of pension trust funds.

In columns 7 and 8 we have produced the Wood Gundy median break figures which are the figures halfway between the highest rated fund and the lowest rated fund. The CNR fund was a little bit better on the one year comparison in 1980 and better for the year 1981. On the median break on a moving four year average the CNR fund was better than the Wood Gundy figures only for the year 1981.

On an overall basis it is clear that Mr. Becks has been relying too heavily on rose coloured glasses. The picture he has been painting is misleading in the extreme, and the persons who have been mislead primarily are the members of your Standing Committee.

Mr. Becks went on to explain (EXHIBIT Z-(C.N.R.) Page 7) that:

> "Secondly, currently the costs incurred are less than one-tenth of 1 per cent administration costs. If they turned it over to a trust company, the costs would at least double and probably triple. In addition to that, the fund still would have to pay for auditing the trust companies and administering the investments of the trust company. So it is fair to say that the costs would at least double to triple for managing the fund, while the results during the past 10 years have been inferior. And as Mr. Horner referred, the company is responsible for the liability so the company would have to make up for the inferior results of the trust company or the manager."

Our EXHIBIT W-(C.N.R.) in column 8 reveals what the surplus earnings figure was cumulatively over the years. The figure at any year end showed the CNR profit figure cumulatively for any year commencing with the year 1976. Surplus earnings and CNR profit is the same thing.

Mr. Becks in his long explanation about costs rising from one-tenth of one per cent with CNR managing the fund to double or triple costs if an independent trust company were to be appointed is really a red herring being drawn into the discussion. Without reasonable doubt Mr. Becks is aware now, that in 1982 the CNR fund earned 16.66% on a market to market basis and that in 1983 the fund earned 19.85% on a market to market basis. He will know from the 1983 annual report that the CNR actuarial liability was reduced by $126,759,000. Those three items in two years represent a profit for CNR of $807,698,783.

Mr. Becks by his doom and gloom remarks about costs is attempting to distract the members of your Standing Committee from the obscene and unconscionable profits being made by CNR at the expense of CNR pensioners and CNR employees.

The pension trust fund has invested in a number of wholly-owned companies. One of those companies is CANPAR OIL & GAS LTD. The CN Investment Division of which the Chairman of the Board, and presumably the other directors, are pretty proud has a very positive approach to investment opportunities in our natural resources in Western Canada.

On December 31, 1977 the total of the current assets and Investments in the CNR Pension Trust Fund was $1,615,470,000. A person or persons in the CN Investment Division, or a CNR officer of higher rank authorized the persons who headed up CANPAR OIL & GAS LTD. to offer to buy all of the shares of SIEBENS OIL & GAS LTD. at the price of $38.50 per share. The number of issued shares was a little less than 10,000,000. The funds needed to finance this operation was a little less than $385,000,000.

The CNR Pension Trust Fund undoubtedly has a high credit rating and could borrow large sums of money for short periods of time. CANPAR OIL & GAS LTD. needed approximately $385,000,000 and they did not have it. It is our opinion that senior officers of CNR went to a bank or trust company with the officers of CANPAR OIL & GAS LTD. CANPAR borrowed the money needed and CNR officers on behalf of the CNR Pension Trust Fund guaranteed that the loan would be paid when due.

Dome Petroleum Ltd. asked CANPAR OIL & GAS LTD. to assist DOME in the take-over of SIEBENS OIL & GAS LTD. All CANPAR had to do was to arrange a line of credit, and to pay for all the shares, offered in the take-over bid. Then Dome Petroleum would buy from CANPAR OIL & GAS LTD., all the shares, or all, or some of the assets. In any event it was very involved. The CANPAR take-over of Siebens Oil & Gas Ltd. has never been mentioned by CNR Pension Fund officers much less explained.

EXHIBIT Z-(C.N.R.) Page 10 of 10 reveals one of the services performed with the cooperation of CANPAR OIL & GAS LTD. They and their associates arranged for the approximately 10,000,000 common shares of Siebens Oil & Gas Ltd. to be converted under authority of a court order to Preferred Shares. Two days after the conversion to preferred CANPAR OIL & GAS LTD. bought all the shares. The

shareholders thereby avoided the payment of income tax on capital gains. It was immaterial to CANPAR OIL & GAS LTD. as they paid the same price per share. The shareholders who sold SIEBENS shares saved scores of millions of dollars and the federal treasury lost a great deal of potential revenue.

There are rules against trust funds being invested in a company to a greater degree than ten per cent of the assets of a fund. If a hitch had developed in this grandiose scheme of CANPAR OIL & GAS LTD. the CNR Pension Trust Fund could very well have wound up with more than twenty per cent of its assets invested in one company.

The schemers planned to avoid such an eventuality. They did avoid it. What did happen in 1979 was that they completed their deal with Dome Petroleum Limited and on paper they made a lot of money for our pension trust fund. The Balance Sheet for the first time in 1979 showed a classification for Oil and Gas Properties. The total in the account was $53,500,000. It remained constant during 1980 and 1981. In the notes to the Statement of Financial Position effective December 31, 1983, under the heading of Investment Valuation Section C (IV) the following note appears:

> Oil and gas properties which are managed by Dome Petroleum Limited are carried at cost. No depletion of these properties is provided for as the Fund holds an offer to purchase, effective until January 3, 1999, which it may exercise for a consideration equal to their cost less proceeds on disposal of any portion of such properties. Other properties are carried at cost less depletion.

Dome Petroleum Limited is tentatively avoiding formal bankruptcy. The "deal" between CANPAR OIL & GAS LTD. and DOME PETROLEUM LIMITED would probably never have been made if the Directors of CNR, who are members of the Investment Committee were really riding herd on some of the dreamers and schemers who are the CN Investment Division.

There are eleven directors of the Canadian National Railway System. They determine the policy for CNR and they inform the executive officers of that policy. Policy is determined to be that which best serves CNR as a corporation.

Canadian National Railways was appointed by Parliament effective January 1, 1935 to be the trustee of the pension trust fund. The obligation of the eleven directors toward that fund appears to be to determine and proclaim policy which will husband and safeguard those funds which now total nearly $5 billion. There appears to be no conflict of interest in respect to the responsibility of Directors of CNR, as between the Corporation and the Pension Trust Funds. Everything is pro corporation.

Things are not what they seem, however. There appears to be no conflict of interest as far as CNR Directors are concerned.

The pension trust funds were originally established on an assumed rate of four per cent interest. That rate should never have been changed and it should be in effect today. The higher rates of earning due to inflation would provide additional earnings in the funds, which upon retirement would be available to index pensions to an appreciable degree.

In 1969 CNR arbitrarily changed the assumed interest rate from 4 per cent to 7½ per cent. The action created an actuarial surplus. CNR appropriated it. It was an amount of $371,000,000.

The profits on the pension fund were so large in recent years that CNR reduced the assumed interest rate from 7½ per cent to 7 per cent in 1981, at which time they credited the fund with $325,000,000.

Since 1981 inflation has greatly increased excess earnings. In 1982 and 1983 CNR has had excess earnings of over $800,000,000. CNR is a trustee and it has no moral right to any of those excess earnings.

Copies of this submission to the Standing Committee on Transport are being mailed today to all Directors of the CNR.

There may be no conflict of interest, legally, in respect to their responsibility as Directors, as between the Corporation and the Pension Trust Funds, but, if they will realize that CNR, our former employer is depriving us

of hundreds of millions of dollars, which is rightfully ours, then surely they will realize that they have a moral obligation, at least, to stop this unconscionable rip-off, and to commence paying appropriately higher pensions to the persons whose money earned these excess earnings.

We hope that your Standing Committee will question CNR management on the material made available to you in this submission.

Of the $800,000,000 profit made by CNR in the last two years, one half of it was earned by the money contributed by pensioners. $400,000,000 is enough money invested at 7 per cent per annum to pay annual pension payments of slightly more than $57,000,000. There are 45,000 CNR pensioners and each one of them could receive tomorrow an increase in their pension of $1,260 per year, or $105 per month for life. They have the moral right to such treatment for those earnings, and for future earnings.

This horrible injustice being perpetrated on helpless pensioners by a greedy insensitive corporation, run by well paid bureaucrats, calls out for more than a government slap on the wrist.

The corrective action we recommend to Parliament is:

No. 1 - Amend as soon as possible the CNR Plan by terminating on a retroactive basis the provision whereby CNR assumes responsibility for actuarial deficiencies and appropriates actuarial surpluses.

No. 2 - Appoint an independent Canadian Trust Company to assume custody of the fund and responsibility for paying pensions on the advice of an actuarial firm as recommended by Dr. Noel A. Hall.

Respectfully,

CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION

J. Earl White

National President

Copies mailed to
all members of the
Board of Directors of
Canadian National Railways

EXHIBIT T
EARNINGS RATE CALCULATIONS March 1, 1984

The earnings rates on a book value basis and on a market value basis are based upon the totals of the classified lists of pension fund assets, not including the unfunded liability. Five columns are required with headings as specified below:

INVESTMENTS	CURRENT YEAR MARKET VALUE	CURRENT YEAR BOOK VALUE	PREVIOUS YEAR MARKET VALUE	PREVIOUS YEAR BOOK VALUE

It is standard procedure for a trustee of pension trust funds in their Consolidated Statement of Financial Position of Pension Trust Funds to use book value figures (cost price) when listing the assets. These figures for the current year and for the previous year are normally listed in such statements. They should be copied into the specified columns listed in the boxes above. Beside the entries for bonds and for equities, or in the footnotes on the Statement of Financial Position, the market value of such assets will be specified. Those figures are to be copied into the MARKET VALUE columns for the CURRENT YEAR and for the PREVIOUS YEAR. For all classifications of assets for which no market value is published the book value for that year is to be entered in the market value column as well as in the book value column. Values will be entered in four columns for each classification of assets. Enter totals for the four columns of asset values. (Where CURRENT YEAR and PREVIOUS YEAR are shown above the actual years for which the figures apply should be entered e.g. 1982 and 1981 or 1979 and 1978.)
When calculating the rate of return on Net Earnings on Investments on a Book Value basis the formula is: $i = \frac{2 \times I}{A + B - I} \times 100$

where i is the percentage rate of return on those investments;
where I is the Net Earnings on Investments:
where A is the Book Value of the Investments at the end of the previous year. (The same value as of Jan. 1st of the current year being calculated);
and
where B is the Book Value of the Investments on Dec. 31st of the current year for which the calculation is being made.

When calculating the Unrealized Gain or Loss the calculations are:
Start with the total Market Value at the end of the current year,
subtract the total Book Value at the end of the current year,
subtract the total Market Value at the end of the previous year, and
add the total Book Value at the end of the previous year.
The result is the total Unrealized Gain or Loss for the current year.

To the Net Earnings on Investments on a Book Value basis, add the Unrealized Gain, or subtract the Unrealized Loss, for the year.
The result is the Net Increase or the Net Decrease in the Value of Investments on a Market Value Basis.

To calculate the rate of return on Net Earnings on Investments on a Market Value basis the same formula applies: $i = \frac{2 \times I}{A + B - I} \times 100$

where i is the percentage rate of return (of Net Earnings on Investments plus Unrealized Gains or Minus Unrealized Losses on Investments) on Market Value Investments;
where I is the Net Earnings on Investments, plus the Unrealized Gains or Minus the Unrealized Losses;
where A is the Market Value of Investments on Dec. 31st of the previous year (which is the balance carried forward to Jan. 1st of the current year);
and
where B is the Market Value of Investments on Dec. 31st of the current year, or the year being calculated.

EXHIBIT U-(C.N.R.-1976)
C.N.R. PENSION TRUST FUNDS FOR THE YEAR 1976

Formula: $i = \frac{2 \times I}{A + B - I} \times 100 = \frac{2 \times 83,377,000}{1,295,993,000 + 1,461,874,000 - 83,377,000} \times 100$

Net earnings rate on book value = $\frac{166,754,000 \times 100}{2,674,490,000} = 6.23\%$

INVESTMENTS	1976 MARKET VALUE	1976 BOOK VALUE	1975 MARKET VALUE	1975 BOOK VALUE
Bonds	$ 390,587,000	$ 443,470,000	$ 290,620,000	$ 369,671,000
Mortgages and Loans	323,413,000	323,413,000	312,034,000	312,034,000
Real Estate	63,486,000	63,486,000	37,575,000	37,575,000
Equities	527,343,000	567,554,000	472,937,000	523,134,000
Short Term Investments	44,668,000	44,668,000	32,802,000	32,802,000
Cash in Banks	136,000	136,000	165,000	165,000
Accounts Receivable	4,443,000	4,443,000	6,435,000	6,435,000
Accrued Interest and Other Assets	14,704,000	14,704,000	14,177,000	14,177,000
TOTALS	$ 1,368,780,000	$ 1,461,874,000	$ 1,166,745,000	$ 1,295,993,000

Unrealized Gain(Loss) = $1,368,780,000 - 1,461,874,000 - 1,166,745,000 + 1,295,993,000

= $ 36,154,000 gain

Net earnings on investments	$ 83,377,000
Add unrealized gain on investments	36,154,000
Net earnings on investments on a market value basis	$119,531,000

The formula for the above is: $i = \frac{2 \times I}{A + B - I} \times 100$

The net yield on a market value basis is $\frac{2 \times 119,531,000}{1,166,745,000 + 1,368,780,000 - 119,531,000} \times 100$

$= \frac{239,062,000 \times 100}{2,415,994,000} = 9.89\%$

The Wood Gundy first quartile break for 1976 was

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all "Book Value" and "Market Value" figures, which were copied from audited annual reports of CNR Pension Trust Funds. As well, I confirm the accuracy of all calculations to determine the Net Yield on a Book Value Basis and on a Market Value Basis.

Canadian Railways Employees' Pension Association
#406 - 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
(604) 684-8404

March 22, 1984

J. Earl White

J. Earl White, National President

EXHIBIT U-(C.N.R.-1977)
C.N.R. PENSION TRUST FUNDS FOR THE YEAR 1977

Formula: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 99,146,000 \times 100}{1,461,874,000 + 1,615,470,000 - 99,146,000}$

Net earnings rate on book value = $\frac{198,292,000 \times 100}{2,978,198,000} = 6.66\%$

INVESTMENTS	1977 MARKET VALUE	1977 BOOK VALUE	1976 MARKET VALUE	1976 BOOK VALUE
Bonds	$ 519,803,000	$ 560,286,000	$ 390,587,000	$ 443,470,000
Mortgages and Loans	329,570,000	329,570,000	323,413,000	323,413,000
Real Estate	63,274,000	63,274,000	63,486,000	63,486,000
Equities	570,417,000	602,043,000	527,343,000	567,554,000
Short Term Investments	35,801,000	35,801,000	44,668,000	44,668,000
Cash in Banks	149,000	149,000	136,000	136,000
Accounts Receivable	6,199,000	6,199,000	4,443,000	4,443,000
Accrued Interest and Other Assets	18,148,000	18,148,000	14,704,000	14,704,000
TOTALS	$ 1,543,361,000	$ 1,615,470,000	$ 1,368,780,000	$ 1,461,874,000

Unrealized Gain(Loss) = $1,543,361,000 - 1,615,470,000 - 1,368,780,000 + 1,461,874,000

= $ 20,985,000 gain

Net earnings on investments	$ 99,146,000
Add unrealized gain on investments	20,985,000
Net earnings on investments on a market value basis	$120,131,000

The formula for the above is: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

The net yield on a market value basis is $\frac{2 \times 120,131,000 \times 100}{1,368,780,000 + 1,543,361,000 - 120,131,000}$

$= \frac{240,262,000 \times 100}{2,792,010,000} = 8.61\%$

The Wood Gundy first quartile break for 1977 was 10.3%

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all "Book Value" and "Market Value" figures, which were copied from audited annual reports of CNR Pension Trust Funds. As well, I confirm the accuracy of all calculations to determine the Net Yield on a Book Value Basis and on a Market Value Basis.

Canadian Railways Employees' Pension Association
#406 - 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
(604) 684-8404

March 20, 1984

J. Earl White

J. Earl White, National President

EXHIBIT U-(C.N.R.-1978)
C.N.R. PENSION TRUST FUNDS FOR THE YEAR 1978

Formula: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 128,114,000 \times 100}{1,615,470,000 + 1,815,514,000 - 128,114,000}$

Net earnings rate on book value = $\frac{256,228,000 \times 100}{3,302,870,000} = 7.76\%$

INVESTMENTS	1978 MARKET VALUE	1978 BOOK VALUE	1977 MARKET VALUE	1977 BOOK VALUE
Bonds	$ 585,506,000	$ 648,370,000	$ 519,803,000	$ 560,286,000
Mortgages and Loans	363,461,000	363,461,000	329,570,000	329,570,000
Real Estate	63,312,000	63,312,000	63,274,000	63,274,000
Equities	691,518,000	622,799,000	570,417,000	602,043,000
Short Term Investments	88,355,000	88,355,000	35,801,000	35,801,000
Cash in Banks	302,000	302,000	149,000	149,000
Accounts Receivable	4,132,000	4,132,000	6,199,000	6,199,000
Accrued Interest and Other Assets	24,783,000	24,783,000	18,148,000	18,148,000
TOTALS	$ 1,821,369,000	$ 1,815,514,000	$ 1,543,361,000	$ 1,615,470,000

Unrealized Gain(Loss) = $1,821,369,000 - 1,815,514,000 - 1,543,361,000 + 1,615,470,000

= $ 77,964,000 gain

Net earnings on investments	$128,114,000
Add unrealized gain on investments	77,964,000
Net earnings on investments on a market value basis	$206,078,000

The formula for the above is: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

The net yield on a market value basis is $\frac{2 \times 206,078,000 \times 100}{1,543,361,000 + 1,821,369,000 - 206,078,000}$

$= \frac{412,156,000 \times 100}{3,158,652,000} = 13.05\%$

The Wood Gundy first quartile break for 1978 was 15.6%

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all "Book Value" and "Market Value" figures, which were copied from audited annual reports of CNR Pension Trust Funds. As well, I confirm the accuracy of all calculations to determine the Net Yield on a Book Value Basis and on a Market Value Basis.

Canadian Railways Employees' Pension Association
#406 - 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
(604) 684-8404

March 22, 1984

J. Earl White

J. Earl White, National President

EXHIBIT U-(C.N.R.-1979)
C.N.R. PENSION TRUST FUNDS FOR THE YEAR 1979

Formula: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 201{,}508{,}000 \times 100}{1{,}815{,}514{,}000 + 2{,}073{,}488{,}000 - 201{,}508{,}000}$

Net earnings rate on book value = $\frac{403{,}016{,}000 \times 100}{3{,}687{,}494{,}000} = 10.93\%$

INVESTMENTS	1979 MARKET VALUE	1979 BOOK VALUE	1978 MARKET VALUE	1978 BOOK VALUE
Bonds	$ 633,435,000	$ 733,297,000	$ 585,506,000	$ 648,370,000
Mortgages and Loans	350,487,000	350,487,000	363,461,000	363,461,000
Real Estate	74,369,000	74,369,000	63,312,000	63,312,000
Oil and Gas Properties	53,500,000	53,500,000	--	--
Equities	724,338,000	561,744,000	528,057,000	463,684,000
Short Term Investments	273,521,000	273,521,000	247,470,000	247,470,000
Cash in Banks	174,000	174,000	302,000	302,000
Accounts Receivable	6,583,000	6,583,000	4,132,000	4,132,000
Accrued Interest and Other Assets	19,813,000	19,813,000	24,783,000	24,783,000
TOTALS	$ 2,136,220,000	$ 2,073,488,000	$ 1,817,023,000	$ 1,815,514,000

Unrealized Gain(Loss) = $2,136,220,000 - 2,073,488,000 - 1,817,023,000 + 1,815,514,000

= $ 61,223,000 gain

Net earnings on investments	$201,508,000
Add unrealized gain on investments	61,223,000
Net earnings on investments on a market value basis	$262,731,000

The formula for the above is: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

The net yield on a market value basis is $\frac{2 \times 262{,}731{,}000 \times 100}{1{,}817{,}023{,}000 + 2{,}136{,}220{,}000 - 262{,}731{,}000}$

$= \frac{525{,}462{,}000 \times 100}{3{,}690{,}512{,}000} = 14.24\%$

The Wood Gundy first quartile break for 1979 was 17.8%

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all "Book Value" and "Market Value" figures, which were copied from audited annual reports of CNR Pension Trust Funds. As well, I confirm the accuracy of all calculations to determine the Net Yield on a Book Value Basis and on a Market Value Basis.

Canadian Railways Employees' Pension Association
#406 - 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
(604) 684-8404

March 22, 1984

J. Earl White

J. Earl White, National President

EXHIBIT U-(C.N.R.-1980)
C.N.R. PENSION TRUST FUNDS FOR THE YEAR 1980

Formula: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 264,587,000}{2,073,488,000 + 2,419,762,000 - 264,587,000} \times 100$

Net earnings rate on book value = $\frac{529,174,000 \times 100}{4,228,663,000} = 12.51\%$

INVESTMENTS	1980 MARKET VALUE	1980 BOOK VALUE	1979 MARKET VALUE	1979 BOOK VALUE
Bonds	$ 687,372,000	$ 799,765,000	$ 633,435,000	$ 733,297,000
Mortgages and Loans	341,256,000	341,256,000	350,487,000	350,487,000
Real Estate	75,542,000	75,542,000	74,369,000	74,369,000
Oil and Gas Properties	53,500,000	53,500,000	53,500,000	53,500,000
Equities	1,217,573,000	900,435,000	777,430,000	614,836,000
Short Term Investments	197,795,000	197,795,000	220,429,000	220,429,000
Cash in banks	557,000	557,000	174,000	174,000
Accounts Receivable	6,574,000	6,574,000	6,583,000	6,583,000
Accrued interest and other assets	44,338,000	44,338,000	19,813,000	19,813,000
TOTALS	$ 2,624,507,000	$ 2,419,762,000	$ 2,136,220,000	$ 2,073,488,000

Unrealized Gain(Loss) = $2,624,507,000 - 2,419,762,000 - 2,136,220,000 + 2,073,488,000

= $ 142,013,000 gain

Net earnings on investments	$264,587,000
Add unrealized gain on investments	142,013,000
Net earnings on investments on a market value basis	$406,600,000

The formula for the above is: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

The net yield on a market value basis is $\frac{2 \times 406,600,000}{2,136,220,000 + 2,624,507,000 - 406,600,000} \times 100$

$= \frac{813,200,000 \times 100}{4,354,127,000} = 18.68\%$

The Wood Gundy first quartile break for 1980 was 21.5%

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all "Book Value" and "Market Value" figures, which were copied from audited annual reports of CNR Pension Trust Funds. As well, I confirm the accuracy of all calculations to determine the Net Yield on a Book Value Basis and on a Market Value Basis.

Canadian Railways Employees' Pension Association
#406 - 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
(604) 684-8404

March 5, 1984

J. Earl White

J. Earl White, National President

EXHIBIT U-(C.N.R.-1981)
C.N.R. PENSION TRUST FUNDS FOR THE YEAR 1981

Formula: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 329{,}040{,}000}{2{,}419{,}762{,}000 + 2{,}753{,}352{,}000 - 329{,}040{,}000} \times 100$

Net earnings rate on book value $= \frac{658{,}080{,}000 \times 100}{4{,}844{,}074{,}000} = 13.59\%$

INVESTMENTS	1981 MARKET VALUE	1981 BOOK VALUE	1980 MARKET VALUE	1980 BOOK VALUE
Bonds	$ 807,806,000	$ 957,206,000	$ 687,372,000	$ 799,765,000
Mortgages and Loans	334,072,000	334,072,000	341,256,000	341,256,000
Real Estate	83,642,000	83,642,000	75,542,000	75,542,000
Oil and Gas Properties	53,500,000	53,500,000	53,500,000	53,500,000
Equities	1,148,109,000	1,035,646,000	1,217,573,000	900,435,000
Short Term Investments	268,804,000	268,804,000	197,795,000	197,795,000
Cash in banks	199,000	199,000	557,000	557,000
Accounts Receivable	5,394,000	5,394,000	6,574,000	6,574,000
Accrued interest and other assets	14,889,000	14,889,000	44,338,000	44,338,000
TOTALS	$ 2,716,415,000	$ 2,753,352,000	$ 2,624,507,000	$ 2,419,762,000

Unrealized Gain(Loss) = $2,716,415,000 - 2,753,352,000 - 2,624,507,000 + 2,419,762,000

= $ (241,682,000) loss

Net earnings on investments	$329,040,000
Deduct unrealized loss on investments	241,682,000
Net earnings on investments on a market value basis	$ 87,358,000

The formula for the above is: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

The net yield on a market value basis is $\frac{2 \times 87{,}358{,}000}{2{,}624{,}507{,}000 + 2{,}716{,}415{,}000 - 87{,}358{,}000} \times 100$

$= \frac{174{,}716{,}000 \times 100}{5{,}253{,}564{,}000} = 3.33\%$

The Wood Gundy first quartile break for 1981 was 3.4%

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all "Book Value" and "Market Value" figures, which were copied from audited annual reports of CNR Pension Trust Funds. As well, I confirm the accuracy of all calculations to determine the Net Yield on a Book Value Basis and on a Market Value Basis.

Canadian Railways Employees' Pension Association
#406 - 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
(604) 684-8404

March 8, 1984

J. Earl White

J. Earl White, National President

EXHIBIT U-(C.N.R.-1982)
C.N.R. PENSION TRUST FUNDS FOR THE YEAR 1982

Formula: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 283,746,000 \times 100}{2,753,352,000 + 3,108,228,000 - 283,746,000}$

Net earnings rate on book value = $\frac{567,492,000 \times 100}{5,577,834,000} = 10.17\%$

INVESTMENTS	1982 MARKET VALUE	1982 BOOK VALUE	1981 MARKET VALUE	1981 BOOK VALUE
Bonds	$ 1,113,510,000	$ 1,118,916,000	$ 807,806,000	$ 957,206,000
Mortgages and Loans	320,773,000	320,773,000	334,072,000	334,072,000
Real Estate	184,871,000	184,871,000	83,642,000	83,642,000
Oil and Gas Properties	52,861,000	52,861,000	53,500,000	53,500,000
Equities	1,266,826,000	1,123,564,000	1,148,109,000	1,035,646,000
Short Term Investments	258,490,000	258,490,000	268,804,000	268,804,000
Cash	1,969,000	1,969,000	199,000	199,000
Accounts Receivable	10,155,000	10,155,000	5,394,000	5,394,000
Accrued interest and other assets	36,629,000	36,629,000	14,889,000	14,889,000
TOTALS	$ 3,246,084,000	$ 3,108,228,000	$ 2,716,415,000	$ 2,753,352,000

Unrealized Gain(Loss) = $3,246,084,000 - 3,108,228,000 - 2,716,415,000 + 2,753,352,000

= $ 174,793,000 gain

Net earnings on investments	$283,746,000
Add unrealized gain on investments	174,793,000
Net earnings on investments on a market value basis	$458,539,000

The formula for the above is: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

The net yield on a market value basis is $\frac{2 \times 458,539,000 \times 100}{2,716,415,000 + 3,246,084,000 - 458,539,000}$

$= \frac{917,078,000 \times 100}{5,503,960,000} = 16.66\%$

The Wood Gundy first quartile break for 1982 was 25.5%

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all "Book Value" and "Market Value" figures, which were copied from audited annual reports of CNR Pension Trust Funds. As well, I confirm the accuracy of all calculations to determine the Net Yield on a Book Value Basis and on a Market Value Basis.

Canadian Railways Employees' Pension Association
#406 - 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
(604) 684-8404

March 20, 1984

J. Earl White

J. Earl White, National President

EXHIBIT U-(C.N.R.-1983)
C.N.R. PENSION TRUST FUNDS FOR THE YEAR 1983

Formula: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 363,102,000 \times 100}{3,108,228,000 + 3,422,402,000 - 363,102,000}$

Net earnings rate on book value = $\frac{726,204,000 \times 100}{6,167,528,000} = 11.77\%$

INVESTMENTS	1983 MARKET VALUE	1983 BOOK VALUE	1982 MARKET VALUE	1982 BOOK VALUE
Bonds	$ 1,570,168,000	$ 1,567,820,000	$ 1,113,510,000	$ 1,118,916,000
Mortgages and Loans	305,530,000	305,530,000	320,773,000	320,773,000
Real Estate	187,125,000	187,125,000	184,871,000	184,871,000
Oil and Gas Properties	56,402,000	56,402,000	52,861,000	52,861,000
Equities	1,478,204,000	1,066,217,000	1,266,826,000	1,123,564,000
Short Term Investments	176,465,000	176,465,000	258,490,000	258,490,000
Cash	1,140,000	1,140,000	1,969,000	1,969,000
Accounts Receivable	12,309,000	12,309,000	10,155,000	10,155,000
Accrued interest and other assets	49,394,000	49,394,000	36,629,000	36,629,000
TOTALS	$ 3,836,737,000	$ 3,422,402,000	$ 3,246,084,000	$ 3,108,228,000

Unrealized Gain(Loss) = $3,836,737,000 - 3,422,402,000 - 3,246,084,000 + 3,108,228,000

= $ 276,479,000 gain

Net earnings on investments	$363,102,000
Add unrealized gain on investments	276,479,000
Net earnings on investments on a market value basis	$639,581,000

The formula for the above is: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

The net yield on a market value basis is $\frac{2 \times 639,581,000 \times 100}{3,246,084,000 + 3,836,737,000 - 639,581,000}$

$= \frac{1,279,162,000 \times 100}{6,443,240,000} = 19.85\%$

The Wood Gundy first quartile break for 1983 was

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all "Book Value" and "Market Value" figures, which were copied from audited annual reports of CNR Pension Trust Funds. As well, I confirm the accuracy of all calculations to determine the Net Yield on a Book Value Basis and on a Market Value Basis.

Canadian Railways Employees' Pension Association
#406 - 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
(604) 684-8404 May 22, 1984

J. Earl White

J. Earl White, National President

EXHIBIT V-(C.N.R.)

C.N.R. PENSION TRUST FUNDS (1976 to 1983)
Based on Pension Trust Funds Annual Reports Prepared by C.N.R.

The figures in columns 2 and 3 below are all based on the investment earnings each year including unrealized gains and losses. The yield is on a market to market basis of the C.N.R. pension trust funds assets as shown in audited financial statements published by C.N.R. The calculations in columns 2 and 3 were made by Canadian Railways Employees' Pension Association.
The figures in columns 5, 6, 7 and 8 were calculated and published by Pension Finance Associates, a Wood Gundy company.

Based on C.N.R. Figures				Pension Finance Associates (Wood Gundy)			
Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8
				First Quartile Breaks		Median Breaks	
Year	Yield*	Moving Four Year Average	Consumer Price Index	One Year	Moving Four Year Average	One Year	Moving Four Year Average
1976	9.89%						
1977	8.61%		9.5%	10.3%		9.1%	
1978	13.05%		8.4%	15.6%		13.4%	
1979	14.24%	11.45%	9.8%	17.8%		15.0%	
1980	18.68%	13.65%	11.2%	21.5%	15.6%	17.9%	13.7%
1981	3.33%	12.33%	12.1%	3.4%	13.3%	1.3%	11.8%
1982	16.66%	13.23%	9.3%	25.5%	15.2%	21.9%	13.8%
1983	19.85%	14.63%	5.8%	Figures not yet available - May 23, 1984			

*Total fund on a market to market basis, (not including the unfunded liability).
Based on comparative figures for the first quartile for each year shown, C.N.R. did not qualify to be included in that group.
Based on comparative figures for the median breaks, C.N.R. was below the median figures in each year except the years 1980 and 1981.
If their financial performance with the pension funds was a little bit better it could be called an average performance.

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all figures in columns 2 and 3. As well, I confirm that all figures in columns 5, 6, 7 and 8 were correctly copied from statements published by Pension Finance Associates, a Wood Gundy company.

Canadian Railways Employees' Pension Association
#406 - 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
(604) 684-8404

May 23, 1984

J. Earl White

J. Earl White, National President

EXHIBIT W-(C.N.R.)

EXCESS EARNINGS ON C.N.R. PENSION TRUST FUNDS (1976 to 1983)

The liabilities of pension trust funds are calculated by actuaries. The obligation of employees to contribute to a pension trust fund during their working years, and the obligation of a fund to pay pensions to pensioners and to survivors of pensioners, are also actuarial calculations. As long as our money--coins, currency, bank accounts, bonds, mortgages and investments generally were based on the concept that our money, our medium of exchange, was a store of value, our pensions were as solid as the Rock of Gibraltar. Inflation, especially since 1970, has caused the value of our money to fall drastically. Inflation has made a mockery of all pension funds, and especially of those which are not indexed. Interest rates rise and fall rapidly and uncontrollably. Actuaries cannot calculate realistic actuarial liabilities under these circumstances. They do not know what interest rates will be in one or two years, and much less in 10 to 15 years. Actuaries, however, can determine precisely what has happened to pension trust funds and their investments up until the last audited financial statement was published.

EXHIBIT W-(C.N.R.) reveals EXCESS EARNINGS in Columns 6 and 8 which, never before, have been revealed by Canadian National Railways, the trustee of pension trust funds owned by employees, pensioners and survivors.

Col 1	Column 2	Col 3	Column 4	Col 5	Column 6	Col 7	Column 8	Col 9
For The Years	Net Earnings on Investments on a Market Value Basis	Earnings Rate	Amount of Earnings Required to Meet Liabilities at the Assumed Earnings Rate	Assumed Earnings Rate	Excess Earnings (Earnings in Excess of the Assumed Earnings Rate)	Excess Earnings Rate	Cumulative Excess Earnings 1976 and Subsequent Years to 1983	For The Years
1976	$119,531,000	9.9%	$\frac{7.0}{9.9}$ x 119,531,000 = 84,516,869	7.%	$\frac{2.9}{9.9}$ x 119,531,000 = 35,014,131	2.9%	$ 35,014,131	1976
1977	120,131,000	8.6%	$\frac{7.0}{8.6}$ x 120,131,000 = 97,781,047	7.%	$\frac{1.6}{8.6}$ x 120,131,000 = 22,349,953	1.6%	57,364,084	1977
1978	206,078,000	13.0%	$\frac{7.0}{13}$ x 206,078,000 = 110,965,078	7.%	$\frac{6}{13}$ x 206,078,000 = 95,112,923	6. %	152,477,007	1978
1979	262,731,000	14.2%	$\frac{7.0}{14.2}$ x 262,731,000 = 129,515,282	7.%	$\frac{7.2}{14.2}$ x 262,731,000 = 133,215,718	7.2%	285,692,725	1979
1980	406,600,000	18.7%	$\frac{7.0}{18.7}$ x 406,600,000 = 152,203,209	7.%	$\frac{11.7}{18.7}$ x 406,600,000 = 254,396,791	11.7%	540,089,516	1980
1981	87,358,000	3.3%	$\frac{7.0}{3.3}$ x 87,358,000 = 185,304,848	7.%	$\frac{-3.7}{7.0}$ x 185,304,848 = -(97,946,848)	-3.7%	442,142,668	1981
1982	458,539,000	16.7%	$\frac{7.0}{16.7}$ x 458,539,000 = 192,201,976	7.%	$\frac{9.7}{16.7}$ x 458,539,000 = 266,337,024	9.7%	708,479,692	1982
1983	639,581,000	19.9%	$\frac{7.0}{19.9}$ x 639,581,000 = 224,978,241	7.%	$\frac{12.9}{19.9}$ x 639,581,000 = 414,602,759	12.9%	1,123,082,451	1983

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, confirm the accuracy of all calculations and totals in this exhibit.

Vancouver, B.C. May 24, 1984

J. Earl White

J. Earl White, National President

EXHIBIT X-(C.N.R.-1976-1983)

CONSOLIDATED STATEMENT OF RETAINED EARNINGS
CANADIAN NATIONAL RAILWAY SYSTEM

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Balance, beginning of year	$ --	$11,764,000	$ 39,782,000	$148,666,000	$315,198,000	$469,379,000	$577,522,000	$354,487,000
Net income (loss) for the year	11,764,000	28,018,000	136,105,000	208,165,000	192,726,000	193,170,000	(223,035,000)	212,333,000
	11,764,000	39,782,000	175,887,000	356,831,000	507,924,000	662,549,000	354,487,000	566,820,000
Dividend	--	--	27,221,000	41,633,000	38,545,000	38,634,000	--	42,466,000
Balance, end of year	11,764,000	39,782,000	148,666,000	315,198,000	469,379,000	623,915,000	354,487,000	524,354,000

In 1982 the net income for 1980 and earlier years was reduced by CNR. They replaced the figures above with the figures below. Editor

Balance, beginning of year, as restated (Note 5b.)	273,369,000	422,986,000
Net income for the year	188,162,000	193,170,000
	461,531,000	616,156,000
Dividend	38,545,000	38,634,000
Balance, end of year	422,986,000	577,522,000

To the right is note 5(b) published with the Consolidated Statement of Retained Earnings for the year 1982

Note 5: b) Retained Earnings

Under its governing legislation, the Company is required to pay to the Receiver General for Canada a dividend equal to 20% of net income for the year or such greater percentage as the Governor in Council may direct. Since the Company sustained a net loss for the year, no dividend has been accrued in 1982.

The Government of Canada, through the Minister of Transport, has deemed that certain Government payments to the Company in earlier years constituted a double benefit to the Company. Accordingly, an amount of $46,847,000 has been added to long-term debt as part of the Government of Canada consolidated loan, the balance of Retained Earnings at January 1, 1980 has been adjusted by $41,829,000, $4,564,000 has been charged to income for that year, and the remainder has been applied against an earlier provision.

EXHIBIT Y-(C.N.R.)

Cost figures for the escalating of pensions for the years 1971 to 1982, submitted by CNR appeared in the Minutes of Proceedings and Evidence published by authority of the House of Commons Standing Committee on Transport, Issue No. 69, dated Tuesday, June 29, 1982. This exhibit has reproduced by photography those figures for the years 1976 to 1982. The CNR Pension Trust Fund report for 1983 shows "...increases in pension benefits to pensioners and actuarial liability related to current service" to be $42,758,000. This is being treated as if it was all paid for the benefit of pensioners. CNR has been given credit for having paid $152,000,000 for the escalation of pensions during the years 1976 to 1983.

8-6-1982 Transport 69A : 21

The cost of escalating pensions is shown below:

Year	Total Liability (millions)
1976	$22.3
1977	$14.4
1978	$15.5
1979	$15.5
1980	$ 2.4
1981	$ 5.6
1982	$33.5
1983	$42.8
	152.0

The following two questions by Mr. Charles Turner, M.P. and the answers by CNR appear on pages indicated.

8-6-1982 Transport 69A : 23

Questioner: Mr. Charles Turner, M.P.

Subject: Questions about CN's pension plans

If the pension trust fund were transferred to an independent trust company at arm's length, would you object and on what grounds?

The Company would object on the grounds that the present administration of the fund is producing a greater return than could be achieved by an outside trust company.

69A : 24 Transports 8-6-1982

As CN is an entrepreneur in the pension business, how much money have they made each year during the past three years?

The Company does not consider itself an entrepreneur in the pension business. While a Division of the Company is responsible for the management and investment of the pension trust funds, these monies are completely separate from the assets of the Company, and the Company does not have access either to the funds themselves or to the earnings on investments.

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Texte*]

Mr. Forrestall: It shows you are biased against Atlantic Canada, does it not?

• 1540

Mr. Horner: I am pretty aware, Mr. Forrestall, of the role Canadian National Railway plays in Atlantic Canada and the number of companies that we are a major shareholder of in Atlantic Canada, and I can say they outnumber the companies we are shareholders in in western Canada by quite a bit.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Horner. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Horner, on page 46 of the pension trust fund statement it says: "Mortgages and loans secured by real estate—1981— $334 million". Can you answer me whether an employee of the CNR can get a mortgage with the CNR pension fund to take a mortgage on his home?

Mr. Horner: You say on page 46?

The Vice-Chairman: Of the financial statement.

Mr. Horner: No. You, as an employee, cannot borrow money directly from the CN pension fund.

Mr. Turner: But you do loan money out on mortgages. So why do you not take a risk on an employee for three reasons?—and I suggested this when you were chairman of the hearings in 1972.

Mr. Horner: Yes, I remember that.

Mr. Turner: First, you have his job as security; you also have his monthly pay-cheque; and you also have his total yearly pension contributions into the CNR pension fund. I would think he is a hell of a good guy to take a risk on.

Mr. Benjamin: Yes, at 12 per cent.

Mr. Turner: 12 per cent; and if a guy is going to pay 15 or 16 per cent, why can he not pay it into his own pension fund?

Mr. Horner: I am sure there are gentlemen here who can answer the question better than I; but I am sure, too, that the first priority of all workers on the Canadian National Railway and all pensioners is to make certain that their pension fund in itself is secure—secure against the operating costs of the CNR or against anything that may make a run on it—and that is the primary point of importance on which the investment committee gauged those investments. If they loaned it to each individual worker, and if that worker happened to become unemployed, the very existence of the investment fund may well be in jeopardy—if that happened.

Mr. Turner: I disagree with you, sir. You have his contributions into this fund. If he has $15,000 in there, why can he not get a mortgage up to the amount of $15,000? You have his money.

Mr. Horner: Perhaps Mr. Becks could explain that.

[*Traduction*]

M. Forrestall: N'est-ce pas la preuve que vous avez un parti pris contre la région Atlantique?

M. Horner: Monsieur Forrestall, je connais très bien le rôle que jouent les Chemins de fer nationaux dans la région Atlantique et le nombre de sociétés pour lesquelles le CN est le principal actionnaire dans cette région. Je suis en mesure d'affirmer que ces sociétés sont beaucoup plus nombreuses dans la région Atlantique que dans l'ouest du Canada.

Le vice-président: Merci, monsieur Horner. Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Horner, à la page 46, «États consolidés de la situation financière des caisses fiduciaires de retraite», il est indiqué: «Prêts hypothécaires et garanties immobilières—1981—$334 millions». Pouvez-vous me dire si un employé du CN peut obtenir un prêt hypothécaire de la caisse fiduciaire de retraite du CN?

M. Horner: A la page 46, dites-vous?

Le vice-président: De l'état financier.

M. Horner: Non. Il est impossible pour un employé d'emprunter directement de la caisse fiduciaire de retraite.

M. Turner: Pourtant, vous effectuez des prêts hypothécaires. Vous avez trois raisons de le faire pour vos employés. J'en avais parlé à l'époque où vous étiez président du Comité en 1972.

M. Horner: Je m'en souviens.

M. Turner: Comme garanties, vous avez le travail de l'employé, son chèque mensuel, enfin, ses cotisations annuelles à la caisse de retraite du CN. C'est un excellent risque, selon moi.

M. Benjamin: A 12 p. 100.

M. Turner: A 12 p. 100. Et si le taux est de 15 ou 16 p. 100, pourquoi ne peut-il pas le payer à sa propre caisse de retraite?

M. Horner: Je suis sûr qu'il y a des gens ici qui sont mieux placés que moi pour répondre à la question, mais je sais que le premier souci de tous les employés des Chemins de fer nationaux du Canada et de tous les retraités doit être de faire en sorte que leur caisse de retraite elle-même est garantie compte tenu des coûts d'exploitation occasionnés au CN et de toutes les autres sorties. C'est surtout sur quoi se fie le comité des placements lorsqu'il effectue des placements. Si chaque employé avait un prêt la perte d'emploi pourrait devenir un risque et l'existence de la caisse de retraite pourrait être mise en danger.

M. Turner: Je ne suis pas d'accord avec vous. L'employé a cotisé à la caisse de retraite. S'il a accumulé $15,000, pourquoi ne pourrait-il pas recevoir un prêt de $15,000? Les fonds nécessaires sont dans la caisse.

M. Horner: Monsieur Becks pourrait peut-être donner plus de précisions à cet égard.

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Text*]

Mr. A. Becks (Manager, U.S. Common Stocks, representing CN Investment Division): The reason it is difficult for direct mortgage loans is as follows: basically, it would require the setting up of an appraisal service, a credit-rating service and a collection service across the country. The trust companies and the banks have all these branch offices across the country; we would have to duplicate them, which would be very expensive.

That is why, in some cases, we have to arrange for insurance of tax payments. But even if we would give individual mortgages, we still would have to ask for market rates because it would be very unfair if we would give cheap mortgages to certain people of the company while other people are not qualified.

Mr. Turner: I did not say cheap mortgages; I said the going rate, as much as I have paid into my own pension, instead of giving it to someone else. That is the argument.

Mr. Becks: But then the cost would be substantial because we would have to set up the credit-rating service and appraisal services.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Horner, when management have negotiated contracts with the unions, have they ever suggested to the unions, the employees that they represent, that if they are willing to pay an additional 1 or 2 per cent for indexing the company will go along with the idea? There is no such thing as a free lunch; you pay for it, as Mr. Horner knows.

So has it ever been suggested by the company or the union in wage negotiations?—because we found out from Mr. McMillan the pension is negotiable.

Mr. Horner: Certainly. Certainly, the pension is negotiable, and it always has been. I do not know whether it ever has been suggested. Do you know, Mr. Atkinson or Mr. Lange, whether it ever has been suggested in wage negotiations that we would be prepared to index if they would—

Mr. G. W. Lange (Director of Compensation, CN): All I can talk about are the most recent two negotiations, which are the only ones I have participated in. The subject has been raised, and the subject was dropped during the negotiations.

But that is one of the alternatives for providing inflation protection, I agree.

Mr. Turner: When Mr. Horner, I think, was chairman of this Transport Committee, after a lot of wrangling and asking questions, Mr. MacMillan let slip that the pension plan was negotiable. I have been with the CN for 42 years, and I never knew it was negotiable. You could not touch this; it was holy ground. If you asked the union official, the general chairman, to come to your lodge meeting, he could not tell you. Oh, he would clam right up. So we finally found out.

[*Translation*]

M. A. Becks (directeur, Actions ordinaires aux États-Unis, représentant de la division des placements du CN): La raison pour laquelle il est difficile d'effectuer directement des prêts hypothécaires est la suivante: il faudrait mettre sur pied des services d'évaluation, un service de vérification du crédit et un service de perception à l'échelle du pays. Les sociétés de fiducie et les banques, elles, ont des succursales dans tout le pays. Il nous faudrait faire comme elles, ce qui pourrait se révèler très onéreux.

Déjà, dans certains cas, nous devons prendre des dispositions pour faire assurer le paiement des taxes. Autres choses. Dans le cas des prêts hypothécaires individuels, il faudrait tenir compte des taux commerciaux de façon à être juste à l'égard de tout le monde, ceux qui recevraient des prêts hypothécaires à bon marché et ceux qui n'y seraient pas admissibles.

M. Turner: Je n'ai pas parlé de prêts hypothécaires à bon marché. Le taux serait le taux courant, le montant serait celui de la pension individuelle. Il me semble que ce serait mieux que de prêter à d'autres.

M. Becks: Les coûts seraient prohibitifs puisque nous serions forcés d'établir des services de vérification du crédit et d'évaluation.

M. Turner: Monsieur Horner, la direction du CN, au moment de négocier les ententes avec ces syndicats et les employés qu'ils représentent, leur a-t-elle jamais laissé entendre que s'ils étaient prêts à verser un ou deux p. 100 de plus aux fins de l'indexation elle pourrait être amenée à en accepter l'idée? Il faut payer pour tout, comme M. Horner le sait très bien.

La société ne l'a-t-elle jamais proposé à ces syndicats au moment de négocier? Nous savons maintenant par M. McMillan que la question de la pension est négociable.

M. Horner: Certainement. La pension est négociable, elle l'a toujours été. J'ignore si cette proposition a été faite. Monsieur Atkinson, monsieur Lange, vous savez s'il a déjà été proposé lors des négociations que la société serait prête à accepter l'indexation . . .

M. G.W. Lange (directeur de la rémunération, CN): Je ne puis parler que des deux plus récentes séances de négociations, c'est-à-dire celles auxquelles j'ai participé moi-même. Le sujet a été évoqué puis abandonné au cours de ces négociations.

Je suis d'accord cependant sur le fait que c'est une protection possible contre l'inflation.

M. Turner: Lorsque M. Horner était président du comité des transports, si je me souviens bien, M. MacMillan, après beaucoup de tiraillements et de questions, avait finalement admis que le régime de pension de retraite était négociable. J'avais fait partie du CN pendant 42 ans sans savoir que c'était le cas. Il semblait que c'était absolument intouchable. Le représentant syndical, le directeur général, lorsqu'ils étaient invités aux réunions, indiquaient qu'ils ne pouvaient rien faire. Ils ne voulaient rien dire. Le chat est finalement sorti du sac.

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Texte*]

• 1545

Since that, nothing has happened. We have had the Noel Hall report, which made the suggestion that the Heritage Fund go into action. That is part of our problem. We would not need an inquiry now if you would implement the full recommendations of the Noel Hall report. What was the use of having a report and a man going right across the country talking to people if you are not going to implement it? Was it just an exercise, or what? Why do you not, Mr. Horner, lean on the officials of the CNR? You are now in a position to do something about it, and there are 56,000 or 57,000 CN employees who are looking to you for action. Why not implement the full Noel Hall report?

Mr. Horner: Like a lot of commissions and studies of government commissions—they do not necessarily always accept all or complete. Many commissioners who are making these studies recommend them with that view in mind: that they may or may not accept this in its entirety, but we will put it on the table and let them take a look at it. I think the Noel Hall report was somewhat similar.

I would like to say too, Mr. Chairman, that I appreciate all those CN employees looking to me for leadership and guidance, and I hope in due course I will be able to accommodate, I guess, most of them.

Mr. Lange: Could I add one thing to that, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Mr. Lange.

Mr. Lange: The aspect of the Heritage Fund could not be implemented unilaterally by the company, because it involves an additional contribution on the part of the employees.

Mr. Turner: Did you make this suggestion the last time you negotiated with the CN unions, just recently? Was this ever suggested? The report came out in I forget what year. Did the CN ever make any suggestion that we negotiate this and the unions pay towards it?

Mr. Lange: As I said earlier, I did not participate in all of the negotiations, but I know it was discussed. It obviously did not get implemented. It was discussed between the parties.

Mr. Turner: Was this the reason why it was not implemented—because the general chairman represented the pensioners and there was no pensioner on there who is receiving a pension of a small amount of money?

Mr. Lange: I think we discussed this morning the fact that one party is not represented at these discussions. I could not really answer whether that is the main reason.

Mr. Turner: Sir, do you think it is fair for all these pensioners across Canada not to be represented by one of their own group?

Mr. Horner: It is not fair, but it is also not fair to say that no pensioners are present. Of the ten people on the board, one

[*Traduction*]

Depuis, cependant, il n'y a pas eu tellement de progrès. Le rapport Noel Hall a bien proposé que le Fonds du patrimoine soit activé. Le problème est là. Nous n'aurions pas eu besoin de mener une enquête maintenant si vous aviez décidé de mettre en pratique toutes les recommandations du rapport Noel Hall. Pourquoi envoyer quelqu'un dans tout le pays afin de parler aux intéressés si on n'a pas l'intention d'appliquer ces recommandations? Est-ce pour la forme? Pourquoi ne faites-vous pas pression auprès des dirigeants du CN, monsieur Horner? Vous êtes en mesure d'agir, il y a 56,000 ou 57,000 employés du CN qui s'attendent à ce que vous fassiez quelque chose. Pourquoi ne donnez-vous pas suite à toutes les recommandations du rapport Noel Hall?

M. Horner: On a agit comme on agit dans le cas de toutes les enquêtes et études gouvernementales. On ne donne pas nécessairement suite à toutes les recommandations. Bien des commissaires-enquêteurs ont eux-mêmes cette attitude. Ils proposent certaines idées simplement pour que le gouvernement les examine. Je pense que le rapport Noel Hall a fait de même.

Monsieur le président, je voudrais dire que j'apprécie le fait que tous ces employés du CN s'attendent à ce que je fasse preuve de leadership et de sagesse. J'espère que je pourrai répondre aux attentes de la plupart d'entre eux au moins.

M. Lange: Puis-je ajouter quelque chose, monsieur le président?

Le vice-président: Monsieur Lange.

M. Lange: Pour ce qui est de la recommandation touchant le Fonds de patrimoine, elle ne pourrait pas être appliquée unilatéralement par la société parce qu'elle suppose une cotisation accrue de la part des employés.

M. Turner: En avez-vous fait la proposition la dernière fois que vous avez négocié avec les syndicats du CN? En a-t-il jamais été question? Je ne me souviens plus de l'année où le rapport a été publié. Le CN a-t-il jamais depuis proposé à ses syndicats de contribuer à un tel fonds?

M. Lange: Comme je l'ai dit plus tôt, je n'ai pas été présent toutes les séances de négociations, mais je sais que le sujet a déjà été abordé. Il en a été question entre les partis. Il est évident qu'il n'y a pas eu de suite.

M. Turner: La raison pour laquelle il n'y a pas eu de suite tient-elle au fait que c'était le directeur général qui représentait les retraités et qu'il n'avait pas assez de retraités comme tels touchant une faible pension?

M. Lange: Nous avons déjà parlé ce matin du fait qu'une des parties n'était pas représentée lors de ces discussions. A savoir si c'était la principale raison, je l'ignore.

M. Turner: Vous pensez qu'il est juste que tous ces pensionnés au Canada ne soient pas représentés comme tels?

M. Horner: Ce n'est pas juste, mais il n'est pas juste non plus de dire qu'il n'y a pas de retraités présents. Sur les dix

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Text*]

is a pensioner chosen by the directors and one is a pensioner chosen by the labour union. So there are two pensioners out of ten there.

Mr. Turner: The man chosen by the General Chairmen's Association, or elected by them, has to be an official of the brotherhood, and their head office is in the United States of America in Washington or Cleveland or one of these places. He also pays into the Railroad Retirement Act of the United States. He also pays into social security, because he is an employee of an American union. Therefore when he retires, it is possible for him, along with his wife, to get up to seven pensions. This is the reason why a General Chairmen's representative should not be on the committee as far as the CNR pension board is concerned.

Mr. Horner: Mr. Turner, I did not say they were a good representative of the pensioners. I just said it is unfair to say the pensioner has no representative there. A judgment could be made, and you have made a judgment, and it sounds very good to me; the sense of your logic sounds very good to me. But that is a decision on that particular pensioner. It is a decision of the labour unions, not the board.

The board, as I said this morning, is very, very willing to look favourably on receiving representation from the National Council of CN Pensioners' Associations, Inc. on a recommendation on a pensioner of their choice on that board.

• 1550

Mr. Turner: You say he represents the unions. I disagree with you, sir. He represents the officials of the unions. He does not—

Mr. Horner: All right; he is the choice of the officials of the unions.

Mr. Turner: —represent the employees, because the employees have no say as to who is going to be on the pension board.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Horner: That is an argument that the union member would have to make with the union leaders.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of questions.

The Vice-Chairman: Do you want to start off?

Mr. Nowlan: No, you go ahead, I was late— as long as you have my name down. I want to welcome Mr. Horner properly.

An hon. Member: I already did that earlier.

An hon. Member: Be nice.

Mr. Forrestall: If I can refer the chairman of the board to the brief submitted by the Canadian Railway Employees' Pension Association, Inc. earlier on this month, particularly to

[*Translation*]

membres du conseil d'administration, il y a un retraité choisi par les administrateurs et un retraité choisi par les syndicats. Il y en a donc deux sur dix.

M. Turner: La personne choisie ou élue par l'Association des directeurs généraux doit être un dirigeant de la fraternité dont le siège social se trouve à Washington, à Cleveland ou ailleurs aux États-Unis. Cette personne peut très bien avoir versé des cotisations en vertu de la Loi sur la pension de retraite dans un chemin de fer aux États-Unis. Elle a sans doute également droit à la sécurité sociale aux États-Unis parce qu'elle est membre d'un syndicat américain. Lorsqu'elle se retire, elle peut, avec son conjoint, avoir droit à cette pension. C'est pourquoi le représentant des directeurs généraux ne devrait pas siéger au comité de la Commission des pensions du CN.

M. Horner: Je n'ai pas dit qu'il y avait un représentant adéquat des retraités, monsieur Turner. J'ai dit qu'il n'était pas juste d'affirmer que les retraités n'étaient pas absolument représentés. Vous pouvez porter n'importe quel jugement que vous voulez. Celui que vous venez de porter me semble assez bon, ce que vous dites me semble logique. Il n'en demeure pas moins que la décision relative à ce représentant des retraités relève des syndicats et non pas du conseil d'administration.

Comme je l'ai dit ce matin, le conseil d'administration est parfaitement prêt à examiner favorablement une demande du Conseil national de l'association des retraités du CN voulant que le représentant des retraités à cette Commission soit celui qu'il choisit.

M. Turner: Vous dites que c'est un représentant des syndicats actuellement. Je ne suis pas d'accord avec vous. C'est un représentant des dirigeants syndicaux. Il . . .

M. Horner: Bon, disons que c'est le choix des dirigeants syndicaux.

M. Turner: . . . ne représente pas les employés parce que les employés n'ont rien à dire dans le choix de celui qui doit siéger à la Commission des pensions.

Le vice-président: Merci.

M. Horner: C'est aux membres des syndicats d'agir auprès de leurs dirigeants syndicaux.

Le vice-président: Merci, monsieur Turner. C'est à M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'ai une ou deux questions à poser.

Le vice-président: Je m'excuse, vous voulez commencer?

M. Nowlan: Non, j'étais en retard. Gardez mon nom sur votre liste. Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Horner comme il se doit.

Une voix: Je l'ai déjà fait.

Une voix: Soyez gentil.

M. Forrestall: Je renvoie le président du conseil d'administration au mémoire de l'Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada Incorporée, présenté plus tôt ce

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Texte*]

exhibits K, M, N, O and P in that brief, has Canadian National—and perhaps the chairman might be able to find out from one his officials— checked the figures in these exhibits? If so, have they found any of them to be in error? If so, which ones? If that is a massive undertaking, a written response is fine.

Mr. Horner: No, I do not think it is a massive undertaking. I have read the brief and looked at the figures, but I would rather somebody checked them who knows more about their authenticity—whether they are correct or not. Mr. Lange, would you comment?

Mr. Lange: The accounting department has checked all those figures and the figures there are accurate.

Mr. Forrestall: Well ....

Mr. Lange: We disagree with the conclusions, however.

Mr. Benjamin: That figures.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the consolidated statement of the financial position as at December 31, 1981 is in effect, I suppose, a balance sheet. On the liability side, in connection with the transfer of the share of the liability for employees of VIA Rail and CNCP Telecommunications from the CN pension trust fund, an entry appears for 1981 for a reduction of the liability of $94,590,000. It is the last entry above the balance. When such a split of pension funds is made, the reduction on the asset side is always for the same amount. It was also for $94,590,000. The only entry that appears on the asset side is the deduction of $31,780,000; it is for the share of the unfunded actuarial liability applicable to the same persons. Therefore, the assets and investments listed above were reduced in 1981 by the amount of $62,810,000. Entries could have been made, and perhaps, in my judgment, should have been made, to show that that $62,810,000 in investment or other assets was also transferred. The balance sheet could then have been read by anyone, with the amount transferred—that is the $94,500,000—the same on both sides of the balance sheet. My question, of course, is: What purpose, really, is served by Canadian National in preparing the balance sheet in this manner?

Mr. Horner: In looking at the presentation this morning, back in the tables, I would gather that the $95 million transferred came out of the $597 million, but I would let Mr. Lange, who is probably better able than I, to interpret that.

Mr. Lange: We had the actuaries of the two companies involved in each case review the situation to determine how much of the liability related to the employees being transferred. It was then agreed between the two parties what portion of that amount would actually be transferred in cash or securities. It was agreed that the amount that would be transferred was less than the amount of the liability, since there was an unfunded liability for those employees, as there is for the employees who remained with CN. You and I may disagree on the statement presentation, but I think the effect is

[*Traduction*]

mois-ci, particulièrement aux pièces K, M, N, O et P. Le président du conseil d'administration veut peut-être vérifier auprès de l'un de ses collaborateurs, le CN a-t-il confirmé les chiffres qui s'y trouvent? Y en a-t-il qui soient faux? Quels sont-ils? Si cette vérification demande trop de travail maintenant, je suis prêt à accepter une réponse par écrit.

M. Horner: Je ne pense pas que ce soit trop de travail. J'ai bien lu ce mémoire et pris connaissance des chiffres, mais je préférerais que ce soit quelqu'un qui s'y connaisse davantage que moi qui réponde à la question. Monsieur Lange, vous voulez bien vous en charger?

M. Lange: Le service de comptabilité a vérifié tous ces chiffres et confirmé qu'ils sont exacts.

M. Forrestall: Eh bien ...

M. Lange: Nous ne sommes pas d'accord avec les conclusions qui en découlent, cependant.

M. Benjamin: Il fallait s'y attendre.

M. Forrestall: L'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 1981 est un bilan, je suppose. Du côté des obligations, par suite de la mutation d'employés à VIA Rail et aux Télécommunications CNCP il y a, pour 1981, une réduction de l'obligation actuarielle de $94,590,000. C'est la dernière inscription avant le solde. Dans un tel cas, on devrait retrouver du côté de l'actif le montant correspondant. Ce montant devrait être de $94,590,000. La seule inscription du côté de l'actif est une réduction de $31,780,000. C'est la dette actuarielle non capitalisée applicable aux employés mutés. Les placements en 1981 sont donc réduits de $62,810,000. A mon avis, il y aurait dû y avoir une inscription montrant que $62,810,000 en placements doivent être transférés. Le bilan, à ce moment-là, indiquerait le même montant des deux côtés, soit $94,500,000. Ma question est celle-ci. Pourquoi le Canadien National a-t-il décidé de procéder de cette façon?

M. Horner: J'ai vérifié les tableaux présentés ce matin et il me semble que les 95 millions de dollars ont été transférés à partir du montant de 597 millions de dollars. Je vais cependant laisser M. Lange répondre à cette question puisqu'il est beaucoup mieux placé que moi pour le faire.

M. Lange: Les actionnaires des deux sociétés ont examiné la situation afin de déterminer le montant de l'obligation relatif aux employés mutés. Après quoi, les deux parties en sont venues à une entente sur le montant au comptant ou en valeurs qui devait être transféré. Ce dernier montant devait être moindre que celui de l'obligation puisqu'il y avait une certaine partie de cette obligation qui n'était pas capitalisée à l'égard de ces employés comme c'est le cas à l'égard de tous les employés du CN qui restent. Nous pouvons être d'accord ou ne pas être d'accord sur la façon dont le bilan est présenté; ce

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Text*]

to show that we transferred less money than the total amount of the liability because it was not fully funded in our plan.

• 1555

Mr. Forrestall: A needful movement then.

Mr. Lange: We got rid of the liability to the extent of the employees being transferred, and we also transferred the appropriate amount of money from our fund.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Mr. Chairman, in written to questions about the pension plan, Dr. LeClair was good enough to respond to a question by, I guess, Mr. Turner. If the pension trust funds were transferred—and I am just talking generally now—to an independent trust company, add-on swing, would you object, and on what grounds? The response was that the company would object on the grounds that the present administration of the fund was producing a greater return than could be achieved by an outside trust company. Mr. Chairman, my challenge to the chairman is: prove it.

Mr. Horner: I think that is partially correct; we are pretty proud of what the investment group has done. Also, I think Dr. LeClair could answer better than I for the words he said in his reply. But I also think that CN believes they are the ultimate recipient of any shortfall that may occur. Now we may today be very proud of what the investment group is doing with the CN pension fund, but tomorrow we may not be very proud.

By law we have to pick up that shortfall and therefore we believe, and as chairman of the board I believe, that we have to be able to ride herd very closely on that investment committee. I certainly intend to do it and that is why we say that at least three board members, and not more than six, shall be members of that investment committee to enable the board of directors to, as I say, ride herd on that investment committee because we are the ultimate recipient of any shortfall. That, to me, is the biggest reason why it should not be completely abstract or, as I think were the words used in the previous committee, at arm's length. If we did not have to pick up the shortfall then it could be at arm's length, if somebody else was going to pick it up.

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Forrestall.

Mr. Horner: Alex Becks just wants to say a word on that.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Becks.

Mr. Becks: First of all, I would like to state that the results of the CN pension funds have been one of the best in the country, and I do not think any trust company around can match these results in the past couple of years.

The Vice-Chairman: What is your job again?

[*Translation*]

qu'il indique, c'est que le transfert de l'actif est moindre que ce que représente l'obligation du fait que l'obligation n'était pas entièrement capitalisée dans le régime.

M. Forrestall: Vous n'aviez pas le choix dans ce cas.

M. Lange: Nous nous sommes départis de l'obligation relative aux employés mutés et nous avons transferré le montant approprié à partir de notre caisse.

M. Forrestall: Monsieur LeClair a eu la gentillesse de répondre à un certain nombre de questions concernant le régime de pension, dont une, je pense, qui avait été posée par M. Turner. La question avait trait à la possibilité que les caisses fiduciaires de retraite soient confiées à une société de fiducie indépendante, à un élément nouVeau, et à la réaction des dirigeants du CN. Elle visait également à connaître leurs motifs dans un cas comme dans l'autre. La société répondait qu'elle était opposée à une telle mesure parce que l'administration actuelle de la caisse produisait de meilleurs résultats que ce serait le cas avec une société de fiducie de l'extérieur. Je voudrais que le président du conseil d'administration me le prouve.

M. Horner: C'est en partie exact. Nous sommes très fiers des résultats obtenus par le comité des placements. M. LeClair est mieux placé que moi pour répondre à la question puisque c'est lui qui a répondu. Je Voulais indiquer auparavant que selon moi le CN se sent ultimement responsable de n'importe quel trou qui pourrait se produire. Nous sommes très satisfaits du comité des placements actuellement, mais qui sait si ce sera toujours le cas.

De toute façon, de par la loi le CN est obligé de combler n'importe quel manque à gagner qui pourrait se produire. En tant que président du conseil d'administration, je pense qu'il faut surveiller de très près le comité des placements. Je suis prêt à m'en charger. C'est pourquoi aussi il doit y aVoir de trois à six membres du conseil d'administration au sein du comité des placements. C'est pour que le conseil d'administration ait l'oeil sur le travail du comité des placements. C'est le CN qui est responsable de tout manque à gagner. Le travail de ce comité des placements ne doit pas se faire dans l'abstrait, il ne doit pas se faire à distance, si vous voulez. Si le CN n'avait pas à se charger du déficit, très bien, les contacts pourraient se faire à distance.

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, monsieur Forrestall.

M. Horner: Alex Becks voudrait dire quelque chose à ce sujet.

Le vice-président: Monsieur Becks.

M. Becks: Je voudrais souligner le fait que les résultats obtenus par les caisses de retraite du CN sont parmi les meilleurs au pays et qu'il n'y a de société de fiducie à mon avis qui ait pu faire mieux au cours des dernières années.

Le vice-président: Quel poste occupez-vous?

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[Texte]

Mr. Becks: I am manager of the the international investments at pension trust.

Mr. Forrestall: But you are an employee. You are paid by the trust fund.

Mr. Becks: I am paid by Canadian National.

Mr. Forrestall: By Canadian National, so you have sort of a prejudice there. I just asked you to prove it because you have just told Canadian investors that the safest, most prudent, smartest, wisest people in the country are yourselves.

Mr. Becks: No, but I have powers of independent measurement services, like Wood Gundy which measures all pension funds. We have consistently been in the top quarter in the past 10 years.

Mr. Forrestall: I am being facetious, and you know that.

Mr.Becks: Secondly, currently the costs incurred are less than one-tenth of 1 per cent administration costs. If they turned it over to a trust company, the costs would at least double and probably triple. In addition to that, the fund still would have to pay for auditing the trust companies and administering the investments of the trust company. So it is fair to say that the costs would at least double to triple for managing the fund, while the results during the past 10 years have been inferior. And as Mr. Horner referred, the company is responsible for the liability so the company would have to make up for the inferior results of the trust company or the manager.

Mr. Forrestall: While I pursue that, I would like to ask you how you differentiate between debt and liability and when you recapitalized, who paid the liability or the debt. But I did have one last quick question and, damn it all, I have forgotten what it was. I am sorry, I will pass but I did have one other question I wanted to put to Mr. Horner, but it has gone out of my mind.

• 1600

Mr. Nowlan: Just to clarify that statement, one-half of 1 per cent was for the administration costs of the pension fund?

Mr. Becks: No. Less than one-tenth of 1 per cent.

Mr. Nowlan: Less than one-tenth of 1 per cent. Would you please clarify that because we have certain accounting principles here in the parliamentary restaurant where members of Parliament are supposed to get subsidized meals. In effect, the charge for the meal pays for the food but it does not necessarily pay for the salaries of the girls and the cooks who prepare and serve the food because they are employees of the House of Commons. Does that one-tenth of 1 per cent cover all the salaries? Is that the total cost?

Mr. Becks: It covers the salaries, the office expenses—

Mr. Nowlan: The whole bit.

[Traduction]

M. Becks: Je suis directeur des placements internationaux pour la caisse de retraite.

M. Forrestall: Vous êtes employé. Vous êtes payé par la caisse de retraite.

M. Becks: Je suis payé par le Canadien national.

M. Forrestall: Par le Canadien national. Donc, vous avez un parti pris. Je vous demande de prouver vos dires lorsque vous affirmez que vous êtes les gestionnaires les plus sûrs, les plus prudents, les plus avertis, les plus habiles au pays.

M. Becks: Il y a des organismes indépendants comme Wood Gundy qui mesurent les résultats touchant les caisses de retraite. Nous avons toujours été parmi les 25 meilleurs sur 100 au cours des 10 dernières années.

M. Forrestall: Vous devez savoir que je plaisante.

M. Becks: Deuxièmement, nos frais d'administration actuellement se situent à moins d'un dixième p. 100. Si l'administration des caisses était confiée à une société de fiducie, ses frais doubleraient et même tripleraient probablement. En outre, il faudrait payer à même la caisse les frais de vérification et d'administration des placements de la société de fiducie. Il en coûterait donc deux ou trois fois plus pour l'administration de la caisse, et les résultats, aVec une société de fiducie, auraient été moindres au cours des 10 dernières années. Enfin, comme M. Horner l'a indiqué, la société est responsable des obligations de la caisse. Ce qui veut dire qu'il lui faudrait combler le manque à gagner si la société de fiducie obtenait de piètres résultats.

M. Forrestall: A ce sujet, je voudrais savoir ce que vous considérez comme des dettes, est-ce que vous le considérez comme des obligations. Je voudrais savoir également qui a payé ces obligations ou ces dettes au moment où vous avez procédé à une nouvelle capitalisation. J'avais une autre question que je voulais vous poser rapidement, mais je l'ai oubliée. Il va falloir que j'y revienne à une autre occasion. Elle s'adressait à M. Horner.

M. Nowlan: Pour être plus précis, les frais d'administration du fonds de pension représentent un demi p. 100?

M. Becks: Non, moins d'un dixième p. 100.

M. Nowlan: Moins d'un dixième p. 100. Pourriez-vous nous donner quelque précision parce que nous sommes tenus de respecter certains principes comptables au restaurant parlementaire en matière de subvention pour les repas pris par les députés. En fait, le prix des repas permet de payer l'achat de nourriture, mais pas nécessairement le salaire des serveuses et des cuisiniers qui préparent et qui servent à table étant donné qu'il s'agit d'employés de la Chambre des communes. Ce dixième p. 100 permet-il de payer les salaires également? S'agit-il du coût total?

M. Becks: Ce pourcentage couvre les salaires, les dépenses administratives . . .

M. Nowlan: Tout, quoi.

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Text*]

Mr. Becks: The whole bit.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I would like the chairman to comment on the impact on the pension fund of Mr. MacEachen's reduced or de-indexing .... Have you made an initial judgment on how this will impact on the ... ?

Mr. Horner: No. I really have not. I think this is part and parcel of what will be going on between the Canadian National Railways and Treasury Board today and the next few days.

Mr. Forrestall: As you know, Mr. Horner, Mr. Chairman, we will seek a reference similar to the one we had earlier that you are somewhat familiar with, and at that time perhaps we can look into it in more depth. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

I see that Mr. McRae has arrived and we now have a quorum. Perhaps we can look after a couple of housekeeping items before we go back to Mr. Benjamin—these are all motions that you will adore, Mr. Benjamin; I am sure you will not mind if we take a bit of your time.

Mr. Benjamin: It had better not be on my time.

The Vice-Chairman: I would like to advise the members that the subcommittee met and the resolution that was passed at our meeting of June 8, 1982, reads as follows:

> That this Committee seek in its Report to Parliament on the Annual Report of the Canadian National Railways for 1980 and 1981, a reference from the House to this Committee enabling a thorough review of CN Pensions, together with the necessary authority to call witnesses, to require information, to engage professional and technical advisers and to travel within Canada and report back no later than December 31, 1982.

I ask the members for unanimous consent to rescind the above resolution. Would someone move a motion?

Mr. Turner: I so move.

Motion agreed to.

The Vice-Chairman: We have a new resolution to be moved by Mr. Forrestall. Would you read the new motion, Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: This is subject, Mr. Chairman, to your view. At an earlier meeting, through slight misadventure, I worded a motion that was acceptable to the committee in error. If I

[*Translation*]

M. Becks: Tout, c'est exact.

Le vice-président: Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais que le président nous parle des retombées de la déindexation des fonds de pension ... Est-ce que vous avez déjà fait quelque calcul à ce sujet?

M. Horner: Non, pas à vrai dire. Je crois qu'il en sera entre autres questions dans les discussions qui auront lieu au cours des prochains jours entre les Chemins de fer nationaux et le Conseil du Trésor.

M. Forrestall: Comme vous le savez, monsieur Horner, nous allons essayer de demander que l'on fasse une étude à ce sujet du même type que celle que nous avons faite avant et que vous connaissez un peu, et à cette occasion nous étudierons la question plus en détail. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Foresstall.

Je vois que M. McRae est arrivé et nous avons maintenant le quorum. Nous pourrions peut-être passer à l'étude de quelques questions de régie interne avant d'en revenir à M. Benjamin—il s'agit d'un ensemble de motions qui vous feront très certainement grand plaisir, monsieur Benjamin; en conséquence, si j'empiète un peu sur votre temps de parole c'est parce que je sais que cela ne vous fait rien.

M. Benjamin: Je préférerais qu'on n'empiète pas sur mon temps de parole.

Le vice-président: Je voudrais signaler aux membres du comité que le sous-comité s'est réunit et qu'une motion a été adoptée lors de la séance du 8 juin 1982, qui se présente de la façon suivante:

> Que le Comité, dans son rapport au Parlement sur les rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour les années 1980 et 1981, tente d'obtenir la permission de la Chambre pour lui permettre de faire une étude approfondie des pensions du CN, ainsi que le pouvoir nécessaire pour convoquer des témoins, pour demander des renseignements, pour embaucher des conseillers professionnels et techniques et pour voyager à l'intérieur du Canada et d'en faire rapport au plus tard le 31 décembre 1982.

Je demande aux membres s'il y a consentement unanime pour abroger cette motion. Quelqu'un propose la motion d'abrogation?

M. Turner: Moi.

La motion est adoptée.

Le vice-président: Nous avons maintenant une nouvelle motion proposée par M. Forrestall. Voudriez-vous donner lecture de cette nouvelle motion, monsieur Forrestall, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Cela dépend de ce que vous en pensez, monsieur le président. Au cours d'une séance antérieure, j'avais rédigé une motion qui avait induit le comité en erreur.

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

LETTER OF TENDER OF COMMON SHARES OF

SIEBENS OIL & GAS LTD.

tendered pursuant to the Offer to Purchase
dated September 29, 1978
of

CANPAR OIL & GAS LTD.

IMPORTANT: To accept the Offer of CANPAR OIL & GAS LTD., this form should be completed, signed and sent to the Depositary named on the reverse hereof, together with your certificates for common shares of Siebens Oil & Gas Ltd. or guarantee of delivery of your certificates. *The Offer is open for acceptance in the manner hereinafter specified until the close of business October 13, 1978.* **Your broker, bank or trust company will assist you in completing this form.**

Please Read Carefully the Instructions on the Reverse

To Montreal Trust Company (the "Depositary"):

The undersigned hereby acknowledges receipt of the Offer to Purchase dated September 29, 1978, and Information Circular dated September 22, 1978, and irrevocably and unconditionally accepts (with respect to the shares tendered hereby or guaranteed to be transmitted as indicated below) the Offer of CANPAR OIL & GAS LTD. ("CANPAR") contained therein (the "Offer") to purchase common shares (the "Shares") of Siebens Oil & Gas Ltd. ("Siebens") at a price of $38.40 (Canadian) per Share net to the seller in cash, subject to all terms and conditions set forth therein. In accordance with the Offer the undersigned hereby tenders the following certificates for Shares for the transfer and sale to CANPAR (which certificates are transmitted herewith, unless the guarantee of delivery is executed below):

Name as it appears on Certificate(s) NOTE (1)	Certificate Number(s)	Number of Shares Represented by Certificate	Number of Shares Tendered from Certificate NOTE (2)

Unless otherwise indicated under Special Payment Instructions below, please issue the cheque for the purchase price to the order of the undersigned and mail it to the address following the signature of the undersigned at the end of this letter. Unless otherwise indicated under the Special Delivery Instructions below, if any of the Shares delivered herewith are not purchased by CANPAR for any reason, please return the certificates representing such Shares (and accompanying documents, as appropriate) to the undersigned at the address shown at the end of this letter.

The undersigned understands that tender is not made in acceptable form until timely receipt by the Depositary of this Letter of Tender, duly signed, together with all accompanying evidences of authority.

Except as stated in the Offer, tenders are irrevocable.

The undersigned warrants that the undersigned has full authority to sell, assign and transfer the above-described Shares, and that CANPAR will acquire good title thereto, free and clear of all liens, charges and encumbrances and not subject to any adverse claim, when the same are purchased by it. The undersigned will, upon request, execute or furnish any additional documents which in CANPAR's judgment may be necessary or desirable to complete the sale and transfer of the above-described Shares.

In consideration of the Offer and the payment of the purchase price specified therein, the undersigned hereby sells, assigns and transfers unto CANPAR or its order so many of the Shares of Siebens tendered hereby as CANPAR is to purchase under the terms of the Offer, and hereby irrevocably constitutes and appoints the Depositary attorney with respect to such Shares, with full power of substitution, to deliver such Shares, together with all accompanying evidences of authority, to or upon the order of CANPAR against receipt (as the undersigned's agent) of the purchase price therefore, to cause such Shares to be transferred on the books of Siebens and to otherwise exercise all rights of beneficial ownership of such Shares (such power of attorney being deemed to be a power coupled with an interest).

By executing this Letter of Tender, the tendering shareholder irrevocably appoints such nominee(s) as CANPAR may select to act for him, to the extent of said shareholder's rights with respect to the Shares tendered, effective when, and only to the extent that, CANPAR purchases such Shares.

All authority herein conferred or agreed to be conferred shall survive the death or incapacity of the undersigned, and all obligations of the undersigned hereunder shall be binding upon the heirs, personal representatives, successors and assigns of the undersigned.

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

Siebens
OIL & GAS LTD.
300 Three Calgary Place, Calgary, Alberta T2P 0J1

TO: THE HOLDERS OF COMMON SHARES
OF SIEBENS OIL & GAS LTD.

The Plan of Arrangement between the Company and its shareholders set forth in the Information Circular mailed to shareholders and dated September 22nd, 1978 ("Information Circular") has been approved by the requisite majorities of the shareholders of the Company and has been sanctioned by a final Order ("Order") of the Supreme Court of Alberta.

The Information Circular contains copies of the Plan of Arrangement and the Agreement between the Company and Canpar Oil & Gas Ltd. with respect thereto including the conditions to be satisfied prior to the Plan of Arrangement becoming effective. One of such conditions is the filing of the Order with the Registrar of Companies for the Province of Alberta and it is expected, if all of the other conditions are satisfied, that this filing will be effected on January 3rd, 1979.

The Plan of Arrangement provides that a person (other than holders whose address of record is in the United States of America or in any territory, possession or area subject to its jurisdiction) who is the registered holder of common shares of the Company may, by depositing an election form **prior to 4:00 p.m. Calgary time on January 2, 1979**, elect to exchange, upon the Plan of Arrangement becoming effective, **ALL** of his common shares of the Company into Redeemable Preferred Shares of the Company and may further elect to have the resulting Redeemable Preferred Shares purchased by the Company at $38.50 (Canadian) per share.

If you wish to have **ALL** of the common shares registered in your name exchanged, upon the Plan of Arrangement becoming effective, into Redeemable Preferred Shares of the Company, **AND WISH** to have the resulting Redeemable Preferred Shares purchased by the Company at $38.50 (Canadian) per share, ELECTION "A" ON THE ENCLOSED ELECTION FORM SHOULD BE MARKED WITH AN "X" and the completed form **timely deposited** with Montreal Trust Company as outlined therein. If you wish to have **ALL** of the common shares registered in your name exchanged, upon the Plan of Arrangement becoming effective, into Redeemable Preferred Shares **BUT DO NOT WISH** to have the resulting Redeemable Preferred Shares purchased by the Company, ELECTION "B" ON THE ENCLOSED ELECTION FORM SHOULD BE MARKED WITH AN "X" and the completed form **timely deposited** with Montreal Trust Company as outlined therein. A self addressed envelope is enclosed for use should you wish to make one of the above elections.

It is not necessary under the Plan of Arrangement for the shareholders to make any election. IF NO ELECTION IS MADE, ALL OF THE COMMON SHARES OF THE COMPANY REGISTERED IN THE NAME OF THE SHAREHOLDER WILL, UPON THE PLAN OF ARRANGEMENT BECOMING EFFECTIVE, BE PURCHASED BY CANPAR OIL & GAS LTD. FOR THE CASH PRICE OF $38.50 (CANADIAN) PER SHARE IN ACCORDANCE WITH THE TERMS OF THE PLAN OF ARRANGEMENT.

In the Information Circular, the Company estimated the paid-up capital of each Redeemable Preferred Share issued to shareholders who elect to convert common shares to be $5.36 and the premium payable on its repurchase or redemption by the Company to be $33.14. In addition, the Information Circular stated that:

> **"The Company understands that the tax consequences of the purchase by the Company of the Redeemable Preferred Shares pursuant to an election under the Plan of Arrangement or their ultimate redemption by the Company may be different from those which would result from the purchase by Canpar of Common Shares. As Income Tax considerations may be important in a shareholder's assessment of the Plan of Arrangement and the elections provided thereunder and because the law in this area is complex and has undergone recent amendment, it is recommended that shareholders consult their tax advisors."**

If the Plan of Arrangement becomes effective on January 3rd, 1979 as expected, the Company will advise each of its former common shareholders of this fact and provide instructions (and transmittal forms) as to how they receive payment of $38.50 (Canadian) per share or, in the case of shareholders making Election B on the enclosed form, how they receive certificates for Redeemable Preferred Shares.

Yours truly,

D. E. McPHEE,
Secretary

APPENDICE "TRPT-11"

INFORMATION FOURNIE PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.

Question posée par M. D.F. Mazankowski, c.p.

Objet: Pension moyenne versée aux retraités du CN

Après vérification additionnelle, nous nous sommes aperçus que certaines données incluses dans notre réponse étaient incorrectes. Nous joignons l'information corrigée selon le même format utilisé antérieurement.

L'information précédente était basée sur des données informatiques qui devaient exclure toutes les augmentations de prestations mais qui en réalité excluaient seulement les augmentations de prestations pour les années 1981 à 1983. Les augmentations applicables aux années antérieures à 1981 n'étaient pas exclues et le sont dans les données ci-dessous.

On trouvera ci-dessous le montant moyen de pension versé aux retraités du CN au 31 décembre 1983 en vertu des régimes de retraite de 1935 et de 1959, ventilé par catégories (retraités depuis 10 ans, 12 ans, 15 ans ou plus) :

Mensualité moyenne :

$575.42 compte tenu de la majoration du 31 décembre 1983
$534.04, sans cette majoration

Année du départ à la retraite	Majoration incluse	Sans la majoration
1968 et avant (plus de 15 ans)	334.72	184.13
1969 (15 ans)	352.10	233.28
1972 (12 ans)	357.61	284.55
1974 (10 ans)	357.70	350.66
1982	-	992.74
1983	-	1 070.07

APPENDICE "TRPT-12"

MÉMOIRE

présenté au

COMITÉ PERMANENT DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES DES TRANSPORTS

sur la

CAISSE FIDUCIAIRE DE RETRAITE DU C.N.

PRÉSENTÉ

à OTTAWA, ONTARIO, le

28 mai 1984

par le

BUREAU NATIONAL

de

L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS

406-402 West Pender Street

VANCOUVER, C.-B V6B 1T6

Nº de téléphone (604) 684-8404

ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS

SIÈGE SOCIAL

406-402 West Pender Street

VANCOUVER, C.-B. V6B 1T6

Nº de téléphone: 684-8404

le 28 mai 1984

Le présent mémoire a été adressé personnellement
et livré à tous les membres du

Comité permanent de la Chambre des communes des Transports
Édifices du Parlement
Ottawa, Canada K1A 0A6

Objet: Régime et Caisse de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada

La présente lettre a été rédigée au nom des membres de l'Association des pensionnés des chemins de fer canadiens bénéficiaires du Régime de retraite du CN afin d'exprimer leur consternation devant l'insuffisance ou l'absence de rajustements à leurs pensions pour remédier à leur pauvreté initiale et à la détérioration constante de leur valeur provoquée par l'augmentation du coût de la vie.

Elle a aussi été rédigée au nom des autres membres de l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens actuellement au service des Chemins de fer nationaux du Canada ou de leurs filiales, qui doivent, en qualité d'employés, contribuer aux régimes de retraite dont la compagnie de chemins de fer ou l'une de ses filiales est le fiduciaire. Ces régimes donneront à

l'employé, lors de sa retraite, une prestation fixe pour le reste de ses jours. Les employés en service à l'heure actuelle peuvent donc s'attendre, à leur retraite, à recevoir une pension honnête ou presque, qui se détériorera très rapidement si l'on se fie à l'insuffisance des prestations versées aux retraités à l'heure actuelle. Cependant, si le taux d'inflation augmente, comme tout semble l'indiquer, ces prestations perdront proportionnellement de leur valeur d'achat plus rapidement.

La Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada verse actuellement des pensions à un peu plus de 45 000 retraités et est en train d'accumuler suffisamment d'actifs pour financer les pensions qui seront éventuellement accordées aux employés en poste à l'heure actuelle, qui contribuent au régime (environ 67 000). En 1982, le total des pensions mensuelles versées aux retraités des Chemins de fer nationaux du Canada a été d'environ 220 millions de dollars. À partir du taux présumé de 7 % d'intérêt annuel de la dernière évaluation des actuaires du régime du CN, nous estimons que l'obligation actuarielle pour les versements de pensions devait s'élever à environ 1,500 millions au 31 décembre 1982 (1 500 000 000 $). En 1983, le total des pensions mensuelles versées aux retraités du CN a été d'environ 246 millions de dollars. À partir du 7 % de taux d'intérêt annuel présumé de la dernière évaluation des actuaires du régime du CN, nous estimons que l'obligation actuarielle pour les versements de pensions devait s'élever à environ 1,720 millions de dollars au 31 décembre 1983 (1 720 000 000 $).

Nous pensons qu'il existe un rapport direct entre l'indexation des pensions que la Caisse de retraite du CN peut permettre d'accorder (et devrait être

moralement obligée d'accorder en l'absence d'obligations légales) et le rendement des placements des sommes versées. Le produit de l'investissement de la Caisse de retraite provient de l'intérêt, d'hypothèques, de dividendes et de gains en capital matérialisés. Les gains en capital non matérialisés sont un facteur important de recettes sur lesquels le CN n'a publié aucun état de résultats. Le CN divulgue son taux des résultats à la valeur comptable. Le chiffre est généralement peu élevé. Le taux des résultats que le CN ne publie pas est généralement celui calculé au prix courant du marché. Chaque année, le taux de rendement fondé sur le prix courant du marché est généralement beaucoup plus élevé que celui calculé à partir de la valeur comptable.

L'ANNEXE T ci-jointe est une EXPLICATION DES CALCULS DU TAUX DE RENDEMENT. Suivent ensuite l'ANNEXE U-CN-1976 et d'autres ANNEXES pour toutes les années subséquentes jusqu'à 1983 inclusivement. L'ANNEXE V-(C.N.) est aussi jointe à la présente lettre. Elle renferme la liste des recettes annuelles de placement réalisées sur les actifs de la Caisse fiduciaire de retraite du CN (calculées au prix courant du marché) pour chacune des années de 1976 à 1983 inclusivement. De plus, l'ANNEXE V-(C.N.) indique les produits de la moyenne quadriennale mobile (arithmétique) au cours des périodes de 1976 à 1979, 1977 à 1980, 1979 à 1981, 1979 à 1982 et 1980 à 1983.

Les produits fondés sur la croissance annuelle des caisses calculés au prix courant du marché et les produits moyens calculés à l'aide de moyennes quadriennales mobiles sont la base et l'intervalle généralement reconnus

pour mesurer le rendement relatif des placements des caisses de retraite par les compagnies offrant des services de ce genre p. ex. Wood Gundy Ltd. L'ANNEXE V révèle sans équivoque que le produit net calculé au prix courant du marché est très important. Les indexations spéciales qu'a consenti le CN chaque année sont nettement "des miettes tombées de sa table de banquet". La nourriture placée sur la table chaque année provient en grande partie du rendement des fonds investis par les employés en poste à l'heure actuelle et les anciens employés. Le CN prétend qu'il verse environ deux fois ce que versent les employés. De telles affirmations sont extrêmement trompeuses puisque le CN inclut dans son calcul l'intérêt sur les dettes contractées par lui de 1935 à aujourd'hui. Les paiements d'intérêt sont une pénalité pour un paiement différé et non une contribution. En réalité, le CN contribue pour beaucoup moins que les employés.

À la valeur marchande, les recettes nettes des placements pour 1983, ANNEXE U-(C.N.-1983), ont été de: 639 581 000 $

À la valeur marchande, le taux de rendement net pour 1983 a été de: 19.9 %

Le taux présumé actuariel des recettes du CN sur l'actif pour 1983 a été de 7.0 %

Le total de recettes requis pour faire face à l'obligation actuarielle au taux présumé de 7% était de $\frac{7}{19,9}$ X 639 581 000 $ = 224 978 241 $

Les recettes excédentaires, au-delà de 7 %, réalisées pour 1983 ont été de $\frac{12,9}{19,9}$ X 639 581 000 = 414 602 759 $

Dans l'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1983, l'actuaire dont les services avaient été retenus par le CN, M. Geoffrey B. White, a attesté que suite à son expertise actuarielle, la dette actuarielle de la société avait été réduite de 126 759 000 $. Cette nouvelle évaluation actuarielle a engendré un autre excédent au compte de la caisse de retraite en fiducie. Aux recettes de 1983 excédant le taux présumé de rendement de 7 % de 414 602 759 $ (voir annexe W), nous devons maintenant ajouter la réduction de la dette actuarielle de 126 759 000 $ (voir le rapport annuel du CN mentionné plus haut). L'excédent total des recettes présumées pour 1983 a donc été de 541 361 759 $.

Environ la moitié de cet excédent, disons 270 758 000 $, peut être imputée à l'actif servant aux prestations versées aux retraités. Le CN a déclaré que pour 1983, le coût des indexations des prestations versées aux pensionnés et de la dette actuarielle reliée aux services courants avait été de 42 758 000 $ (voir ANNEXE Y). Par conséquent, on peut donc en déduire que l'actif accumulé, grâce aux cotisations versées par les retraités d'aujourd'hui, à la part du CN et à la diminution de la dette actuarielle, a permis de réaliser un profit de 228 millions de dollars. Compte tenu que le CN a toujours versé une part moins importante que les employés, au moins la moitié des 228 millions de profit réalisé en 1983 sur l'actif réservé aux prestations versées aux retraités et sur la réduction

de la dette actuarielle provient des fonds versés antérieurement par les retraités d'aujourd'hui. Les 114 000 000 $ en question, ou davantage, expropriés par le CN de l'actif réservé aux pensions versées aux pensionnés actuels pour réduire sa dette à l'égard des caisses fiduciaires de retraite constituent à n'en pas douter un VOL de la part des CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA! Et cette pratique dure depuis nombre d'années.

Plusieurs États des États-Unis ont des compagnies de chemins de fer américaines en exploitation sur leur territoire appartenant en totalité ou contrôlées, directement ou indirectement, par les Chemins de fer nationaux du Canada. Dans la plupart des États où des filiales du CN de ce genre sont en exploitation, il existe aussi des lois particulières aux États au sujet des régimes de retraite. Ces lois (Blue Sky laws) prévoient que lorsqu'un employeur exige de la part de ses employés qu'ils contribuent à un régime de retraite administré par lui (comme le fait le CN au Canada pour ses employés canadiens), on considère alors que l'employeur vend des investissements à ses employés et qu'il doit se conformer à toutes les lois des États au sujet de la vente de titres et des bénéfices de placement réalisés.

Comme nous l'avons déjà expliqué à l'avant dernier paragraphe, le CN, pour l'année 1983, s'est approprié environ 114 millions de dollars à ses propres fins et à son avantage, somme qu'avaient rapportée les cotisations versées en totalité par les pensionnés quand ils étaient encore actifs, et à laquelle le CN n'avait contribué en aucune façon. En vertu des lois américaines qui s'appliquent dans la plupart des États où le CN a des filiales, ces dernières doivent verser aux retraités tous les profits

réalisés qui peuvent être imputées à l'actif réservé aux pensions versées aux pensionnés. Lorsqu'un bénéfice de 114 millions de dollars proviendrait des cotisations versées par les retraités lorsqu'ils étaient encore employés, la loi de l'État obligerait alors le fiduciaire à accroître leurs pensions de façon à ce qu'ils reçoivent tous les profits générés par leur argent.

Les recettes excédentaires produites par les fonds versés par les employés doivent leur être remboursées lorsqu'ils sont au service de filiales des États-Unis qui doivent obéir aux lois américaines.

Il semblerait tout à fait évident que la législation canadienne a bien du retard pour ce qui est d'empêcher les compagnies de chemins de fer canadiennes de dépouiller les employés et les retraités de leur bien, elles qui se réclament d'avoir des frais exhorbitants et qui publient des déclarations totalement mensongères à cet égard.

Nous voudrions aussi ajouter que les cotisations à la Caisse de retraite du CN sont une condition d'emploi pour ses employés actifs. Ceux dont l'emploi se termine et qui choisissent d'obtenir un remboursement de leurs cotisations reçoivent une somme forfaitaire majorée d'un versement d'intérêt équivalent à 3 % annuellement jusqu'au 30 juin 1976 et à 4 % pour les années subséquentes calculé annuellement. La Caisse de retraite du CN a aussi rapporté 19,9 % d'intérêt en 1983 sur toutes ces cotisations qui seront éventuellement remboursées, ce qui constitue une source de profit considérable pour la caisse de retraite. Nous pensons que l'intérêt crédité aux cotisations d'un employé devrait être directement proportionnel

au rendement de l'investissement de l'actif de la caisse de retraite ou qu'il devrait à tout le moins équivaloir au taux d'intérêt que donnent les institutions bancaires pour les comptes d'épargne sans chèque. Le Manitoba a récemment promulgué une loi qui va dans le sens de ce que nous défendons, exigeant que l'intérêt soit crédité aux cotisations de l'employé versées aux régimes de pension des habitants du Manitoba.

L'ANNEXE W-(C.N.) révèle les recettes excédentaires dépassant le taux de rendement présumé pour chaque année de 1976 à 1983 de la Caisse fiduciaire de retraite du CN.

Pour les huit années, le total des recettes excédentaires est de 1 123 082 451 $. La moyenne annuelle dépasse les 140 000 000 $.

Si le CN peut continuer pendant encore dix ans ce VOL lucratif au même rythme, il aura réussi à réduire sa dette non capitalisée à moins de 100 000 000 $. Au cours des deux dernières années, les recettes excédentaires ont été de 266 337 024 $ et de 414 602 759 $ respectivement, et la réduction de la dette actuarielle a été de 126 759 000 $, ce qui équivaut à une réduction totale de la dette du CN de 807 698 783 $. Cela revient à une réduction moyenne de 400 000 000 $ annuellement. Ces chiffres devraient révéler de façon assez claire l'intention du fiduciaire de notre caisse de retraite.

L'ANNEXE X est un état consolidé des bénéfices non répartis du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada pour la même période de huit ans de 1976 à 1983.

L'ensemble du réseau a rapporté et conservé au cours de ces huit années un bénéfice de 524 354 000 $. Pendant cette période, la même compagnie, en sa qualité de fiduciaire de nos caisses de retraite, a accumulé des recettes excédentaires et a diminué sa dette actuarielle grâce à eux de plus du double du bénéfice réalisé par tout le réseau des chemins de fer. La majeure partie de ces recettes excédentaires a été EXTORQUÉE par le CN. Elles auraient dû être versées à ceux à qui elles revenaient de droit, les employés et les retraités.

L'ANNEXE Y reproduit certains chiffres et certaines réponses présentés par le CN au Comité permanent des Transports le 29 juin 1982.

Le CN y a fait état pour plusieurs années séparément du coût d'indexation des pensions. Nous avons reproduit ces chiffres pour les années 1976 à 1982 par photographie. Ceux de 1983 proviennent du rapport annuel. Certains d'entre eux appartiennent à la rubrique des services courants, mais pour donner au CN la meilleure représentation possible, nous avons indiqué le montant total d'indexation des pensions. Les chiffres de 1983 et le total des huit années ont été inscrits pour indiquer que le CN avait déboursé 152 000 000 $ pour l'indexation des pensions.

Le rendement excédentaire à 7 %, de 1976 à 1983, a été de 1 123 082 451 $

La dette de 1976 du CN, payée en 1975, aurait rapporté

2,9 % de plus que les 7 % déboursés par

lui = $\frac{2,9}{100}$ X 1 058 720 000 $ = 30 702 880 $

La dette de 1977, du CN payée en 1976, aurait rapporté

1,6 % de plus que les 7 % déboursés par

lui = $\frac{1,6}{100}$ X 1 072 018 000 $ = _____ 17 152 288 $

La dette de 1978, du CN payée en 1977, aurait rapporté

6,0 % de plus que les 7 % déboursés par

lui = $\frac{6,0}{100}$ X 1 239 267 000 $ = _____ 74 356 020 $

La dette de 1979, du CN payée en 1978, aurait rapporté

7,2 % de plus que les 7 % déboursés par

lui = $\frac{7,2}{100}$ X 1 212 598 000 $ = _____ 87 307 056 $

La dette de 1980, du CN payée en 1979, aurait rapporté

11,7 % de plus que les 7 % déboursés par

lui = $\frac{11,7}{100}$ X 1 170 856 000 $ = _____ 136 990 152 $

La dette de 1981, du CN payée en 1980, aurait rapporté

3,7 % de moins que les 7 % déboursés par

lui = $\frac{-3,7}{100}$ X 1 498 990 000 $ = _____ -55 462 630 $

La dette de 1982, du CN payée en 1981, aurait rapporté

9,7 % de plus que les 7 % déboursés par

lui = $\frac{9,7}{100}$ X 1 582 050 000 $ = _____ 153 458 850 $

La dette de 1983 du CN, payée en 1982, aurait rapporté 12,9 % de plus que les 7 % déboursés par lui = $\frac{12,9}{100}$ X 1 497 620 000 $ = 193 192 980 $

1 760 780 047 $

Le CN a été nommé fiduciaire, par une loi du Parlement, des caisses de retraite déposées en fiducie des employés, pensionnés, bénéficiaires et conjoints survivants d'employés du CN. La compagnie n'a pas le droit d'emprunter de l'argent de cette caisse. Elle peut retarder ses contributions pour un an ou même 20, 30 ou 40 ans. Jusqu'à 1969, le CN a payé 4 pour cent d'intérêt sur ses contributions arriérées et depuis 1969, 7 pour cent. Sa dette envers la caisse fiduciaire a crû de façon très rapide depuis 1969. Elle a atteint près d'un milliard et demi de dollars (1 500 000 000 $) au cours des dernières années. Le paiement d'intérêt annuel du CN au taux de 7 pour cent annuellement depuis 1981 a dépassé les 100 000 000 $ par année. Le CN débourse le paiement d'intérêt total chaque année. Où une société qui a besoin d'emprunter pourrait-elle trouver meilleure occasion, à un taux d'intérêt aussi ridiculement bas. Pour disposer de ces fonds, le CN n'a qu'à retarder le versement de sa part annuelle et à le laisser devenir un élément de sa "dette non capitalisée". Le paiement de ses contributions obligatoires de 1983 présente certains aspects intéressants quand on le compare à celui de 1982 (voir ci-dessous).

	1982	1983
Services courants	57 331 500 $	5 910 600 $
Réduction du principal	18 945 000*	429 000*
Intérêt de la dette non capitalisée	110 743 500	104 833 400
	187 020 000 $*	111 833 400 $*

* Tous les chiffres marqués d'un astérisque figurent au bilan de la caisse fiduciaire de retraite de l'exercice correspondant. Les versements d'intérêt ont été calculés au taux de 7 % du solde dû par le CN à la clôture de chaque exercice. Après avoir déduit le paiement de l'intérêt, le solde payé par le CN équivaut aux frais des services actuels. Les chiffres sans astérisque sont des approximations très voisines des chiffres réels.

L'actuaire-conseil du CN a déclaré que la présente évaluation actuarielle était de 126 759 000 $ inférieure à son évaluation précédente. Il a aussi calculé la valeur actuarielle des indexations des prestations de retraite versées aux retraités et de la dette actuarielle reliée aux services courants. L'augmentation se chiffrait à 40 758 000 $, ce qui veut donc dire que la diminution nette de la dette actuarielle était de 84 001 000 $ (voir le bilan de 1983).

Grâce à cette manné providentielle, le CN a réduit son paiement des frais de services courants de 57 331 500 $ (approximativement) en 1982 à 5 910 000 $ (approximativement) en 1983. La diminution frise les 90 %. Les paiements visant à réduire le principal sont descendus de 18 945 000 $ en 1982 à 429 000 $ en 1983. La réduction a été de plus de 97 % par rapport à l'année précédente. Il semble évident que le CN ne voulait pas verser de l'argent qui viendrait amoindrir sa dette non capitalisée. En effet, plus cette dette est élevée, plus le CN peut tirer partie de l'argent qu'il a la possibilité de conserver à peu de frais dans le contexte de sa structure en retardant le plus possible le paiement de ses contributions.

La page 7 du présent mémoire renferme un état des recettes excédentaires et des possibilités de rendement dont la caisse n'a pu profiter parce que le CN n'avait pas payé sa dette non capitalisée, qui révèle que les sommes en question s'élevaient à 1 760 780 047 $ _____ POUR LA SEULE PÉRIODE DE 1976 À 1983. AU COURS DE LA MÊME PÉRIODE, LE CN A COMMENCÉ À INDEXER LES PENSIONS JUSQU'À 152 000 000 $. (Voir l'annexe Y.)

La compagnie (CN), à titre de fiduciaire des caisses de retraite, tire tout ce qu'elle peut de la caisse de retraite en fiducie. Les dirigeants nous servent toutes sortes de lieux communs et laissent tomber quelques miettes aux pensionnés, mais le rendement et les petites indexations demeurent malgré tout bien minces.

M. Charles Turner, député, a présenté la question écrite suivante au CN à l'audience du 8 juin 1982:

En sa qualité d'"entrepreneur" en régimes de retraite, quels gains le CN a-t-il réalisés annuellement au cours des trois dernières années?

En partie, le CN a répondu:

La compagnie ne se considère pas comme un "entrepreneur" en régimes de retraite.

La réponse de la compagnie était techniquement juste, mais plutôt évasive. La caisse de retraite est une caisse en fiducie et le CN (la compagnie) en est le fiduciaire. À l'époque où M. Donald Gordon était président, le CN avait garanti que tous les versements dus aux pensionnés seraient faits à temps même si la caisse était temporairement à cours d'argent. (Pendant les 25 premières années (de 1935 à 1959) de la caisse fiduciaire, le CN avait promis de verser une part égale aux sommes investies par les employés. Au cours de cette période, le CN n'a pas versé un traitre sous à la caisse de retraite fiduciaire pour aucun de ses employés actifs.) Le CN s'était engagé à fournir de l'argent, le cas échéant, et à combler toutes les "insuffisances" actuarielles qui pourraient survenir. Sa garantie était assujettie à un "droit" de créditer tous les "excédents" actuariels à sa "dette non capitalisée". À cette époque, les actuaires avaient pu démontrer à M. Donald Gordon que ces garanties seraient très avantageuses pour le CN; elles constituent une véritable mine d'or.

Aujourd'hui, le CN n'est plus dans une position d'entrepreneur parce que les cotisations des employés lui sont versées en fiducie. Si elles faisaient partie d'un contrat et que le CN vendait des pensions à ses

employés de cette façon, il pourrait alors être considéré comme un entrepreneur. De la façon dont le système fonctionne, le CN a la responsabilité de combler et doit combler toutes les "insuffisances" actuarielles, et le CN a toujours reçu et continuera à recevoir tous les "excédents" actuariels. Le CN comble les insuffisances et reçoit des excédents équivalents aux insuffisances, tout comme s'il était un entrepreneur.

Le CN n'a pas un rôle d'entrepreneur, mais il retire tous les avantages qu'un tel rôle lui permettrait d'obtenir. En fait, c'est comme si le CN vivait en communauté de biens et refusait de défrayer sa part des dépenses, mais que lorsque les enfants rapportaient un tout petit peu de revenu, il s'en emparait aussi "de droit".

À toutes fins pratiques, on peut dire que le CN joue le rôle d'un entrepreneur.

L'ANNEXE Z contient 10 pages. À titre de référence, nous y avons reproduit les pages 69:41 à 69:56 des Procès-verbaux du Comité permanent des Transports du mardi 29 juin 1982.

La page 9 de l'ANNEXE Z a trait à CANPAR OIL & GAS LTD.

La page 10 de l'ANNEXE Z a trait à SIEBENS OIL & GAS LTD.

M. Charles Turner, député, a soulevé la question de l'indexation des pensions du CN et du fait qu'il avait fallu 42 ans avant de découvrir (grâce à un aveu du président du CN, M. N.J. MacMillan, devant un comité parlementaire) que les pensions pouvaient être négociées entre la compagnie et les syndicats. La discussion entre l'honorable J.H. Horner, président du Conseil, M. G.W. Lange, directeur administratif - Rémunération du CN et M. Charles Turner, député, a révélé qu'aucun progrès n'avait été fait entre le CN et les syndicats en ce qui a trait à l'indexation des pensions de la compagnie. Un tel arrangement aurait nui à la gestion lucrative des caisses fiduciaires de retraite du CN. La compagnie avait tout avantage à éterniser autant que possible les négociations à propos des pensions. Les réponses données par M. G.W. Lange du CN sont pleines de réserve et dénuées d'information. Les dirigeants syndicaux qui voulaient négocier les pensions se heurtaient à un mur de briques. Le CN était consentant à prélever les cotisations des employés, qu'ils appartiennent ou non à l'"agent de négociation autorisé". Les syndicats ont obtenu ce qu'ils voulaient relativement aux cotisations et le CN a conservé, pour sa part, le privilège de pouvoir DÉPOUILLER les caisses de retraite.

La suggestion de l'honorable J.H. Horner a l'effet que le choix de ceux qui dirigeront les négociations sur les pensions avec le CN soit fait par les membres indique clairement qu'il ne connaît pas les obstacles à la démocratie qui existent au sein de la hiérarchie des syndicats des chemins de fer. M. Charles Turner, député, est parfaitement qualifié pour en expliquer le fonctionnement. Voir les pages 1, 2 et 3 de l'ANNEXE Z.

Nous suggérons maintenant que vous lisiez les Procès-verbaux du Comité permanent des transports que nous avons reproduits aux pages 6, 7 et 8 de l'ANNEXE Z. M. Michael Forrestall, député, revient à une question posée antérieurement par M. Charles Turner, député, que nous avons reproduite à l'ANNEXE Y-(CN). La question était:

> "Auriez-vous des objections à ce que la gestion des caisses fiduciaires de retraite soit confiée à une société de fiducie indépendante et, dans l'affirmative, pour quelles raisons?"

Voici la réponse qu'avait donnée le CN par écrit:

> "La compagnie s'opposerait à un tel projet parce que l'administration actuelle lui permet de tirer un rendement supérieur à celui qu'elle pourrait obtenir avec une société de fiducie externe."

M. Michael Forrestall, député, a demandé des preuves.

L'honorable J.H. Horner a expliqué en long et en large à quel point on était fier des résultats obtenus par le comité des placements. Il a aussi fait ressortir de façon très nette que M. LeClair avait rédigé la réponse écrite au nom du CN. L'honorable J.H. Horner a ensuite enchaîné en disant:

> "... il doit y avoir de trois à six membres du Conseil d'administration au sein du comité des placements. C'est pour que le

Conseil d'administration ait l'oeil sur le travail du comité des placements. C'est le CN qui est responsable de tout manque à gagner."

M. Alex Becks, directeur des investissements internationaux pour la caisse de retraite (Division des investissements du CN) a signalé qu'il avait quelque chose à dire à ce sujet. M. Alex H. Becks dit:

"Je voudrais souligner le fait que les résultats obtenus par les caisses de retraite du CN sont parmi les meilleurs au pays et qu'il n'y a de société de fiducie à mon avis qui ait pu faire mieux au cours des dernières années."

M. Michael Forrestall enchaîna quelques secondes plus tard avec la réplique suivante que nous citons de façon partielle:

"...Je vous demande de prouver vos dires lorsque vous affirmez que vous êtes les gestionnaires les plus sûrs, les plus prudents, les plus avertis, les plus habiles au pays."

M. Becks répondit immédiatement:

"Il y a des organismes indépendants comme Wood Gundy qui mesurent les résultats touchants les caisses de retraite. Nous avons toujours été parmi les 25 meilleurs sur 100 au cours des 10 dernières années."

M. Forrestall répliqua alors:

"Vous devez savoir que je plaisante."

Ça fait des années que j'entends ce genre de discours creux de la part des représentants du siège social du Canadien national à propos des caisses fiduciaires de retraite du CN. J'ai donc décidé de vérifier la véracité de ce qu'avançait M. Alex H. Becks.

L'ANNEXE T renferme le résultat de l'examen des déclarations de M. Becks et explique simplement la méthode dont un actuaire peut se servir pour calculer la valeur comptable et la valeur basée sur le prix courant du marché du produit d'une caisse de retraite. À l'aide de cette annexe, j'ai calculé les produits de chacun des exercices de 1976 à 1983. Ces annexes portent la lettre U suivie de -(CN et la mention de l'année). J'ai ensuite fait vérifier tous mes calculs par la société d'actuaires qui a confirmé qu'ils étaient tous justes. Vient ensuite l'ANNEXE V-(C.N.).

L'ANNEXE V-(C.N.) indique aux colonnes 2 et 3 tous les gains réalisés pa· la Caisse fiduciaire de retraite du CN calculés au prix courant du marché. Les colonnes 5 et 6 contiennent les chiffres de Wood Gundy dont M. Becks a parlé à votre comité. Le premier quartile, en comparant le rendement de 200 caisses de retraite, placerait la caisse en 50e position. Aux dires de M. Becks, cette caisse faisait partie des 25 pour cent parmi les meilleures ou avait toujours été parmi les 25 meilleures sur 100 au cours des 10 dernières années.

Notre analyse révèle que de 1977 à 1983, la caisse du CN ne s'est jamais classée parmi les 25 % des meilleures caisses fiduciaires de retraite.

Dans les colonnes 7 et 8, nous avons inscrit les chiffres des valeurs médianes de Wood Gundy qui se trouvent à mi-chemin entre la caisse la mieux cotée et la caisse la moins bien cotée. Le rendement de la caisse du CN était un peu supérieur en 1980 et encore meilleur en 1981. Considéré sur la valeur médiane appliquée sur une moyenne quadriennale mobile, le rendement de la caisse du CN n'était supérieur aux chiffres de Wood Gundy que pour 1981.

Dans l'ensemble, il est évident que M. Becks a vu les choses beaucoup plus belles qu'elles ne l'étaient en réalité. Le tableau qu'il a brossé est extrêmement trompeur et ce sont les membres de votre comité permanent qui en ont été les plus dupes.

M. Becks poursuivit en disant (ANNEXE Z-(C.N.) page 7):

> "Deuxièmement, nos frais d'administration actuellement se situent à moins d'un dixième pour cent. Si l'administration des caisses était confiée à une société de fiducie, ces frais doubleraient et même tripleraient probablement. En outre, il faudrait payer à même la caisse les frais de vérification et d'administration des placements de la société de fiducie. Il en coûterait donc deux ou trois fois plus

pour l'administration de la caisse, et les résultats, avec une société de fiducie, auraient été moindres au cours des dix dernières années. Enfin, comme M. Horner l'a indiqué, la société est responsable des obligations de la caisse. Ce qui veut dire qu'il lui faudrait combler le manque à gagner si la société de fiducie obtenait de piètres résultats."

La colonne 8 de notre ANNEXE W-(C.N.) indique le total des recettes excédentaires des exercices en question. Le chiffre de chaque année d'exercice indiquait le total cumulatif des bénéfices du CN pour chaque année à partir de 1976. Il en va de même pour les recettes excédentaires et les bénéfices du CN.

M. Becks, dans sa longue explication à propos des frais d'administration se situant actuellement à moins d'un dixième pour cent sous l'administration du CN, qui doubleraient ou tripleraient si elle était confiée à une société de fiducie indépendante, jette véritablement de la confusion dans la discussion. M. Becks sait fort probablement qu'en 1982, la caisse du CN a rapporté 16,66 % selon la méthode du prix courant du marché et qu'en 1983, elle a rapporté 19,85 % selon la même méthode. Il sait aussi qu'au rapport annuel de 1983, la dette actuarielle du CN a été réduite de 126 759 000 $. Ces trois éléments, sur deux ans, représentent un bénéfice de 807 698 783 $ pour le CN.

M. Becks, avec ses remarques des plus pessimistes au sujet des frais d'administration, essaie de détourner l'attention des membres du comité permanent des bénéfices révoltants et exhorbitants que fait le CN aux

dépens de ses retraités et de ses employés. La caisse fiduciaire de retraite a investi dans de nombreuses compagnies en propriété exclusive. CANPAR OIL & GAS LTD. est l'une d'entre elles. La Division des investissements du CN, dont le président du Conseil d'administration et probablement les autres directeurs sont très fiers, a un penchant très marqué pour les possibilités d'investissement que représentent nos ressources naturelles de l'Ouest.

Au 31 décembre 1977, le total de l'actif à court terme et des placements de la Caisse fiduciaire de retraite du CN était de 1 615 470 000 $. Une ou des personnes de la Division des investissements du CN ou un dirigeant de niveau plus élevé de la compagnie a autorisé les responsables de CANPAR OIL & GAS LTD. à offrir d'acheter toutes les actions de SIEBENS OIL & GAS LTD. à 38,50 $ chacune. Le nombre d'actions émises était un peu en-deçà de 10 000 000. Les sommes requises pour financer cette opération s'élevaient à près de 385 000 000 $.

La Caisse fiduciaire de retraite du CN possède sans aucun doute une très bonne cote de crédit et pourrait emprunter d'importantes sommes d'argent à court terme. CANPAR OIL & GAS LTD. avait besoin d'environ 385 000 000 $ qu'elle n'avait pas. Nous pensons que des hauts dirigeants du CN ont accompagné ceux de CANPAR OIL & GAS LTD. à la banque ou à la société de fiducie pour garantir, à l'aide de la Caisse fiduciaire de retraite du CN, que l'argent emprunté par CANPAR serait remboursé à l'échéance.

Dome Petroleum Ltd. a demandé l'aide de CANPAR OIL & GAS LTD. au moment de l'acquisition de SIEBENS OIL & GAS LTD. Tout ce que CANPAR avait à faire

était d'obtenir une ligne de crédit et d'acheter toutes les actions offertes dans l'offre publique d'achat. Dome Petroleum n'avait plus par la suite qu'à acheter de CANPAR OIL & GAS LTD. toutes les actions ou les valeurs actives en tout ou en partie. L'acquisition de Siebens Oil & Gas Ltd. par CANPAR n'a jamais été mentionnée par les dirigeants de la Caisse de retraite du CN et encore moins expliquée.

La page 10 de l'ANNEXE Z-(C.N.) fait la lumière au sujet d'un des services auxquels CANPAR OIL & GAS LTD. a contribué. La société et ses associés ont organisé, à l'aide d'un décret du tribunal, la conversion de près de 10 000 000 d'actions ordinaires de Siebens Oil & Gas Ltd. en actions privilégiées. Deux jours après la conversion, CANPAR OIL & GAS LTD. achetait toutes les actions. Les actionnaires évitaient ainsi de payer l'impôt sur les gains en capital. Cela n'avait aucune importance pour CANPAR OIL & GAS LTD. vu qu'elle n'y perdait rien. Les actionnaires qui ont vendu leurs actions de SIEBENS ont ainsi épargné plusieurs millions de dollars et le gouvernement fédéral a perdu des revenus potentiels importants.

Il y a des règles qui interdisent d'investir dans une compagnie plus de dix pour cent des valeurs actives d'une caisse fiduciaire. Si un pépin s'était présenté dans la merveilleuse affaire de CANPAR OIL & GAS LTD., il aurait pu se produire que plus de vingt pour cent de l'actif de la Caisse fiduciaire de retraite du CN se retrouvent investis dans une même compagnie.

Les instigateurs du projet avaient planifié l'affaire de façon à éviter qu'une telle chose ne se produise. Ils ont réussi. En 1979, ils ont donc réglé le tout avec Dome Petroleum Ltd. et, sur papier, ils ont fait

beaucoup d'argent au profit de notre caisse fiduciaire de retraite. En 1979, c'était la première fois que la rubrique "pétrole et gaz" apparaissait au bilan. Le total au compte s'élevait à 53 500 000 $. Il est demeuré constant en 1980 et 1981. Parmi les notes de l'état de la situation financière au 31 décembre 1983, on retrouve à la rubrique C (IV) de l'évaluation des investissements ce qui suit:

(Traduction libre)

Les valeurs en pétrole et en gaz dont Dome Petroleum Ltd. assure la gestion sont imputées au prix coûtant. Aucune provision pour épuisement à l'égard de ces valeurs n'est prévue étant donné que la caisse détient une offre d'achat valable jusqu'au 3 janvier 1999 dont elle pourra se prévaloir pour vendre une partie quelconque des valeurs à leur prix coûtant moins les frais. D'autres valeurs sont imputées au prix coûtant moins une provision pour épuisement.

Dome Petroleum Ltd. essaie d'éviter la faillite en bonne et due forme. Le "marché" entre CANPAR OIL & GAS LTD. et DOME PETROLEUM LIMITED n'aurait probablement jamais été conclu si les directeurs qui font partie du comité des placements avaient un peu plus de poigne sur certains des rêveurs et des combinards de la Division des investissements du CN.

Le réseau des Chemins de fer nationaux du Canada compte onze directeurs. Ce sont eux qui établissent la politique du CN et qui en informent les hauts dirigeants. La politique doit servir les intérêts du CN en tant que société.

Les Chemins de fer nationaux du Canada ont été nommés fiduciaires de la caisse de retraite par le Parlement depuis le 1er janvier 1935. La responsabilité des onze directeurs à l'égard de la caisse semble consister à mettre au point et promulguer la meilleure politique possible pour la gouverne et la garde de ces caisses dont l'actif s'élève à près de 5 milliards de dollars. Il ne semble y avoir aucun conflit d'intérêts quant à la responsabilité des directeurs du CN, tout comme entre la compagnie et les caisses fiduciaires de retraite. Tout est en faveur de la compagnie.

Les apparences sont toutefois trompeuses. Il ne semble exister aucun conflit d'intérêts apparent en ce qui a trait aux directeurs du CN.

Initialement, le taux d'intérêt présumé des caisses fiduciaires de retraite avait été établi à quatre pour cent. On n'aurait jamais dû changer ce taux qui devrait être encore en vigueur aujourd'hui. Les taux de rendement plus élevés provoqués par l'inflation amèneraient des bénéfices additionnels dans les caisses dont on pourrait se servir pour indexer les pensions de façon appréciable.

En 1969, le CN a arbitrairement rehaussé le taux d'intérêt présumé de 4 pour cent à 7½ pour cent. Ce geste a engendré un excédent actuariel de 371 000 000 $ que le CN s'est approprié.

Les bénéfices de la caisse de retraite ont été si élevés au cours des dernières années que le CN a réduit le taux d'intérêt présumé de 7½ pour cent à 7 pour cent en 1981, année où il a du même coup crédité 325 000 000 $ à la caisse.

Depuis 1981, l'inflation a gonflé de façon considérable les recettes excédentaires. En 1982 et 1983, elles se sont élevées à 800 000 000 $. Le CN est un fiduciaire et n'a, à ce titre, aucun droit moral aux recettes en question.

Aujourd'hui même, nous faisons parvenir des copies du présent mémoire à l'intention du Comité permanent des Transports à tous les directeurs du CN.

Du point de vue légal, il peut n'y avoir aucun conflit d'intérêts quant à la responsabilité des directeurs, pas plus qu'entre la compagnie et les caisses fiduciaires de retraite, mais s'ils veulent bien admettre que le CN, notre ancien employeur, nous prive de centaines de millions de dollars qui nous appartiennent de plein droit, ils comprendront sûrement qu'ils ont à tout le moins l'obligation morale de mettre un frein à cette pratique sans scrupule et de commencer à verser des pensions plus élevées, comme il se doit, à ceux dont l'argent a produit les recettes excédentaires.

Nous espérons que le comité permanent posera des questions à la direction du CN au sujet de ce dont nous vous avons fait part dans le présent mémoire.

Cinquante pour cent des recettes de 800 000 000 $ réalisées par le CN au cours des deux dernières années ont été produits par l'argent versé par les retraités. Une somme de 400 000 000 $, investie à un taux annuel de 7 pour cent, permet de verser un peu plus de 57 000 000 $ en pensions annuellement. Le CN compte à l'heure actuelle 45 000 retraités et chacun d'eux

pourrait voir augmenter sa pension dès demain de 1 260 $ par année ou de 105 $ par mois la vie durant. Compte tenu des recettes excédentaires actuelles et futures, ils y ont moralement droit.

Cette abominable injustice à l'égard de retraités sans défense de la part d'une compagnie assoiffée de gains et totalement indifférente, menée par des bureaucrates grassement payés, mérite plus qu'une simple remontrance de la part du gouvernement.

Voici ce que nous recommandons au Parlement pour remédier à cette situation:

Nº 1 - Modifier dès que possible le régime du CN en mettant un terme de façon rétroactive à la clause prévoyant que le CN assume la responsabilité des insuffisances actuarielles et conserve les excédents actuariels.

Nº 2 - Nomme une société de fiducie canadienne indépendante pour assumer la garde de la caisse de retraite et la responsabilité du versement des pensions en consultation avec une société d'actuaires, selon la recommandation de M. Noel A. Hall.

Veuillez agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS

Le président national

Des copies du présent mémoire ont été postées à tous les membres du Conseil d'administration des Chemins de fer nationaux du Canada

ANNEXE T

CALCULS DES TAUX DE RENDEMENT le 1er mars 1984

Les taux de rendement à la valeur comptable et à la valeur marchande sont calculés à partir des totaux des listes des catégories des valeurs actives des caisses de retraite et ne comprennent pas la dette non capitalisée. Voici les en-têtes des cinq colonnes nécessaires:

PLACEMENTS	VALEUR MARCHANDE DE L'EXERCICE COURANT	VALEUR COMPTABLE DE L'EXERCICE COURANT	VALEUR MARCHANDE DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT	VALEUR COMPTABLE DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Les fiduciaires de caisses de retraite utilisent habituellement les chiffres des valeurs comptables (prix coûtants) pour faire la liste des valeurs actives dans leurs états consolidés de la situation financière des caisses fiduciaires de retraite. Les chiffres de l'exercice courant et de l'exercice précédent figurent normalement dans ces états. Il faudrait les reporter à chacune des colonnes mentionnées ci-dessus. La valeur marchande des obligations et des capitaux propres figurera à côté des rubriques en question ou dans les notes explicatives de l'état de la situation financière. Ces chiffres seront reportés aux colonnes VALEUR MARCHANDE DE l'EXERCICE COURANT et de L'EXERCICE PRÉCÉDENT. Pour toutes les catégories de valeurs actives dont la valeur marchande n'aura pas été publiée, on inscrira la valeur comptable de l'exercice en cause à la colonne de la valeur marchande et à celle de la valeur comptable. Quatre colonnes seront réservées aux valeurs de chaque catégorie de valeur active. Inscrire

les totaux des quatre colonnes des valeurs actives. (Lorsque les chiffres de l'EXERCICE COURANT et de l'EXERCICE PRÉCÉDENT seront indiqués, on inscrira la mention des exercices réels auxquels les chiffres se rapportent, p. ex. 1982 et 1981 ou 1979 et 1978.)

Voici la formule pour calculer le taux de rendement des bénéfices nets des placements à la valeur comptable: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

i représente le taux de rendement des placements;
I représente les bénéfices nets des placements;
A représente la valeur comptable des investissements à la fin de l'exercice précédent. (La valeur au 1er janvier de l'exercice courant faisant l'objet du calcul);
et
B représente la valeur comptable des placements au 31 décembre de l'exercice courant faisant l'objet du calcul.

Pour calculer le gain ou la perte non matérialisé:

Partir du total de la valeur marchande à la fin de l'exercice courant, soustraire le total de la valeur comptable à la fin de l'exercice courant, soustraire le total de la valeur marchande à la fin de l'exercice précédent et ajouter celui de la valeur marchande à la fin de l'exercice de l'année précédente.

Le résultat équivaut au total du gain ou de la perte non matérialisé de l'exercice courant.

À la valeur comptable des bénéfices nets des investissements, ajouter le gain non matérialisé ou soustraire la perte non matérialisée de l'exercice.

Le résultat équivaut à l'augmentation ou à la diminution nette de la valeur des placements calculée sur la valeur marchande.

La même formule s'applique pour le calcul du taux de rendement des bénéfices nets des placements calculé à la valeur marchande:

$$i = \frac{2 \times I}{A + B - I} \times 100$$

i représente le taux de rendement (des bénéfices nets des placements plus les gains non matérialisés ou moins les pertes non matérialisées sur les placements) des placements à la valeur marchande;

I représente les bénéfices nets des placements plus les gains non matérialisés ou moins les pertes non matérialisées;

A représente la valeur marchande des placements au 31 décembre de l'exercice de l'année précédente (qui correspond au solde reporté au 1er janvier de l'exercice courant);

et

B représente la valeur marchande des placements au 31 décembre de l'exercice courant ou de celui pour lequel on effectue le calcul.

ANNEXE U-(C.N.-1976)

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DU CN (1976)

Formule: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 83\,377\,000 \times 100}{1\,295\,993\,000 + 1\,461\,874\,000 - 83\,377\,000}$

Valeur comptable du taux de bénéfices net = $\frac{166\,754\,000 \times 100}{2\,674\,490\,000} = 6{,}23\ \%$

PLACEMENTS	1976 VALEUR MARCHANDE	1976 VALEUR COMPTABLE	1975 VALEUR MARCHANDE	1975 VALEUR COMPTABLE
Obligations	390 587 000 $	443 470 000 $	290 620 000 $	369 671 000 $
Hypothèques et prêts	323 413 000	323 413 000	312 034 000	312 034 000
Biens immobiliers	63 486 000	63 486 000	37 575 000	37 575 000
Capitaux propres	527 343 000	567 554 000	472 937 000	523 134 000
Placements à court terme	44 668 000	44 668 000	32 802 000	32 802 000
Fonds en banque	136 000	136 000	165 000	165 000
Comptes débiteurs	4 443 000	4 443 000	6 435 000	6 435 000
Intérêt couru et autres actifs	14 704 000	14 704 000	14 177 000	14 177 000
TOTAUX	1 368 780 000 $	1 461 874 000 $	1 166 745 000 $	1 295 993 000 $

Gain non matérialisé (perte)
= 1 368 780 000 $ - 1 461 874 000 - 1 166 745 000 + 1 295 993 000
= gain de 36 154 000 $

Bénéfices nets des placements	83 377 000 $
Ajouter le gain non matérialisé des investissements	36 154 000
Valeur marchande des bénéfices nets des placements	119 531 000 $

La formule du calcul de ce qui précède est: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

La valeur marchande du taux de rendement net se calcule comme suit

$$\frac{2 \times 119\,531\,000 \times 100}{1\,166\,745\,000 + 1\,368\,780\,000 - 119\,531\,000}$$

$$= \frac{239\,062\,000 \times 100}{2\,415\,994\,000} = 9{,}89\ \%$$

La valeur du premier quartile de Wood Gundy pour 1976 était:

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens. J'atteste l'exactitude de tous les chiffres de la "valeur comptable" et de la "valeur marchande" qui ont été reproduits à partir des rapports annuels vérifiés des caisses fiduciaires de retraite du CN. J'atteste aussi celle de tous les calculs qui ont servi à établir la valeur comptable et la valeur marchande du produit net.

L'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens
406 - 402 West Pender Street
Vancouver, C.-B. V6B 1T6

(604) 684-8404 le 22 mars 1984 J. Earl White, Président national

ANNEXE U-(C.N.-1977)

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DU CN (1977)

Formule: $i = \frac{2 \times I}{A + B - I} \times 100 = \frac{2 \times 99\ 146\ 000}{1\ 461\ 874\ 000 + 1\ 615\ 470\ 000 - 99\ 146\ 000} \times 100$

Valeur comptable du taux de bénéfices net = $\frac{198\ 292\ 000 \times 100}{2\ 978\ 198\ 000} = 6{,}66\ \%$

PLACEMENTS	1977 VALEUR MARCHANDE	1977 VALEUR COMPTABLE	1976 VALEUR MARCHANDE	1976 VALEUR COMPTABLE
Obligations	519 803 000 $	560 286 000 $	390 587 000 $	443 470 000 $
Hypothèques et prêts	329 570 000	329 570 000	323 413 000	323 413 000
Biens immobiliers	63 274 000	63 274 000	63 486 000	63 486 000
Capitaux propres	570 417 000	602 043 000	527 343 000	567 554 000
Placements à court terme	35 801 000	35 801 000	44 668 000	44 668 000
Fonds en banque	149 000	149 000	136 000	136 000
Comptes débiteurs	6 199 000	6 199 000	4 443 000	4 443 000
Intérêt couru et autres actifs	18 148 000	18 148 000	14 704 000	14 704 000
TOTAUX	1 543 361 000 $	1 615 470 000 $	1 368 780 000 $	1 461 874 000 $

Gain non matérialisé (perte)
= 1 543 361 000 $ - 1 615 470 000 - 1 368 780 000 + 1 461 874 000
= gain de 20 985 000 $

Bénéfices nets des placements	99 146 000 $
Ajouter le gain non matérialisé des investissements	20 985 000
Valeur marchande des bénéfices nets des placements	120 131 000 $

La formule du calcul de ce qui précède est: $i = \frac{2 \times I}{A + B - I} \times 100$

La valeur marchande du taux de rendement net se calcule comme suit

$$\frac{2 \times 120\ 131\ 000}{1\ 368\ 780\ 000 + 1\ 543\ 361\ 000 - 120\ 131\ 000} \times 100$$

$$= \frac{240\ 262\ 000 \times 100}{2\ 792\ 010\ 000} = 8{,}61\ \%$$

La valeur du premier quartile de Wood Gundy pour 1977 était: 10,3 %

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens. J'atteste l'exactitude de tous les chiffres de la "valeur comptable" et de la "valeur marchande" qui ont été reproduits à partir des rapports annuels vérifiés des caisses fiduciaires de retraite du CN. J'atteste aussi celle de tous les calculs qui ont servi à établir la valeur comptable et la valeur marchande du produit net.

L'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens

406 - 402 West Pender Street

Vancouver, C.-B. V6B 1T6

(604) 684-8404 le 20 mars 1984 J. Earl White, Président national

ANNEXE U-(C.N.-1978)

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DU CN (1978)

Formule: $i = \frac{2 \times I}{A + B - I} \times 100 = \frac{2 \times 128\ 114\ 000}{1\ 615\ 470\ 000 + 1\ 815\ 514\ 000 - 128\ 114\ 000} \times 100$

Valeur comptable du taux de bénéfices net = $\frac{256\ 228\ 000 \times 100}{3\ 302\ 870\ 000} = 7{,}76\ \%$

PLACEMENTS	1978 VALEUR MARCHANDE	1978 VALEUR COMPTABLE	1977 VALEUR MARCHANDE	1977 VALEUR COMPTABLE
Obligations	585 506 000 $	648 370 000 $	519 803 000 $	560 286 000 $
Hypothèques et prêts	363 461 000	363 461 000	329 570 000	329 570 000
Biens immobiliers	63 312 000	63 312 000	63 274 000	63 274 000
Capitaux propres	691 518 000	622 799 000	570 417 000	602 043 000
Placements à court terme	88 355 000	88 355 000	35 801 000	35 801 000
Fonds en banque	302 000	302 000	149 000	149 000
Comptes débiteurs	4 132 000	4 132 000	6 199 000	6 199 000
Intérêt couru et autres actifs	24 783 000	24 783 000	18 148 000	18 148 000
TOTAUX	1 821 369 000 $	1 815 514 000 $	1 543 361 000 $	1 615 470 000 $

Gain non matérialisé (perte)
= 1 821 369 000 $ - 1 815 514 000 - 1 543 361 000 + 1 615 470 000
= gain de 77 964 000 $

Bénéfices nets des placements	128 114 000 $
Ajouter le gain non matérialisé des investissements	77 964 000
Valeur marchande des bénéfices nets des placements	206 078 000 $

La formule du calcul de ce qui précède est: $i = \frac{2 \times I}{A + B - I} \times 100$

La valeur marchande du taux de rendement net se calcule comme suit

$$\frac{2 \times 206\ 078\ 000}{1\ 543\ 361\ 000 + 1\ 821\ 369\ 000 - 206\ 078\ 000} \times 100$$

$$= \frac{412\ 156\ 000 \times 100}{3\ 158\ 652\ 000} = 13{,}05\ \%$$

La valeur du premier quartile de Wood Gundy pour 1978 était: 15,6 %

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens. J'atteste l'exactitude de tous les chiffres de la "valeur comptable" et de la "valeur marchande" qui ont été reproduits à partir des rapports annuels vérifiés des caisses fiduciaires de retraite du CN. J'atteste aussi celle de tous les calculs qui ont servi à établir la valeur comptable et la valeur marchande du produit net.

L'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens

406 - 402 West Pender Street

Vancouver, C.-B. V6B 1T6

(604) 684-8404

le 22 mars 1984

J. Earl White, Président national

ANNEXE U-(C.N.-1979)

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DU CN (1979)

Formule: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 201\ 508\ 000 \times 100}{1\ 815\ 514\ 000 + 2\ 073\ 488\ 000 - 201\ 508\ 000}$

Valeur comptable du taux de bénéfices net = $\frac{403\ 016\ 000 \times 100}{3\ 687\ 494\ 000} = 10{,}93\ \%$

PLACEMENTS	1979 VALEUR MARCHANDE	1979 VALEUR COMPTABLE	1978 VALEUR MARCHANDE	1978 VALEUR COMPTABLE
Obligations	633 435 000 $	733 297 000 $	585 506 000 $	648 370 000 $
Hypothèques et prêts	350 487 000	350 487 000	363 461 000	363 461 000
Biens immobiliers	74 369 000	74 369 000	63 312 000	63 312 000
Pétrole et gaz	53 500 000	53 500 000	--	--
Capitaux propres	724 338 000	561 744 000	528 057 000	463 684 000
Placements à court terme	273 521 000	273 521 000	247 470 000	247 470 000
Fonds en banque	174 000	174 000	302 000	302 000
Comptes débiteurs	6 583 000	6 583 000	4 132 000	4 132 000
Intérêt couru et autres actifs	19 813 000	19 813 000	24 783 000	24 783 000
TOTAUX	2 136 220 000 $	2 073 488 000 $	1 817 023 000 $	1 815 514 000 $

Gain non matérialisé (perte)
= 2 136 220 000 $ - 2 073 488 000 - 1 817 023 000 + 1 815 514 000
= gain de 61 223 000 $

Bénéfices nets des placements	201 508 000 $
Ajouter le gain non matérialisé des investissements	61 223 000
Valeur marchande des bénéfices nets des placements	262 731 000 $

La formule du calcul de ce qui précède est: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

La valeur marchande du taux de rendement net se calcule comme suit

$$\frac{2 \times 262\ 731\ 000 \times 100}{1\ 817\ 023\ 000 + 2\ 136\ 220\ 000 - 262\ 731\ 000}$$

$$= \frac{525\ 462\ 000 \times 100}{3\ 690\ 512\ 000} = 14{,}24\ \%$$

La valeur du premier quartile de Wood Gundy pour 1979 était: 17,8 %

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens. J'atteste l'exactitude de tous les chiffres de la "valeur comptable" et de la "valeur marchande" qui ont été reproduits à partir des rapports annuels vérifiés des caisses fiduciaires de retraite du CN. J'atteste aussi celle de tous les calculs qui ont servi à établir la valeur comptable et la valeur marchande du produit net.

L'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens

406 - 402 West Pender Street

Vancouver, C.-B. V6B 1T6

(604) 684-8404 le 22 mars 1984 J. Earl White, Président national

ANNEXE U-(C.N.-1980)

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DU CN (1980)

Formule: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 264\,587\,000 \times 100}{2\,073\,488\,000 + 2\,419\,762\,000 - 264\,587\,000}$

Valeur comptable du taux de bénéfices net = $\frac{529\,174\,000 \times 100}{4\,228\,663\,000} = 12{,}51\ \%$

PLACEMENTS	1980 VALEUR MARCHANDE	1980 VALEUR COMPTABLE	1979 VALEUR MARCHANDE	1979 VALEUR COMPTABLE
Obligations	687 372 000 $	799 765 000 $	633 435 000 $	733 297 000 $
Hypothèques et prêts	341 256 000	341 256 000	350 487 000	350 487 000
Biens immobiliers	75 542 000	75 542 000	74 369 000	74 369 000
Pétrole et gaz	53 500 000	53 500 000	53 500 000	53 500 000
Capitaux propres	1 217 573 000	900 435 000	777 430 000	614 836 000
Placements à court terme	197 795 000	197 795 000	220 429 000	220 429 000
Fonds en banque	557 000	557 000	174 000	174 000
Comptes débiteurs	6 574 000	6 574 000	6 583 000	6 583 000
Intérêt couru et autres actifs	44 338 000	44 338 000	19 813 000	19 813 000
TOTAUX	2 624 507 000 $	2 419 762 000 $	2 136 220 000 $	2 073 488 000 $

Gain non matérialisé (perte)
= 2 624 507 000 $ - 2 419 762 000 - 2 136 220 000 + 2 073 488 000
= gain de 142 013 000 $

Bénéfices nets des placements	264 587 000 $
Ajouter le gain non matérialisé des investissements	142 013 000
Valeur marchande des bénéfices nets des placements	406 600 000 $

La formule du calcul de ce qui précède est: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

La valeur marchande du taux de rendement net se calcule comme suit

$$\frac{2 \times 406\,600\,000 \times 100}{2\,136\,220\,000 + 2\,624\,507\,000 - 406\,600\,000}$$

$$= \frac{813\,200\,000 \times 100}{4\,354\,127\,000} = 18{,}68\ \%$$

La valeur du premier quartile de Wood Gundy pour 1980 était: 21,5 %

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens. J'atteste l'exactitude de tous les chiffres de la "valeur comptable" et de la "valeur marchande" qui ont été reproduits à partir des rapports annuels vérifiés des caisses fiduciaires de retraite du CN. J'atteste aussi celle de tous les calculs qui ont servi à établir la valeur comptable et la valeur marchande du produit net.

L'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens
406 - 402 West Pender Street
Vancouver, C.-B. V6B 1T6
(604) 684-8404

le 5 mars 1984

J. Earl White, Président national

ANNEXE U-(C.N.-1981)

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DU CN (1981)

Formule: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 329\,040\,000 \times 100}{2\,419\,762\,000 + 2\,753\,352\,000 - 329\,040\,000}$

Valeur comptable du taux de bénéfices net = $\frac{658\,080\,000 \times 100}{4\,844\,074\,000} = 13{,}59\ \%$

PLACEMENTS	1981 VALEUR MARCHANDE	1981 VALEUR COMPTABLE	1980 VALEUR MARCHANDE	1980 VALEUR COMPTABLE
Obligations	807 806 000 $	957 206 000 $	687 372 000 $	799 765 000 $
Hypothèques et prêts	334 072 000	334 072 000	341 256 000	341 256 000
Biens immobiliers	83 642 000	83 642 000	75 542 000	75 542 000
Pétrole et gaz	53 500 000	53 500 000	53 500 000	53 500 000
Capitaux propres	1 148 109 000	1 035 646 000	1 217 573 000	900 435 000
Placements à court terme	268 804 000	268 804 000	197 795 000	197 795 000
Fonds en banque	199 000	199 000	557 000	557 000
Comptes débiteurs	5 394 000	5 394 000	6 574 000	6 574 000
Intérêt couru et autres actifs	14 889 000	14 889 000	44 338 000	44 338 000
TOTAUX	2 716 415 000 $	2 753 352 000 $	2 624 507 000 $	2 419 762 000 $

Gain non matérialisé (perte)
= 2 716 415 000 $ - 2 753 352 000 - 2 624 507 000 + 2 419 762 000
= perte de (241 682 000)$

Bénéfices nets des placements	329 040 000 $
Soustraire la perte non matérialisée des investissements	241 682 000
Valeur marchande des bénéfices nets des placements	87 358 000 $

La formule du calcul de ce qui précède est: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

La valeur marchande du taux de rendement net se calcule comme suit

$$\frac{2 \times 87\,358\,000 \times 100}{2\,624\,507\,000 + 2\,716\,415\,000 - 87\,358\,000}$$

$$= \frac{174\,716\,000 \times 100}{5\,253\,564\,000} = 3{,}33\ \%$$

La valeur du premier quartile de Wood Gundy pour 1981 était: 3,4 %

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens. J'atteste l'exactitude de tous les chif res de la "valeur comptable" et de la "valeur marchande" qui ont été reproduits à partir des rapports annuels vérifiés des caisses fiduciaires de retraite du CN. J'atteste aussi celle de tous les calculs qui ont servi à établir la valeur comptable et la valeur marchande du produit net.

L'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens
406 - 402 West Pender Street
Vancouver, C.-B. V6B 1T6
(604) 684-8404

le 8 mars 1984

J. Earl White, Président national

ANNEXE U-(C.N.-1982)

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DU CN (1982)

Formule: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 283\,746\,000 \times 100}{2\,753\,352\,000 + 3\,108\,228\,000 - 283\,746\,000}$

Valeur comptable du taux de bénéfices net = $\frac{567\,492\,000 \times 100}{5\,577\,834\,000} = 10{,}17\ \%$

PLACEMENTS	1982 VALEUR MARCHANDE	1982 VALEUR COMPTABLE	1981 VALEUR MARCHANDE	1981 VALEUR COMPTABLE
Obligations	1 113 510 000 $	1 118 916 000 $	807 806 000 $	957 206 000 $
Hypothèques et prêts	320 773 000	320 773 000	334 072 000	334 072 000
Biens immobiliers	184 871 000	184 871 000	83 642 000	83 642 000
Pétrole et gaz	52 861 000	52 861 000	53 500 000	53 500 000
Capitaux propres	1 266 826 000	1 123 564 000	1 148 109 000	1 035 646 000
Placements à court terme	258 490 000	258 490 000	268 804 000	268 804 000
Fonds en banque	1 969 000	1 969 000	199 000	199 000
Comptes débiteurs	10 155 000	10 155 000	5 394 000	5 394 000
Intérêt couru et autres actifs	36 629 000	36 629 000	14 889 000	14 889 000
TOTAUX	3 246 084 000 $	3 108 228 000 $	2 716 415 000 $	2 753 352 000 $

Gain non matérialisé (perte)
= 3 246 084 000 $ - 3 108 228 000 - 2 716 415 000 + 2 753 352 000
= gain de 174 793 000 $

Bénéfices nets des placements	283 746 000 $
Ajouter le gain non matérialisé des investissements	174 793 000
Valeur marchande des bénéfices nets des placements	458 539 000 $

La formule du calcul de ce qui précède est: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

La valeur marchande du taux de rendement net se calcule comme suit

$$\frac{2 \times 458\,539\,000 \times 100}{2\,716\,415\,000 + 3\,246\,084\,000 - 458\,539\,000}$$

$$= \frac{917\,078\,000 \times 100}{5\,503\,960\,000} = 16{,}66\ \%$$

La valeur du premier quartile de Wood Gundy pour 1982 était: 25,5 %

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens. J'atteste l'exactitude de tous les chiffres de la "valeur comptable" et de la "valeur marchande" qui ont été reproduits à partir des rapports annuels vérifiés des caisses fiduciaires de retraite du CN. J'atteste aussi celle de tous les calculs qui ont servi à établir la valeur comptable et la valeur marchande du produit net.

L'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens

406 - 402 West Pender Street

Vancouver, C.-B. V6B 1T6

(604) 684-8404 le 20 mars 1984 J. Earl White, Président national

ANNEXE U-(C.N.-1983)

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DU CN (1983)

Formule: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I} = \frac{2 \times 363\,102\,000}{3\,108\,228\,000 + 3\,422\,402\,000 - 363\,102\,000} \times 100$

Valeur comptable du taux de bénéfices net = $\frac{726\,204\,000 \times 100}{6\,167\,528\,000} = 11{,}77\ \%$

PLACEMENTS	1983 VALEUR MARCHANDE	1983 VALEUR COMPTABLE	1982 VALEUR MARCHANDE	1982 VALEUR COMPTABLE
Obligations	1 570 168 000 $	1 567 820 000 $	1 113 510 000 $	1 118 916 000 $
Hypothèques et prêts	305 530 000	305 530 000	320 773 000	320 773 000
Biens immobiliers	187 125 000	187 125 000	184 871 000	184 871 000
Pétrole et gaz	56 402 000	56 402 000	52 861 000	52 861 000
Capitaux propres	1 478 204 000	1 066 217 000	1 266 826 000	1 123 564 000
Placements à court terme	176 465 000	176 465 000	258 490 000	258 490 000
Fonds en banque	1 140 000	1 140 000	1 969 000	1 969 000
Comptes débiteurs	12 309 000	12 309 000	10 155 000	10 155 000
Intérêt couru et autres actifs	49 394 000	49 394 000	36 629 000	36 629 000
TOTAUX	3 836 737 000 $	3 422 402 000 $	3 246 084 000 $	3 108 228 000 $

Gain non matérialisé (perte)
= 3 836 737 000 $ - 3 422 402 000 - 3 246 084 000 + 3 108 228 000
= gain de 276 479 000 $

Bénéfices nets des placements	363 102 000 $
Ajouter le gain non matérialisé des investissements	276 479 000
Valeur marchande des bénéfices nets des placements	639 581 000 $

La formule du calcul de ce qui précède est: $i = \frac{2 \times I \times 100}{A + B - I}$

La valeur marchande du taux de rendement net se calcule comme suit

$$\frac{2 \times 639\,581\,000}{3\,246\,084\,000 + 3\,836\,737\,000 - 639\,581\,000} \times 100$$

$$= \frac{1\,279\,162\,000 \times 100}{6\,443\,240\,000} = 19{,}85\ \%$$

La valeur du premier quartile de Wood Gundy pour 1983 était:

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens. J'atteste l'exactitude de tous les chiffres de la "valeur comptable" et de la "valeur marchande" qui ont été reproduits à partir des rapports annuels vérifiés des caisses fiduciaires de retraite du CN. J'atteste aussi celle de tous les calculs qui ont servi à établir la valeur comptable et la valeur marchande du produit net.

L'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens
406 - 402 West Pender Street
Vancouver, C.-B. V6B 1T6
(604) 684-8404 le 22 mai 1984 J. Earl White, Président national

ANNEXE V-(C.N.)

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DU CN (1976 à 1983)

Données fondées sur les rapports annuels des caisses fiduciaires de retraite établis par le CN

Les chiffres des colonnes 2 et 3 ci-dessous proviennent tous des recettes réalisées sur les placements de chaque exercice financier et comprennent les gains et les pertes non matérialisés. Le produit est basé sur les prix courants du marché des valeurs actives des caisses fiduciaires de retraite du CN inscrits aux états financiers vérifiés publiés par lui. Les calculs des colonnes 2 et 3 ont été faits par l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens.

Les chiffres des colonnes 5, 6, 7 et 8 ont été calculés et publiés par une filiale de Wood Gundy, Pension Finance Associates.

Taux fondés sur les chiffres du CN				Pension Finance Associates (Wood Gundy)			
Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8
				Valeurs du premier quartile		Valeurs médianes	
Exercice	Produit*	Moyenne quadriennale mobile	Indice Consommation	Une année	Moyenne quadriennale mobile	Une année	Moyenne quadriennale mobile
1976	9,89 %						
1977	8,61 %		9,5 %	10,3 %		9,1 %	
1978	13,05 %		8,4 %	15,6 %		13,4 %	
1979	14,24 %	11,45 %	9,8 %	17,8 %		15,0 %	
1980	18,68 %	13,65 %	11,2 %	21,5 %	15,6 %	17,9 %	13,7 %
1981	3,33 %	12,33 %	12,1 %	3,4 %	13,3 %	1,3 %	11,8 %
1982	16,66 %	13,23 %	9,3 %	25,5 %	15,2 %	21,9 %	13,8 %
1983	19,85 %	14,63 %	5,8 %	Chiffres pas encore disponibles -23 mai 1984			

* Produit de toute la caisse basé sur le prix courant du marché (ne comprend pas la dette non capitalisée). À partir des chiffres comparés du premier quartile de chaque exercice, le rendement du CN n'a pu être classé dans ce groupe.

À partir de ceux des valeurs médianes, le rendement du CN était inférieur chaque année à l'exception de 1980 et 1981.

Si le rendement des caisses de retraite était un peu meilleur, il pourrait être qualifié de moyen.

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens. J'atteste l'exactitude de tous les chiffres des colonnes 2 et 3. J'atteste aussi que tous ceux apparaissant aux colonnes 5, 6, 7 et 8 ont été reproduits correctement à partir des états financiers publiés par la filiale de Wood Gundy, Pension Finance Associates.

L'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens
406 - 402 West Pender Street
Vancouver, C.-B. V6B 1T6
(604) 684-8404

le 23 mars 1984 J. Earl White, Président national

ANNEXE W-(C.N.)

RECETTES EXCÉDENTAIRES DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DU CN (1976 à 1983)

Les éléments de passif des caisses fiduciaires de retraite sont calculés par des actuaires. Ce sont aussi des actuaires qui calculent l'obligation des employés de contribuer à une caisse fiduciaire de retraite pendant leur vie active et celle d'une caisse de verser des pensions aux retraités et à leurs conjoints survivants. Tant et aussi longtemps que notre argent: monnaie, devises, comptes de banque, obligations, hypothèques et placements étaient fondés sur la notion que notre argent, notre moyen d'échange, était une valeur sûre, nos pensions étaient aussi solides que le Roc de Gibraltar. L'inflation, en particulier depuis 1970, a fait chuter la valeur de notre argent à une allure vertigineuse. Elle a rendu dérisoires tous les régimes de retraite, et surtout ceux qui ne sont pas indexés. Les taux d'intérêt montent et descendent rapidement et de façon incontrôlable. Dans de telles conditions, les actuaires ne peuvent arriver à des éléments de passif actuariels réalistes. Ils ne savent pas à quel niveau seront les taux d'intérêt dans un an ou deux et encore moins dans 10 à 15 ans. Les actuaires peuvent toutefois déterminer avec précision ce qui est arrivé aux caisses fiduciaires de retraite et à leurs placements jusqu'à la publication du dernier état financier vérifié.

L'ANNEXE W-(C.N.) renferme aux colonnes 6 et 8 les RECETTES EXCÉDENTAIRES que les Chemins de fer nationaux du Canada, le fiduciaire des caisses de retraite des employés, des pensionnés et de leurs conjoints survivants, n'ont jamais divulguées.

Col 1	Colonne 2	Col 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9
Exercice	Valeur marchande des recettes nettes des investissements	Taux de rendement	Montant de recettes nécessaire pour faire face aux obligations au taux de rendement présumé	Taux de rendement présumé	Recettes excédentaires (recettes dépassant le taux de rendement présumé)	Taux de rendement présumé	Recettes excédentaires cumulées de 1976 à 1983	Exercice
1976	119 531 000 $	9,9 %	$\frac{7,0}{9,9}$ x 119 531 000 = 84 516 869	7 %	$\frac{2,9}{9,9}$ x 119 531 000 = 35 014 131	2,9 %	35 014 131 $	1976
1977	120 131 000	8,6 %	$\frac{7,0}{8,6}$ x 120 131 000 = 97 781 047	7 %	$\frac{1,6}{8,6}$ x 120 131 000 = 22 349 953	1,6 %	57 364 084	1977
1978	206 078 000	13,0 %	$\frac{7,0}{13}$ x 206 078 000 = 110 965 078	7 %	$\frac{6}{13}$ x 206 078 000 = 95 112 923	6 %	152 477 007	1978
1979	262 731 000	14,2 %	$\frac{7,0}{14,2}$ x 262 731 000 = 129 515 282	7 %	$\frac{7,2}{14,2}$ x 262 731 000 = 133 215 718	7,2 %	285 692 725	1979
1980	406 600 000	18,7 %	$\frac{7,0}{18,7}$ x 406 600 000 = 152 203 209	7 %	$\frac{11,7}{18,7}$ x 406 600 000 = 254 396 791	11,7 %	540 089 516	1980
1981	87 358 000	3,3 %	$\frac{7,0}{3,3}$ x 87 358 000 = 185 304 848	7 %	$\frac{-3,7}{7,0}$ x 185 304 848 =-(97 946 848)	-3,7 %	442 142 668	1981
1982	458 539 000	16,7 %	$\frac{7,0}{16,7}$ x 458 539 000 = 192 201 976	7 %	$\frac{9,7}{16,7}$ x 458 539 000 = 266 337 024	9,7 %	708 479 692	1982
1983	639 581 000	19,9 %	$\frac{7,0}{19,9}$ x 639 581 000 = 224 978 241	7 %	$\frac{12,9}{19,9}$ x 639 581 000 = 414 602 759	12,9 %	1 123 082 451	1983

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des Chemins de fer canadiens. J'atteste l'exactitude de tous les calculs et totaux qu'elle renferme.

Vancouver, C.-B. le 24 mai 1984 J. Earl White, Président national

ANNEXE X-(C.N.-1976-1983)

ÉTAT CONSOLIDÉ DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Solde au début de l'exercice	-- $	11 764 000 $	39 782 000 $	148 666 000 $	315 198 000 $	469 379 000 $	577 522 000 $	354 487 000 $
Revenu net (perte) de l'exercice	11 764 000	28 018 000	136 105 000	208 165 000	192 726 000	193 170 000 $	(223 035 000)	212 333 000
	11 764 000	39 782 000	175 887 000	356 831 000	507 924 000	662 549 000	354 487 000	566 820 000
Dividendes	--	--	27 221 000	41 633 000	38 545 000	38 634 000	--	42 466 000
Solde à la fin de l'exercice	11 764 000	39 782 000	148 666 000	315 198 000	469 379 000	623 915 000	354 487 000	524 354 000

En 1982, le CN a réduit le revenu net de 1980 et de 1981. Il a remplacé les chiffres ci-dessus par les chiffres suivants. Le rédacteur

Nouveau solde au début de l'exercice (note 5b.)	273 369 000	422 986 000
Revenu net de l'exercice	188 162 000	193 170 000
	461 531 000	616 156 000
Dividendes	38 545 000	38 634 000
Solde à la fin de l'exercice	422 986 000	577 522 000

Nous avons reproduit ici la note 5(b) publiée avec l'état consolidé des bénéfices non répartis de 1982

Note 5: b) Bénéfices non répartis

En vertu de la loi qui la gouverne, la Compagnie doit verser au Receveur général du Canada un dividende de 20 % de son revenu net de l'année ou le pourcentage supérieur qu'aura déterminé le Conseil. La Compagnie ayant accusé une perte nette en fin d'exercice n'a eu aucun dividende à payer en 1982.

Le ministre des Transports, au nom du gouvernement du Canada, a jugé que certaines sommes versées à la compagnie par le gouvernement quelques années auparavant constituaient pour elle un bénéfice double. Suite à cette décision, on a ajouté 46 847 000 $ à la dette à long terme consolidée envers le gouvernement du Canada, on a rajusté le solde des bénéfices non répartis au 1er janvier 1980 de 41 829 000 $, 4 564 000 $ ont été imputés au revenu de cette année et le reste a été imputé à une dette antérieure.

ANNEXE Y-(C.N.)

Les chiffres de l'indexation des pensions de 1971 à 1982 présentés par le CN ont été reproduits dans le fascicule numéro 69 des Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des Transports de la Chambre des communes du mardi 29 juin 1982. Dans la présente annexe, nous avons reproduit par photographie les chiffres de 1976 à 1982. Le rapport de la Caisse fiduciaire de retraite du CN de 1983 indique que les augmentations des prestations versées aux retraités et la dette actuarielle reliée aux services courants se sont élevées à 42 758 000 $. On traite cette somme comme si elle avait toute été versée aux retraités. On a donné crédit au CN d'avoir versé 152 000 000 $ pour l'indexation des pensions de 1976 à 1983.

8-6-1982 Transports 69A:74

Le coût d'indexation des pensions:

Année	Obligation totale (en millions)
1976	22,3 $
1977	14,4 $
1978	15,5 $
1979	15,5 $
1980	2,4 $
1981	5,6 $
1982	33,5 $
1983	42,8 $
	152,0 $

Les deux questions suivantes posées par M. Charles Turner, député, et les réponses données par le CN figurent aux pages indiquées

8-6-1982 Transports 69A:76

Questions posées par M. Charles Turner, député

Objet: Questions sur les régimes de retraite du CN

Auriez-vous des objections à ce que la gestion des caisses fiduciaires de retraite soit confiée à une société de fiducie indépendante et dans l'affirmative, pour quelles raisons?

La compagnie s'opposerait à un tel projet parce que l'administration actuelle lui permet de tirer un rendement supérieur à celui qu'elle pourrait obtenir avec une société de fiducie externe.

69A:77 Transports 8-6-1982

En sa qualité d'"entrepreneur" en régimes de retraite, quels gains le CN a-t-il réalisés annuellement au cours des trois dernières années?

La compagnie ne se considère pas comme un "entrepreneur" en régimes de retraite. Bien que la gestion de la caisse fiduciaire de retraite et les activités de placement connexes soient confiées à une division de la compagnie, ces sommes ne font pas du tout partie de l'actif de la compagnie. La compagnie n'a pas accès à la caisse comme telle non plus qu'aux bénéfices de ses placements.

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Texte*]

Mr. Forrestall: It shows you are biased against Atlantic Canada, does it not?

• 1540

Mr. Horner: I am pretty aware, Mr. Forrestall, of the role Canadian National Railway plays in Atlantic Canada and the number of companies that we are a major shareholder of in Atlantic Canada, and I can say they outnumber the companies we are shareholders in in western Canada by quite a bit.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Horner. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Horner, on page 46 of the pension trust fund statement it says: "Mortgages and loans secured by real estate—1981— $334 million". Can you answer me whether an employee of the CNR can get a mortgage with the CNR pension fund to take a mortgage on his home?

Mr. Horner: You say on page 46?

The Vice-Chairman: Of the financial statement.

Mr. Horner: No. You, as an employee, cannot borrow money directly from the CN pension fund.

Mr. Turner: But you do loan money out on mortgages. So why do you not take a risk on an employee for three reasons?—and I suggested this when you were chairman of the hearings in 1972.

Mr. Horner: Yes, I remember that.

Mr. Turner: First, you have his job as security; you also have his monthly pay-cheque; and you also have his total yearly pension contributions into the CNR pension fund. I would think he is a hell of a good guy to take a risk on.

Mr. Benjamin: Yes, at 12 per cent.

Mr. Turner: 12 per cent; and if a guy is going to pay 15 or 16 per cent, why can he not pay it into his own pension fund?

Mr. Horner: I am sure there are gentlemen here who can answer the question better than I; but I am sure, too, that the first priority of all workers on the Canadian National Railway and all pensioners is to make certain that their pension fund in itself is secure—secure against the operating costs of the CNR or against anything that may make a run on it—and that is the primary point of importance on which the investment committee gauged those investments. If they loaned it to each individual worker, and if that worker happened to become unemployed, the very existence of the investment fund may well be in jeopardy—if that happened.

Mr. Turner: I disagree with you, sir. You have his contributions into this fund. If he has $15,000 in there, why can he not get a mortgage up to the amount of $15,000? You have his money.

Mr. Horner: Perhaps Mr. Becks could explain that.

[*Traduction*]

M. Forrestall: N'est-ce pas la preuve que vous avez un parti pris contre la région Atlantique?

M. Horner: Monsieur Forrestall, je connais très bien le rôle que jouent les Chemins de fer nationaux dans la région Atlantique et le nombre de sociétés pour lesquelles le CN est le principal actionnaire dans cette région. Je suis en mesure d'affirmer que ces sociétés sont beaucoup plus nombreuses dans la région Atlantique que dans l'ouest du Canada.

Le vice-président: Merci, monsieur Horner. Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Horner, à la page 46, «États consolidés de la situation financière des caisses fiduciaires de retraite», il est indiqué: «Prêts hypothécaires et garanties immobilières—1981—$334 millions». Pouvez-vous me dire si un employé du CN peut obtenir un prêt hypothécaire de la caisse fiduciaire de retraite du CN?

M. Horner: A la page 46, dites-vous?

Le vice-président: De l'état financier.

M. Horner: Non. Il est impossible pour un employé d'emprunter directement de la caisse fiduciaire de retraite.

M. Turner: Pourtant, vous effectuez des prêts hypothécaires. Vous avez trois raisons de le faire pour vos employés. J'en avais parlé à l'époque où vous étiez président du Comité en 1972.

M. Horner: Je m'en souviens.

M. Turner: Comme garanties, vous avez le travail de l'employé, son chèque mensuel, enfin, ses cotisations annuelles à la caisse de retraite du CN. C'est un excellent risque, selon moi.

M. Benjamin: A 12 p. 100.

M. Turner: A 12 p. 100. Et si le taux est de 15 ou 16 p. 100, pourquoi ne peut-il pas le payer à sa propre caisse de retraite?

M. Horner: Je suis sûr qu'il y a des gens ici qui sont mieux placés que moi pour répondre à la question, mais je sais que le premier souci de tous les employés des Chemins de fer nationaux du Canada et de tous les retraités doit être de faire en sorte que leur caisse de retraite elle-même est garantie compte tenu des coûts d'exploitation occasionnés au CN et de toutes les autres sorties. C'est surtout sur quoi se fie le comité des placements lorsqu'il effectue des placements. Si chaque employé avait un prêt la perte d'emploi pourrait devenir un risque et l'existence de la caisse de retraite pourrait être mise en danger.

M. Turner: Je ne suis pas d'accord avec vous. L'employé a cotisé à la caisse de retraite. S'il a accumulé $15,000, pourquoi ne pourrait-il pas recevoir un prêt de $15,000? Les fonds nécessaires sont dans la caisse.

M. Horner: Monsieur Becks pourrait peut-être donner plus de précisions à cet égard.

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Text*]

Mr. A. Becks (Manager, U.S. Common Stocks, representing CN Investment Division): The reason it is difficult for direct mortgage loans is as follows: basically, it would require the setting up of an appraisal service, a credit-rating service and a collection service across the country. The trust companies and the banks have all these branch offices across the country; we would have to duplicate them, which would be very expensive.

That is why, in some cases, we have to arrange for insurance of tax payments. But even if we would give individual mortgages, we still would have to ask for market rates because it would be very unfair if we would give cheap mortgages to certain people of the company while other people are not qualified.

Mr. Turner: I did not say cheap mortgages; I said the going rate, as much as I have paid into my own pension, instead of giving it to someone else. That is the argument.

Mr. Becks: But then the cost would be substantial because we would have to set up the credit-rating service and appraisal services.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Horner, when management have negotiated contracts with the unions, have they ever suggested to the unions, the employees that they represent, that if they are willing to pay an additional 1 or 2 per cent for indexing the company will go along with the idea? There is no such thing as a free lunch; you pay for it, as Mr. Horner knows.

So has it ever been suggested by the company or the union in wage negotiations?—because we found out from Mr. McMillan the pension is negotiable.

Mr. Horner: Certainly. Certainly, the pension is negotiable, and it always has been. I do not know whether it ever has been suggested. Do you know, Mr. Atkinson or Mr. Lange, whether it ever has been suggested in wage negotiations that we would be prepared to index if they would—

Mr. G. W. Lange (Director of Compensation, CN): All I can talk about are the most recent two negotiations, which are the only ones I have participated in. The subject has been raised, and the subject was dropped during the negotiations.

But that is one of the alternatives for providing inflation protection, I agree.

Mr. Turner: When Mr. Horner, I think, was chairman of this Transport Committee, after a lot of wrangling and asking questions, Mr. MacMillan let slip that the pension plan was negotiable. I have been with the CN for 42 years, and I never knew it was negotiable. You could not touch this; it was holy ground. If you asked the union official, the general chairman, to come to your lodge meeting, he could not tell you. Oh, he would clam right up. So we finally found out.

[*Translation*]

M. A. Becks (directeur, Actions ordinaires aux États-Unis, représentant de la division des placements du CN): La raison pour laquelle il est difficile d'effectuer directement des prêts hypothécaires est la suivante: il faudrait mettre sur pied des services d'évaluation, un service de vérification du crédit et un service de perception à l'échelle du pays. Les sociétés de fiducie et les banques, elles, ont des succursales dans tout le pays. Il nous faudrait faire comme elles, ce qui pourrait se révèler très onéreux.

Déjà, dans certains cas, nous devons prendre des dispositions pour faire assurer le paiement des taxes. Autres choses. Dans le cas des prêts hypothécaires individuels, il faudrait tenir compte des taux commerciaux de façon à être juste à l'égard de tout le monde, ceux qui recevraient des prêts hypothécaires à bon marché et ceux qui n'y seraient pas admissibles.

M. Turner: Je n'ai pas parlé de prêts hypothécaires à bon marché. Le taux serait le taux courant, le montant serait celui de la pension individuelle. Il me semble que ce serait mieux que de prêter à d'autres.

M. Becks: Les coûts seraient prohibitifs puisque nous serions forcés d'établir des services de vérification du crédit et d'évaluation.

M. Turner: Monsieur Horner, la direction du CN, au moment de négocier les ententes avec ces syndicats et les employés qu'ils représentent, leur a-t-elle jamais laissé entendre que s'ils étaient prêts à verser un ou deux p. 100 de plus aux fins de l'indexation elle pourrait être amenée à en accepter l'idée? Il faut payer pour tout, comme M. Horner le sait très bien.

La société ne l'a-t-elle jamais proposé à ces syndicats au moment de négocier? Nous savons maintenant par M. McMillan que la question de la pension est négociable.

M. Horner: Certainement. La pension est négociable, elle l'a toujours été. J'ignore si cette proposition a été faite. Monsieur Atkinson, monsieur Lange, vous savez s'il a déjà été proposé lors des négociations que la société serait prête à accepter l'indexation . . .

M. G.W. Lange (directeur de la rémunération, CN): Je ne puis parler que des deux plus récentes séances de négociations, c'est-à-dire celles auxquelles j'ai participé moi-même. Le sujet a été évoqué puis abandonné au cours de ces négociations.

Je suis d'accord cependant sur le fait que c'est une protection possible contre l'inflation.

M. Turner: Lorsque M. Horner était président du comité des transports, si je me souviens bien, M. MacMillan, après beaucoup de tiraillements et de questions, avait finalement admis que le régime de pension de retraite était négociable. J'avais fait partie du CN pendant 42 ans sans savoir que c'était le cas. Il semblait que c'était absolument intouchable. Le représentant syndical, le directeur général, lorsqu'ils étaient invités aux réunions, indiquaient qu'ils ne pouvaient rien faire. Ils ne voulaient rien dire. Le chat est finalement sorti du sac.

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Texte*]

• 1545

Since that, nothing has happened. We have had the Noel Hall report, which made the suggestion that the Heritage Fund go into action. That is part of our problem. We would not need an inquiry now if you would implement the full recommendations of the Noel Hall report. What was the use of having a report and a man going right across the country talking to people if you are not going to implement it? Was it just an exercise, or what? Why do you not, Mr. Horner, lean on the officials of the CNR? You are now in a position to do something about it, and there are 56,000 or 57,000 CN employees who are looking to you for action. Why not implement the full Noel Hall report?

Mr. Horner: Like a lot of commissions and studies of government commissions—they do not necessarily always accept all or complete. Many commissioners who are making these studies recommend them with that view in mind: that they may or may not accept this in its entirety, but we will put it on the table and let them take a look at it. I think the Noel Hall report was somewhat similar.

I would like to say too, Mr. Chairman, that I appreciate all those CN employees looking to me for leadership and guidance, and I hope in due course I will be able to accommodate, I guess, most of them.

Mr. Lange: Could I add one thing to that, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Mr. Lange.

Mr. Lange: The aspect of the Heritage Fund could not be implemented unilaterally by the company, because it involves an additional contribution on the part of the employees.

Mr. Turner: Did you make this suggestion the last time you negotiated with the CN unions, just recently? Was this ever suggested? The report came out in I forget what year. Did the CN ever make any suggestion that we negotiate this and the unions pay towards it?

Mr. Lange: As I said earlier, I did not participate in all of the negotiations, but I know it was discussed. It obviously did not get implemented. It was discussed between the parties.

Mr. Turner: Was this the reason why it was not implemented—because the general chairman represented the pensioners and there was no pensioner on there who is receiving a pension of a small amount of money?

Mr. Lange: I think we discussed this morning the fact that one party is not represented at these discussions. I could not really answer whether that is the main reason.

Mr. Turner: Sir, do you think it is fair for all these pensioners across Canada not to be represented by one of their own group?

Mr. Horner: It is not fair, but it is also not fair to say that no pensioners are present. Of the ten people on the board, one

[*Traduction*]

Depuis, cependant, il n'y a pas eu tellement de progrès. Le rapport Noel Hall a bien proposé que le Fonds du patrimoine soit activé. Le problème est là. Nous n'aurions pas eu besoin de mener une enquête maintenant si vous aviez décidé de mettre en pratique toutes les recommandations du rapport Noel Hall. Pourquoi envoyer quelqu'un dans tout le pays afin de parler aux intéressés si on n'a pas l'intention d'appliquer ces recommandations? Est-ce pour la forme? Pourquoi ne faites-vous pas pression auprès des dirigeants du CN, monsieur Horner? Vous êtes en mesure d'agir, il y a 56,000 ou 57,000 employés du CN qui s'attendent à ce que vous fassiez quelque chose. Pourquoi ne donnez-vous pas suite à toutes les recommandations du rapport Noel Hall?

M. Horner: On a agit comme on agit dans le cas de toutes les enquêtes et études gouvernementales. On ne donne pas nécessairement suite à toutes les recommandations. Bien des commissaires-enquêteurs ont eux-mêmes cette attitude. Ils proposent certaines idées simplement pour que le gouvernement les examine. Je pense que le rapport Noel Hall a fait de même.

Monsieur le président, je voudrais dire que j'apprécie le fait que tous ces employés du CN s'attendent à ce que je fasse preuve de leadership et de sagesse. J'espère que je pourrai répondre aux attentes de la plupart d'entre eux au moins.

M. Lange: Puis-je ajouter quelque chose, monsieur le président?

Le vice-président: Monsieur Lange.

M. Lange: Pour ce qui est de la recommandation touchant le Fonds de patrimoine, elle ne pourrait pas être appliquée unilatéralement par la société parce qu'elle suppose une cotisation accrue de la part des employés.

M. Turner: En avez-vous fait la proposition la dernière fois que vous avez négocié avec les syndicats du CN? En a-t-il jamais été question? Je ne me souviens plus de l'année où le rapport a été publié. Le CN a-t-il jamais depuis proposé à ses syndicats de contribuer à un tel fonds?

M. Lange: Comme je l'ai dit plus tôt, je n'ai pas été présent toutes les séances de négociations, mais je sais que le sujet a déjà été abordé. Il en a été question entre les partis. Il est évident qu'il n'y a pas eu de suite.

M. Turner: La raison pour laquelle il n'y a pas eu de suite tient-elle au fait que c'était le directeur général qui représentait les retraités et qu'il n'avait pas assez de retraités comme tels touchant une faible pension?

M. Lange: Nous avons déjà parlé ce matin du fait qu'une des parties n'était pas représentée lors de ces discussions. A savoir si c'était la principale raison, je l'ignore.

M. Turner: Vous pensez qu'il est juste que tous ces pensionnés au Canada ne soient pas représentés comme tels?

M. Horner: Ce n'est pas juste, mais il n'est pas juste non plus de dire qu'il n'y a pas de retraités présents. Sur les dix

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Text*]

is a pensioner chosen by the directors and one is a pensioner chosen by the labour union. So there are two pensioners out of ten there.

Mr. Turner: The man chosen by the General Chairmen's Association, or elected by them, has to be an official of the brotherhood, and their head office is in the United States of America in Washington or Cleveland or one of these places. He also pays into the Railroad Retirement Act of the United States. He also pays into social security, because he is an employee of an American union. Therefore when he retires, it is possible for him, along with his wife, to get up to seven pensions. This is the reason why a General Chairmen's representative should not be on the committee as far as the CNR pension board is concerned.

Mr. Horner: Mr. Turner, I did not say they were a good representative of the pensioners. I just said it is unfair to say the pensioner has no representative there. A judgment could be made, and you have made a judgment, and it sounds very good to me; the sense of your logic sounds very good to me. But that is a decision on that particular pensioner. It is a decision of the labour unions, not the board.

The board, as I said this morning, is very, very willing to look favourably on receiving representation from the National Council of CN Pensioners' Associations, Inc. on a recommendation on a pensioner of their choice on that board.

• 1550

Mr. Turner: You say he represents the unions. I disagree with you, sir. He represents the officials of the unions. He does not—

Mr. Horner: All right; he is the choice of the officials of the unions.

Mr. Turner: —represent the employees, because the employees have no say as to who is going to be on the pension board.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Horner: That is an argument that the union member would have to make with the union leaders.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of questions.

The Vice-Chairman: Do you want to start off?

Mr. Nowlan: No, you go ahead, I was late— as long as you have my name down. I want to welcome Mr. Horner properly.

An hon. Member: I already did that earlier.

An hon. Member: Be nice.

Mr. Forrestall: If I can refer the chairman of the board to the brief submitted by the Canadian Railway Employees' Pension Association, Inc. earlier on this month, particularly to

[*Translation*]

membres du conseil d'administration, il y a un retraité choisi par les administrateurs et un retraité choisi par les syndicats. Il y en a donc deux sur dix.

M. Turner: La personne choisie ou élue par l'Association des directeurs généraux doit être un dirigeant de la fraternité dont le siège social se trouve à Washington, à Cleveland ou ailleurs aux États-Unis. Cette personne peut très bien avoir versé des cotisations en vertu de la Loi sur la pension de retraite dans un chemin de fer aux États-Unis. Elle a sans doute également droit à la sécurité sociale aux États-Unis parce qu'elle est membre d'un syndicat américain. Lorsqu'elle se retire, elle peut, avec son conjoint, avoir droit à cette pension. C'est pourquoi le représentant des directeurs généraux ne devrait pas siéger au comité de la Commission des pensions du CN.

M. Horner: Je n'ai pas dit qu'il y avait un représentant adéquat des retraités, monsieur Turner. J'ai dit qu'il n'était pas juste d'affirmer que les retraités n'étaient pas absolument représentés. Vous pouvez porter n'importe quel jugement que vous voulez. Celui que vous venez de porter me semble assez bon, ce que vous dites me semble logique. Il n'en demeure pas moins que la décision relative à ce représentant des retraités relève des syndicats et non pas du conseil d'administration.

Comme je l'ai dit ce matin, le conseil d'administration est parfaitement prêt à examiner favorablement une demande du Conseil national de l'association des retraités du CN voulant que le représentant des retraités à cette Commission soit celui qu'il choisit.

M. Turner: Vous dites que c'est un représentant des syndicats actuellement. Je ne suis pas d'accord avec vous. C'est un représentant des dirigeants syndicaux. Il . . .

M. Horner: Bon, disons que c'est le choix des dirigeants syndicaux.

M. Turner: . . . ne représente pas les employés parce que les employés n'ont rien à dire dans le choix de celui qui doit siéger à la Commission des pensions.

Le vice-président: Merci.

M. Horner: C'est aux membres des syndicats d'agir auprès de leurs dirigeants syndicaux.

Le vice-président: Merci, monsieur Turner. C'est à M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'ai une ou deux questions à poser.

Le vice-président: Je m'excuse, vous voulez commencer?

M. Nowlan: Non, j'étais en retard. Gardez mon nom sur votre liste. Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Horner comme il se doit.

Une voix: Je l'ai déjà fait.

Une voix: Soyez gentil.

M. Forrestall: Je renvoie le président du conseil d'administration au mémoire de l'Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada Incorporée, présenté plus tôt ce

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Texte*]

exhibits K, M, N, O and P in that brief, has Canadian National—and perhaps the chairman might be able to find out from one his officials— checked the figures in these exhibits? If so, have they found any of them to be in error? If so, which ones? If that is a massive undertaking, a written response is fine.

Mr. Horner: No, I do not think it is a massive undertaking. I have read the brief and looked at the figures, but I would rather somebody checked them who knows more about their authenticity—whether they are correct or not. Mr. Lange, would you comment?

Mr. Lange: The accounting department has checked all those figures and the figures there are accurate.

Mr. Forrestall: Well . . . .

Mr. Lange: We disagree with the conclusions, however.

Mr. Benjamin: That figures.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the consolidated statement of the financial position as at December 31, 1981 is in effect, I suppose, a balance sheet. On the liability side, in connection with the transfer of the share of the liability for employees of VIA Rail and CNCP Telecommunications from the CN pension trust fund, an entry appears for 1981 for a reduction of the liability of $94,590,000. It is the last entry above the balance. When such a split of pension funds is made, the reduction on the asset side is always for the same amount. It was also for $94,590,000. The only entry that appears on the asset side is the deduction of $31,780,000; it is for the share of the unfunded actuarial liability applicable to the same persons. Therefore, the assets and investments listed above were reduced in 1981 by the amount of $62,810,000. Entries could have been made, and perhaps, in my judgment, should have been made, to show that that $62,810,000 in investment or other assets was also transferred. The balance sheet could then have been read by anyone, with the amount transferred—that is the $94,500,000—the same on both sides of the balance sheet. My question, of course, is: What purpose, really, is served by Canadian National in preparing the balance sheet in this manner?

Mr. Horner: In looking at the presentation this morning, back in the tables, I would gather that the $95 million transferred came out of the $597 million, but I would let Mr. Lange, who is probably better able than I, to interpret that.

Mr. Lange: We had the actuaries of the two companies involved in each case review the situation to determine how much of the liability related to the employees being transferred. It was then agreed between the two parties what portion of that amount would actually be transferred in cash or securities. It was agreed that the amount that would be transferred was less than the amount of the liability, since there was an unfunded liability for those employees, as there is for the employees who remained with CN. You and I may disagree on the statement presentation, but I think the effect is

[*Traduction*]

mois-ci, particulièrement aux pièces K, M, N, O et P. Le président du conseil d'administration veut peut-être vérifier auprès de l'un de ses collaborateurs, le CN a-t-il confirmé les chiffres qui s'y trouvent? Y en a-t-il qui soient faux? Quels sont-ils? Si cette vérification demande trop de travail maintenant, je suis prêt à accepter une réponse par écrit.

M. Horner: Je ne pense pas que ce soit trop de travail. J'ai bien lu ce mémoire et pris connaissance des chiffres, mais je préférerais que ce soit quelqu'un qui s'y connaisse davantage que moi qui réponde à la question. Monsieur Lange, vous voulez bien vous en charger?

M. Lange: Le service de comptabilité a vérifié tous ces chiffres et confirmé qu'ils sont exacts.

M. Forrestall: Eh bien . . .

M. Lange: Nous ne sommes pas d'accord avec les conclusions qui en découlent, cependant.

M. Benjamin: Il fallait s'y attendre.

M. Forrestall: L'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 1981 est un bilan, je suppose. Du côté des obligations, par suite de la mutation d'employés à VIA Rail et aux Télécommunications CNCP il y a, pour 1981, une réduction de l'obligation actuarielle de $94,590,000. C'est la dernière inscription avant le solde. Dans un tel cas, on devrait retrouver du côté de l'actif le montant correspondant. Ce montant devrait être de $94,590,000. La seule inscription du côté de l'actif est une réduction de $31,780,000. C'est la dette actuarielle non capitalisée applicable aux employés mutés. Les placements en 1981 sont donc réduits de $62,810,000. A mon avis, il y aurait dû y avoir une inscription montrant que $62,810,000 en placements doivent être transférés. Le bilan, à ce moment-là, indiquerait le même montant des deux côtés, soit $94,500,000. Ma question est celle-ci. Pourquoi le Canadien National a-t-il décidé de procéder de cette façon?

M. Horner: J'ai vérifié les tableaux présentés ce matin et il me semble que les 95 millions de dollars ont été transférés à partir du montant de 597 millions de dollars. Je vais cependant laisser M. Lange répondre à cette question puisqu'il est beaucoup mieux placé que moi pour le faire.

M. Lange: Les actionnaires des deux sociétés ont examiné la situation afin de déterminer le montant de l'obligation relatif aux employés mutés. Après quoi, les deux parties en sont venues à une entente sur le montant au comptant ou en valeurs qui devait être transféré. Ce dernier montant devait être moindre que celui de l'obligation puisqu'il y avait une certaine partie de cette obligation qui n'était pas capitalisée à l'égard de ces employés comme c'est le cas à l'égard de tous les employés du CN qui restent. Nous pouvons être d'accord ou ne pas être d'accord sur la façon dont le bilan est présenté; ce

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Text*]

to show that we transferred less money than the total amount of the liability because it was not fully funded in our plan.

• 1555

Mr. Forrestall: A needful movement then.

Mr. Lange: We got rid of the liability to the extent of the employees being transferred, and we also transferred the appropriate amount of money from our fund.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Mr. Chairman, in written to questions about the pension plan, Dr. LeClair was good enough to respond to a question by, I guess, Mr. Turner. If the pension trust funds were transferred—and I am just talking generally now—to an independent trust company, add-on swing, would you object, and on what grounds? The response was that the company would object on the grounds that the present administration of the fund was producing a greater return than could be achieved by an outside trust company. Mr. Chairman, my challenge to the chairman is: prove it.

Mr. Horner: I think that is partially correct; we are pretty proud of what the investment group has done. Also, I think Dr. LeClair could answer better than I for the words he said in his reply. But I also think that CN believes they are the ultimate recipient of any shortfall that may occur. Now we may today be very proud of what the investment group is doing with the CN pension fund, but tomorrow we may not be very proud.

By law we have to pick up that shortfall and therefore we believe, and as chairman of the board I believe, that we have to be able to ride herd very closely on that investment committee. I certainly intend to do it and that is why we say that at least three board members, and not more than six, shall be members of that investment committee to enable the board of directors to, as I say, ride herd on that investment committee because we are the ultimate recipient of any shortfall. That, to me, is the biggest reason why it should not be completely abstract or, as I think were the words used in the previous committee, at arm's length. If we did not have to pick up the shortfall then it could be at arm's length, if somebody else was going to pick it up.

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Forrestall.

Mr. Horner: Alex Becks just wants to say a word on that.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Becks.

Mr. Becks: First of all, I would like to state that the results of the CN pension funds have been one of the best in the country, and I do not think any trust company around can match these results in the past couple of years.

The Vice-Chairman: What is your job again?

[*Translation*]

qu'il indique, c'est que le transfert de l'actif est moindre que ce que représente l'obligation du fait que l'obligation n'était pas entièrement capitalisée dans le régime.

M. Forrestall: Vous n'aviez pas le choix dans ce cas.

M. Lange: Nous nous sommes départis de l'obligation relative aux employés mutés et nous avons transferré le montant approprié à partir de notre caisse.

M. Forrestall: Monsieur LeClair a eu la gentillesse de répondre à un certain nombre de questions concernant le régime de pension, dont une, je pense, qui avait été posée par M. Turner. La question avait trait à la possibilité que les caisses fiduciaires de retraite soient confiées à une société de fiducie indépendante, à un élément nouveau, et à la réaction des dirigeants du CN. Elle visait également à connaître leurs motifs dans un cas comme dans l'autre. La société répondait qu'elle était opposée à une telle mesure parce que l'administration actuelle de la caisse produisait de meilleurs résultats que ce serait le cas avec une société de fiducie de l'extérieur. Je voudrais que le président du conseil d'administration me le prouve.

M. Horner: C'est en partie exact. Nous sommes très fiers des résultats obtenus par le comité des placements. M. LeClair est mieux placé que moi pour répondre à la question puisque c'est lui qui a répondu. Je voulais indiquer auparavant que selon moi le CN se sent ultimement responsable de n'importe quel trou qui pourrait se produire. Nous sommes très satisfaits du comité des placements actuellement, mais qui sait si ce sera toujours le cas.

De toute façon, de par la loi le CN est obligé de combler n'importe quel manque à gagner qui pourrait se produire. En tant que président du conseil d'administration, je pense qu'il faut surveiller de très près le comité des placements. Je suis prêt à m'en charger. C'est pourquoi aussi il doit y avoir de trois à six membres du conseil d'administration au sein du comité des placements. C'est pour que le conseil d'administration ait l'oeil sur le travail du comité des placements. C'est le CN qui est responsable de tout manque à gagner. Le travail de ce comité des placements ne doit pas se faire dans l'abstrait, il ne doit pas se faire à distance, si vous voulez. Si le CN n'avait pas à se charger du déficit, très bien, les contacts pourraient se faire à distance.

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, monsieur Forrestall.

M. Horner: Alex Becks voudrait dire quelque chose à ce sujet.

Le vice-président: Monsieur Becks.

M. Becks: Je voudrais souligner le fait que les résultats obtenus par les caisses de retraite du CN sont parmi les meilleurs au pays et qu'il n'y a de société de fiducie à mon avis qui ait pu faire mieux au cours des dernières années.

Le vice-président: Quel poste occupez-vous?

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Texte*]

Mr. Becks: I am manager of the the international investments at pension trust.

Mr. Forrestall: But you are an employee. You are paid by the trust fund.

Mr. Becks: I am paid by Canadian National.

Mr. Forrestall: By Canadian National, so you have sort of a prejudice there. I just asked you to prove it because you have just told Canadian investors that the safest, most prudent, smartest, wisest people in the country are yourselves.

Mr. Becks: No, but I have powers of independent measurement services, like Wood Gundy which measures all pension funds. We have consistently been in the top quarter in the past 10 years.

Mr. Forrestall: I am being facetious, and you know that.

Mr.Becks: Secondly, currently the costs incurred are less than one-tenth of 1 per cent administration costs. If they turned it over to a trust company, the costs would at least double and probably triple. In addition to that, the fund still would have to pay for auditing the trust companies and administering the investments of the trust company. So it is fair to say that the costs would at least double to triple for managing the fund, while the results during the past 10 years have been inferior. And as Mr. Horner referred, the company is responsible for the liability so the company would have to make up for the inferior results of the trust company or the manager.

Mr. Forrestall: While I pursue that, I would like to ask you how you differentiate between debt and liability and when you recapitalized, who paid the liability or the debt. But I did have one last quick question and, damn it all, I have forgotten what it was. I am sorry, I will pass but I did have one other question I wanted to put to Mr. Horner, but it has gone out of my mind.

• 1600

Mr. Nowlan: Just to clarify that statement, one-half of 1 per cent was for the administration costs of the pension fund?

Mr. Becks: No. Less than one-tenth of 1 per cent.

Mr. Nowlan: Less than one-tenth of 1 per cent. Would you please clarify that because we have certain accounting principles here in the parliamentary restaurant where members of Parliament are supposed to get subsidized meals. In effect, the charge for the meal pays for the food but it does not necessarily pay for the salaries of the girls and the cooks who prepare and serve the food because they are employees of the House of Commons. Does that one-tenth of 1 per cent cover all the salaries? Is that the total cost?

Mr. Becks: It covers the salaries, the office expenses—

Mr. Nowlan: The whole bit.

[*Traduction*]

M. Becks: Je suis directeur des placements internationaux pour la caisse de retraite.

M. Forrestall: Vous êtes employé. Vous êtes payé par la caisse de retraite.

M. Becks: Je suis payé par le Canadien national.

M. Forrestall: Par le Canadien national. Donc, vous avez un parti pris. Je vous demande de prouver vos dires lorsque vous affirmez que vous êtes les gestionnaires les plus sûrs, les plus prudents, les plus avertis, les plus habiles au pays.

M. Becks: Il y a des organismes indépendants comme Wood Gundy qui mesurent les résultats touchant les caisses de retraite. Nous avons toujours été parmi les 25 meilleurs sur 100 au cours des 10 dernières années.

M. Forrestall: Vous devez savoir que je plaisante.

M. Becks: Deuxièmement, nos frais d'administration actuellement se situent à moins d'un dixième p. 100. Si l'administration des caisses était confiée à une société de fiducie, ses frais doubleraient et même tripleraient probablement. En outre, il faudrait payer à même la caisse les frais de vérification et d'administration des placements de la société de fiducie. Il en coûterait donc deux ou trois fois plus pour l'administration de la caisse, et les résultats, aVec une société de fiducie, auraient été moindres au cours des 10 dernières années. Enfin, comme M. Horner l'a indiqué, la société est responsable des obligations de la caisse. Ce qui veut dire qu'il lui faudrait combler le manque à gagner si la société de fiducie obtenait de piètres résultats.

M. Forrestall: A ce sujet, je voudrais savoir ce que vous considérez comme des dettes, est-ce que vous le considérez comme des obligations. Je voudrais savoir également qui a payé ces obligations ou ces dettes au moment où vous avez procédé à une nouvelle capitalisation. J'avais une autre question que je voulais vous poser rapidement, mais je l'ai oubliée. Il va falloir que j'y revienne à une autre occasion. Elle s'adressait à M. Horner.

M. Nowlan: Pour être plus précis, les frais d'administration du fonds de pension représentent un demi p. 100?

M. Becks: Non, moins d'un dixième p. 100.

M. Nowlan: Moins d'un dixième p. 100. Pourriez-vous nous donner quelque précision parce que nous sommes tenus de respecter certains principes comptables au restaurant parlementaire en matière de subvention pour les repas pris par les députés. En fait, le prix des repas permet de payer l'achat de nourriture, mais pas nécessairement le salaire des serveuses et des cuisiniers qui préparent et qui servent à table étant donné qu'il s'agit d'employés de la Chambre des communes. Ce dixième p. 100 permet-il de payer les salaires également? S'agit-il du coût total?

M. Becks: Ce pourcentage couvre les salaires, les dépenses administratives . . .

M. Nowlan: Tout, quoi.

EXHIBIT Z-(C.N.R.)

[*Text*]

Mr. Becks: The whole bit.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I would like the chairman to comment on the impact on the pension fund of Mr. MacEachen's reduced or de-indexing .... Have you made an initial judgment on how this will impact on the ... ?

Mr. Horner: No. I really have not. I think this is part and parcel of what will be going on between the Canadian National Railways and Treasury Board today and the next few days.

Mr. Forrestall: As you know, Mr. Horner, Mr. Chairman, we will seek a reference similar to the one we had earlier that you are somewhat familiar with, and at that time perhaps we can look into it in more depth. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

I see that Mr. McRae has arrived and we now have a quorum. Perhaps we can look after a couple of housekeeping items before we go back to Mr. Benjamin—these are all motions that you will adore, Mr. Benjamin; I am sure you will not mind if we take a bit of your time.

Mr. Benjamin: It had better not be on my time.

The Vice-Chairman: I would like to advise the members that the subcommittee met and the resolution that was passed at our meeting of June 8, 1982, reads as follows:

> That this Committee seek in its Report to Parliament on the Annual Report of the Canadian National Railways for 1980 and 1981, a reference from the House to this Committee enabling a thorough review of CN Pensions, together with the necessary authority to call witnesses, to require information, to engage professional and technical advisers and to travel within Canada and report back no later than December 31, 1982.

I ask the members for unanimous consent to rescind the above resolution. Would someone move a motion?

Mr. Turner: I so move.

Motion agreed to.

The Vice-Chairman: We have a new resolution to be moved by Mr. Forrestall. Would you read the new motion, Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: This is subject, Mr. Chairman, to your view. At an earlier meeting, through slight misadventure, I worded a motion that was acceptable to the committee in error. If I

[*Translation*]

M. Becks: Tout, c'est exact.

Le vice-président: Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais que le président nous parle des retombées de la déindexation des fonds de pension ... Est-ce que vous avez déjà fait quelque calcul à ce sujet?

M. Horner: Non, pas à vrai dire. Je crois qu'il en sera entre autres questions dans les discussions qui auront lieu au cours des prochains jours entre les Chemins de fer nationaux et le Conseil du Trésor.

M. Forrestall: Comme vous le savez, monsieur Horner, nous allons essayer de demander que l'on fasse une étude à ce sujet du même type que celle que nous avons faite avant et que vous connaissez un peu, et à cette occasion nous étudierons la question plus en détail. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Foresstall.

Je vois que M. McRae est arrivé et nous avons maintenant le quorum. Nous pourrions peut-être passer à l'étude de quelques questions de régie interne avant d'en revenir à M. Benjamin—il s'agit d'un ensemble de motions qui vous feront très certainement grand plaisir, monsieur Benjamin; en conséquence, si j'empiète un peu sur votre temps de parole c'est parce que je sais que cela ne vous fait rien.

M. Benjamin: Je préférerais qu'on n'empiète pas sur mon temps de parole.

Le vice-président: Je voudrais signaler aux membres du comité que le sous-comité s'est réunit et qu'une motion a été adoptée lors de la séance du 8 juin 1982, qui se présente de la façon suivante:

> Que le Comité, dans son rapport au Parlement sur les rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour les années 1980 et 1981, tente d'obtenir la permission de la Chambre pour lui permettre de faire une étude approfondie des pensions du CN, ainsi que le pouvoir nécessaire pour convoquer des témoins, pour demander des renseignements, pour embaucher des conseillers professionnels et techniques et pour voyager à l'intérieur du Canada et d'en faire rapport au plus tard le 31 décembre 1982.

Je demande aux membres s'il y a consentement unanime pour abroger cette motion. Quelqu'un propose la motion d'abrogation?

M. Turner: Moi.

La motion est adoptée.

Le vice-président: Nous avons maintenant une nouvelle motion proposée par M. Forrestall. Voudriez-vous donner lecture de cette nouvelle motion, monsieur Forrestall, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Cela dépend de ce que vous en pensez, monsieur le président. Au cours d'une séance antérieure, j'avais rédigé une motion qui avait induit le comité en erreur.

ANNEXE Z-(C.N.)

LETTRE D'OFFRE D'ACHAT D'ACTIONS ORDINAIRES DE

SIEBENS OIL & GAS LTD.

offertes suite à l'offre d'achat

du 29 septembre 1978

de

CANPAR OIL & GAS LTD.

IMPORTANT: Pour accepter l'offre de CANPAR OIL & GAS LTD., vous devez remplir, signer et faire parvenir la présente formule au dépositaire dont le nom figure au verso accompagnée de vos titres d'actions ordinaires de Siebens Oil & Gas Ltd. ou de la garantie de livraison de ceux-ci. L'offre est valable, de la manière décrite dans le présent document, jusqu'à la fermeture des bureaux le 13 octobre 1978. Votre agent, votre banque ou votre société de fiducie vous aideront à remplir la formule.

Veuillez lire attentivement les instructions au verso

À l'intention de la société Montreal Trust (le "dépositaire"):

Le soussigné accuse réception de l'offre d'achat du 29 septembre 1978 et du bulletin d'information du 22 septembre de la même année et accepte de façon irrévocable et sans condition (en ce qui a trait aux actions offertes ou dont la livraison est garantie tel qu'indiqué ci-dessous) l'offre de CANPAR OIL & GAS LTD. ("CANPAR") que renferme la présente (l'"offre") d'acheter des actions ordinaires (les "actions") de Siebens Oil & Gas Ltd.

("Siebens") au prix net de 38,40 $ (en monnaie canadienne) l'action payé comptant au vendeur, selon toutes les conditions énoncées dans la présente. En vertu de l'offre, le soussigné remet les titres d'action suivants qui devront être transmis et vendus à CANPAR (les titres sont joints à la présente à moins que la garantie de livraison ci-dessous ne soit exécutée):

Nom inscrit sur les titres NOTE (1)	Numéro des titres	Nombre d'actions que représentent les titres	Nombre d'actions offertes à partir des titres NOTE (2)

Sauf indication contraire dans les instructions spéciales relatives au paiement, veuillez émettre le chèque au montant du prix d'achat à l'ordre du soussigné et le faire parvenir à l'adresse apparaissant sous la signature du soussigné à la fin de la présente lettre. Sauf indication contraire dans les instructions spéciales relatives à la livraison ci-dessous, veuillez retourner les titres des actions (et les documents d'accompagnement pertinents) livrés qui n'auront pas été achetés par CANPAR pour une raison quelconque au soussigné à l'adresse apparaissant à la fin de la présente lettre.

Le soussigné comprend que la présente offre n'est valable qu'à la réception dans les délais prévus de la lettre d'offre d'achat par le dépositaire, dûment signée et accompagnée de toutes les informations probantes. À moins d'indication contraire dans l'offre, les offres d'achat sont irrévocables.

Le soussigné atteste qu'il a plein pouvoir pour vendre, céder et transférer les actions décrites ci-dessus et que CANPAR acquerra les titres en question libres de tout privilège, charge, engagement et réclamation lorsqu'elle les achètera. Le soussigné signera ou fournira, sur demande, tous les documents additionnels, qui, de l'avis de CANPAR, seront nécessaires ou souhaitables pour conclure la vente et le transfert des actions décrites ci-dessus.

Sous réserve de l'offre et du paiement du prix d'achat indiqué dans la présente, le soussigné vend, cède et transfère à CANPAR ou à son nom le nombre d'actions de Siebens offertes à CANPAR afin qu'elle les achète conformément aux conditions de l'offre, et constitue et nomme de façon irrévocable le dépositaire des actions en cause, qui sera investi de toute l'autorité nécessaire pour livrer les actions accompagnées de toutes les informations probantes à CANPAR ou à son nom en échange du prix d'achat convenu, pour que les actions soient transférées aux livres de Siebens et pouvoir exercer tous les droits de propriété des actions en question (cette procuration doit être jumelée à un intérêt).

En signant la présente offre d'achat, l'actionnaire désigne de façon irrévocable les propriétaires pour compte que CANPAR peut choisir pour agir en son nom à l'égard des actions que CANPAR aura décidé d'acheter.

Tous les pouvoirs que le soussigné aura cédés ou accepté de céder par la présente resteront valides après le décès ou en cas d'invalidité du soussigné et toutes les obligations qu'il aura acceptées par la présente obligeront ses héritiers, représentants personnels, successeurs et mandataires.

ANNEXE Z-(C.N.) Page 10 sur 10

SIEBENS

OIL & GAS LTD.

300 Three Calgary Place, Calgary, Alberta T2P 0J1

AUX: DÉTENTEURS D'ACTIONS ORDINAIRES

DE SIEBENS OIL & GAS LTD.

Le concordat intervenu entre la compagnie et ses actionnaires expliqué dans le bulletin d'information du 22 septembre 1978 ("bulletin d'information") posté aux actionnaires a été approuvé par la majorité requise des actionnaires de la compagnie et sanctionné par un décret ("décret") final de la Cour suprême de l'Alberta.

Le bulletin d'information renferme des copies du concordat et de l'entente intervenue entre la compagnie et Canpar Oil & Gas Ltd. à son égard, incluant les conditions à remplir avant l'entrée en vigueur du concordat. L'enregistrement du décret auprès du directeur du registre des sociétés de la province de l'Alberta est l'une de ces conditions et l'on s'attend, si toutes les autres conditions sont remplies, à ce qu'il soit fait le 3 janvier 1979.

Le concordat prévoit qu'une personne (autre que les détenteurs dont l'adresse inscrite se trouve aux États-Unis d'Amérique ou dans quelque autre territoire, possession ou région de leur juridiction) dont le nom figure à titre d'actionnaire inscrit des actions ordinaires de la compagnie

peut, en déposant une formule d'option **avant 16 h 00, heure de Calgary, le 2 janvier 1979,** choisir de convertir, après l'entrée en vigueur du concordat, **TOUTES** ses actions ordinaires de la compagnie en actions privilégiées rachetables et peut aussi choisir de vendre les actions privilégiées rachetables à la compagnie à 38,50 $ (en monnaie canadienne) chacune.

Si vous désirez que **TOUTES** les actions ordinaires inscrites à votre nom soient converties en actions privilégiées rachetables après l'entrée en vigueur du concordat et que les actions privilégiées rachetables soient achetées par la compagnie à 38,50 $ (en monnaie canadienne) chacune, FAITES UN "X" À L'OPTION "A" DE LA FORMULE D'OPTION CI-INCLUSE et faites parvenir la formule remplie avant l'échéance à la société Montreal Trust tel qu'indiqué. Si vous désirez que **TOUTES** les actions ordinaires inscrites à votre nom soient converties en actions privilégiées rachetables après l'entrée en vigueur du concordat, **MAIS QUE VOUS NE VOULEZ PAS** que les actions privilégiées rachetables soient achetées par la compagnie, FAITES UN "X" À L'OPTION "B" DE LA FORMULE D'OPTION CI-INCLUSE et faites parvenir la formule remplie avant l'échéance à la société Montreal Trust tel qu'indiqué. Si vous désirez opter pour un des choix mentionnés ci-dessus, vous pouvez faire parvenir la formule dans l'enveloppe préadressée incluse.

Le concordat n'oblige pas les actionnaires à choisir une option. LORSQU'AUCUNE OPTION N'AURA ÉTÉ CHOISIE, TOUTES LES ACTIONS ORDINAIRES DE LA COMPAGNIE INSCRITES AU NOM DE L'ACTIONNAIRE SERONT ACHETÉES, APRÈS L'ENTRÉE EN VIGUEUR DU CONCORDAT, PAR CANPAR OIL & GAS LTD. AU PRIX DE 38,50 $ (EN MONNAIE CANADIENNE) CHACUNE CONFORMÉMENT AUX CONDITIONS DU CONCORDAT.

Dans le bulletin d'information, la compagnie a évalué le capital libéré de chaque action privilégiée rachetable émise aux actionnaires qui choisissent de convertir leurs actions ordinaires à 5,36 $ et la prime payable lors de son rachat par la compagnie à 33,14 $ Le bulletin d'information contenait aussi ce qui suit:

"La compagnie comprend que les implications fiscales de l'achat par la compagnie des actions privilégiées rachetables, suite à une option prise en vertu du concordat, ou de leur rachat final par la compagnie peuvent être différentes de celles qu'entraînerait l'achat des actions ordinaires par Canpar. Compte tenu que les considérations relatives à l'impôt sur le revenu peuvent être importantes pour l'évaluation de l'actionnaire du concordat et des options offertes et de la complexité de la loi dans ce domaine et des modifications qui y ont été apportées, nous recommandons aux actionnaires de consulter leurs conseillers en matière fiscale."

Si le concordant entre en vigueur le 3 janvier 1979 tel que prévu, la compagnie en informera chacun de ses anciens détenteurs d'actions ordinaires et leur fournira des instructions (et les formules nécessaires) sur la façon de s'y prendre pour recevoir le paiement des 38,50 $ (en monnaie canadienne) pour chaque action, et à ceux qui auront choisi l'option B, sur la façon d'obtenir les titres des actions privilégiées rachetables.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le secrétaire

D.E. McPHEE

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port paye
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Railways Employees' Pension Association:

Mr. J. Earl White, National President.

From the Employees and Pensioners Committee on Inflation Compensation:

Mr. Art Campbell.

De «Canadian Railways Employees' Pension Association»:

M. J. Earl White, président national.

De «Employees and Pensioners Committee on Inflation Compensation»:

M. Art Campbell.

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

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

CANADA

INDEX

STANDING COMMITTEE ON

Transport

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-19 • 1984 • 2nd Session • 32nd Parliament

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

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

Available from Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0S9

INDEX

HOUSE OF COMMONS COMMITTEES—OFFICIAL REPORT

SECOND SESSION—THIRTY-SECOND PARLIAMENT

Abbreviations: A.=Appendices. Amdt.=amendment. M.=motion. S.O.=standing order.

DATES AND ISSUES

—1984—

January:	26th, 1.
February:	7th, 1; 9th, 2; 14th, 3; 16th, 4; 21st, 5; 23rd, 6.
March:	13th, 7; 15th, 8; 22nd, 9; 27th, 10.
April:	5th, 11; 10th, 12; 17th, 13.
May:	10th, 14; 17th, 15; 24th, 16; 29th, 17; 31st, 18.
June:	7th, 19.

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

Available from Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0S9

INDEX

HOUSE OF COMMONS COMMITTEES—OFFICIAL REPORT

SECOND SESSION—THIRTY-SECOND PARLIAMENT

Abbreviations: A.=Appendices. Amdt.=amendment. M.=motion. S.O.=standing order.

DATES AND ISSUES

—1984—

January: 26th, 1.

February: 7th, 1; 9th, 2; 14th, 3; 16th, 4; 21st, 5; 23rd, 6.

March: 13th, 7; 15th, 8; 22nd, 9; 27th, 10.

April: 5th, 11; 10th, 12; 17th, 13.

May: 10th, 14; 17th, 15; 24th, 16; 29th, 17; 31st, 18.

June: 7th, 19.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé

Book rate
Tarif des livres

K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

CANADA

INDEX

DU

COMITÉ PERMANENT DES

Transports

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicules nos 1-19 • 1984 • 2e Session • 32e Législature

Président: M. Maurice A. Dionne

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

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

INDEX

COMITÉ DE LA CHAMBRE DES COMMUNES—COMPTE RENDU OFFICIEL

DEUXIÈME SESSION, TRENTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Abréviations: A.=appendice. Am.=amendement. Art.=article. M.=motion.

DATES ET FASCICULES

—1984—

Janvier:	le 26, f.1.
Février:	le 7, f.1; le 9, f.2; le 14, f.3; le 16, f.4; le 21, f.5; le 23, f.6.
Mars:	le 13, f.7; le 15, f.8; le 22, f.9; le 27, f.10.
Avril:	le 5, f.11; le 10, f.12; le 17, f.13.
Mai:	le 10, f.14; le 17, f.15; le 24, f.16; le 29, f.17; le 31, f.18.
Juin:	le 7, f.19.

INDEX

COMITÉ DE LA CHAMBRE DES COMMUNES—COMPTE RENDU OFFICIEL

DEUXIÈME SESSION, TRENTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

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